

5. Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes - Piura

5.1 Contexto Regional

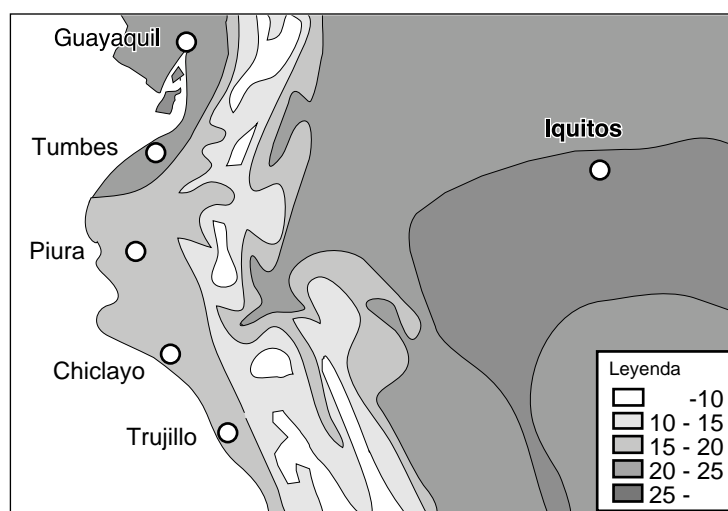
5.1.1 Panorama Geográfico

El Corredor Turístico Tumbes – Piura está localizado en la esquina noroccidental del Perú, en la frontera con Ecuador. La distancia entre Lima y Tumbes es de cerca de 1000 km. Se define como el área que abarca las provincias costeras de los Departamentos de Tumbes y Piura. Las ciudades capitales de éstos Departamentos llevan esos mismos nombres.

El clima del Corredor Turístico va del árido al semi-árido. Tumbes tiene mayor precipitación que Piura. Comparado con otras ciudades costeras del Perú, la Corriente de Humboldt tiene menos influencia, en particular en el Departamento de Tumbes. La temperatura va de lo templado a lo subtropical.

Como en otras áreas costeras peruanas, en el departamento de Piura la temperatura más alta se registra en los meses de “verano”, de Enero a Marzo; y las más bajas de Junio a Septiembre. Como se muestra en la Figura 5.1, la fluctuación estacional de la temperatura es menos significativa en el Departamento de Tumbes. El bosque de manglares en Tumbes se debe el clima templado.

Figura 5.1 Temperatura en Julio



Fuente: Geografía Nacional y ESRIN.

5.1.2 Antecedentes Históricos

El Corredor Turístico Tumbes – Piura ha estado en la periferia de las Culturas Prehispánicas; por ese motivo, existen diversos sitios arqueológicos que vale la pena mencionar. Sin embargo, las características más significativa del área es el que fue el lugar donde se encontraron los Incas y los Españoles.

Francisco Pizarro encontró primero a los Incas durante su expedición en 1532 cerca de la actual ubicación de Playa Hermosa en Tumbes. San Miguel de Tangarara es la primera ciudad contruida por los Españoles en 1532 que posteriormente se reubicó en Piura la Vieja (Distrito de Matanza –Provincia de Morropón). En 1588 se fundó Piura en el actual lugar que lleva el nombre de San Miguel del Villar. San Lucas de Colán fue la primera Iglesia Cristiana en América del Sur construida a mediados del siglo XVI.

5.1.3 Condiciones Socioeconómicas

El Departamento de Tumbes tenía una población total de 183,609 en 1998 lo que le ubica en el lugar 22 de los 24 Departamentos del Perú. El Departamento de Piura tenía una población total de 1,506,716 en 1998, siendo el 2º más poblado del Perú. El PBIR per capita de Tumbes es de US\$1,415 en 1996, mientras que el de Piura es de US\$1,619. Ello les ubica en el lugar número 14º y 12º, respectivamente.

Se estima que actualmente el turismo genera 16,000 empleos en el Corredor Turístico Tumbes – Piura.

Tabla 5.1 Estimación del Empleo Existente Relacionado con Turismo

	Tumbes	Piura
(1) Empleo Directo en el Sector Hotelero	822	3,268
(2) Empleo Directo fuera del Sector Hotelero (1) x 1.31	1,077	4,281
(3) Total de Empleo Directo (1) + (2)	1,899	7,549
(4) Empleo Indirecto (1) x 1.6	1,315	5,229
(5) Total Estimado de Empleo (3) + (4)	3,214	12,778

Fuente: Estimación del Equipo de Estudio de JICA.

5.1.4 Medio Ambiente Natural

El Área de Estudio tiene los siguientes dos tipos principales de hábitats de acuerdo con Dinerstein et. al. (1995):

- Bosque seco Tumbes / Piura;
- Desierto de Sechura.

Existen 4 áreas naturales protegidas en el Corredor Turístico Tumbes – Piura:

- Parque Nacional Cerros de Amotape;
- Zona de Reserva de Tumbes;
- Coto de Caza El Angolo; y,
- Santuario de Manglares de Tumbes.

Existe una propuesta para crear dos áreas marinas protegidas en el Área de Estudio (GTZ – INRENA 1996). Una es el litoral costero de Máncora y el otro es el litoral costero desde la Península Illescas hasta Puerto Etén. Se encuentra bajo consideración de INRENA una propuesta para designar el Estuario Virrilá como un nuevo sitio Ramsar.

El MITINCI ha designado cuatro Reservas Turísticas Nacionales en el área de Estudio:

- Zona de Reserva Turística Costera de Tumbes/ Piura;
- Zona de Reserva de El Angolo;
- Zona de Parque Turístico de Cerros de Amotape, y,
- Zona del Centro Turístico Los Ejidos.

5.2 Condiciones Turísticas

5.2.1 Recursos Turísticos

En el Departamento de Tumbes y en la porción norte del Departamento de Piura, se evaluaron las playas como el más importante de los recursos del Corredor Turístico Tumbes – Piura, debido a que, por su localización, se encuentra menos afectado por la fría corriente de Humboldt.

Otros recursos turísticos en Tumbes lo constituyen el Santuario Nacional los Manglares de Tumbes; el Parque Nacional Cerros de Amotape y las Aguas Termales –Hervideros. El Departamento de Piura tiene Punta Balcones (el punto más occidental de Sudamérica); la Iglesia San Lucas de Colán (la iglesia más antigua en Sudamérica); y las artesanías en Chulucanas y Catacaos. Las compras económicas en el área de la Frontera del Perú-Ecuador es importante para los turistas domésticos. La Table 5.2 muestra el lista de los principales recursos en el Corredor Turístico.

Table 5.2 Principales recursos turísticos en el Corredor Turístico Tumbes – Piura

Dept.	Provincia	Distrito	No	Ev	Nombre del Recurso	Ctg	Era	Observaciones
Tumbes	Tumbes	Tumbes	1	B	Casa Feijoo	HS	RP	Edificio histórico
Tumbes	Tumbes	Tumbes	2	B	Mirador "El Hualtaco"	NA	-	Panorámica
Tumbes	Tumbes	Corrales	3	A	Playa Hermosa	NA		Playa
Tumbes	Tumbes	Corrales	4	B	Conj. Arq. Cabeza de Vaca	HS	PI	Vestigios Arq.
Tumbes	Tumbes	Tumbes	5	A	Pto. Pizarro y Manglares	NA	-	Excursión manglares
Tumbes	Tumbes	Zarumilla	6	B	Playa La Cruz	NA	-	Playa
Tumbes	Tumbes	Zarumilla	7	B	Santuario Nacional de Manglares de Tumbes	NA	-	Manglar
Tumbes	Cont. Villar	Zorritos	9	B	Aguas termales hervideros "Santa Clara"	NA	-	Aguas termales
Tumbes	Cont. Villar	Zorritos	10	A	Playa Punta Sal (Grande y Chica)	NA	-	Playas
Piura	Piura	Catacaos	13	B	Simbilá	CA	-	Poblado d/cerámica
Piura	Piura	Catacaos	14	B	Calle Comercial en Catacaos	MA	-	Calle comercial
Piura	Piura	Catacaos	15	B	Fortaleza de Narihualá	HS	Ph	Vestigios Arq.
Piura	Sechura	Sechura	20	B	Estuario Virrilá	NA	-	Aves, canal
Piura	Sechura	Sechura	22	A	Playa Nunura	NA	-	Playa
Piura	Sechura	Sechura	23	B	Playa Pta. Shode	NA	-	Playa
Piura	Sechura	Vice	24	B	Manglar San Pedro	NA	-	Manglar, aves
Piura	Morropón	Chulcanas	25	A	Centro de Cerámica de Chulcanas	CA	-	Cerámica
Piura	Morropón	Chulcanas	26	A	La Encantada	CA	-	Cerámica
Piura	Paita	Paita	29	B	Yasilá y Playas Los Cangrejos	NA	-	Playas
Piura	Paita	Paita	30	A	Playa Grande	NA	-	Playa
Piura	Paita	Vichayai	31	B	Playa Colán	NA	-	Playa
Piura	Paita	Vichayai	32	A	Iglesia San Lucas de Colán	HS	-	Iglesia
Piura	Talara	Negritos	33	B	Pta. Balcones	NA	-	Cabo
Piura	Talara	Máncora	34	A	Playa Máncora	NA	-	Playa
Piura	Talara	El Alto	35	B	Cabo Blanco	NA	-	Playa, muelle

- Notas:
- 1) Ev; Evaluación del Equipo de Estudio de JICA; A: Muy importante, B: Importante.
 - 2) Ctg; Categoría/ NA=Natural, HS=Histórica, CA=Colonial, LF=Poblado tribal y estilo de vida, MA=Hecho por el hombre.
 - 3) Era/ Ph = Prehispánico, CI=Colonial, Rp=Republicano
 - 4) Las Provincias de Huancabamba y Ayabaca no están incluidas en el Área de Estudio.
- Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

5.2.2 Mercado Turístico

La arribo de visitantes a Tumbes alcanzó la cifra 60,018 en 1998, mientras que en Piura registró un total de 148.995 en el mismo periodo. Más del 90% de las arribos en ambos Departamentos son atribuibles al mercado doméstico. Los visitantes internacionales representan el 5% sobre la base del total de pernoctas.

Tabla 5.3 Principales indicadores turísticos: Tumbes

Año		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Arribos	Total	70,782	71,720	72,035	60,873	65,745	60,331	60,018
	Doméstico	66,846	67,130	67,148	56,651	60,535	55,779	55,892
	Internacional	3,936	4,590	4,887	4,222	5,210	4,552	4,126
Pernoctas	Total	114,630	117,918	112,842	99,648	109,871	98,316	88,508
	Doméstico	108,302	111,682	105,110	93,611	100,770	91,312	81,856
	Internacional	6,328	6,236	7,732	6,037	9,101	7,004	6,052
Promedio de Permanencia	Total	1.62	1.64	1.57	1.64	1.67	1.63	1.47
	Doméstico	1.62	1.66	1.57	1.65	1.66	1.64	1.46
	Internacional	1.61	1.36	1.58	1.43	1.75	1.54	1.61
Tasa de Ocupación		24.37%	26.03%	25.97%	23.43%	24.22%	22.60%	20.20%
Oferta de Alojamiento	Hoteles	39	39	40	39	41	34	44
	Cuartos	812	794	807	831	857	674	822
	Camas	1,623	1,544	1,583	1,618	1,624	1,261	1,473

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INEI).

Tabla 5.4 Principales indicadores turísticos: Piura

Año		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Arribos	Total	151,792	171,824	148,459	162,355	170,697	155,966	148,995
	Doméstico	146,678	167,430	144,295	158,366	163,752	150,632	143,283
	Internacional	5,114	4,394	4,164	3,989	6,945	5,334	5,712
Pernoctas	Total	234,509	260,030	231,708	249,322	266,908	262,980	225,486
	Doméstico	228,227	253,611	225,873	242,892	255,847	248,942	215,426
	Internacional	6,282	6,419	5,835	6,430	11,061	14,038	10,060
Promedio de Permanencia	Total	1.54	1.51	1.56	1.54	1.56	1.69	1.51
	Doméstico	1.56	1.51	1.57	1.53	1.56	1.65	1.50
	Internacional	1.23	1.46	1.40	1.61	1.59	2.63	1.76
Tasa de Ocupación		24.18%	25.79%	31.02%	31.40%	30.88%	31.40%	22.50%
Oferta de Alojamiento	Hoteles	109	112	120	113	133	175	178
	Cuartos	2,339	2,367	2,478	2,416	2,731	3,112	3,268
	Camas	4,146	4,226	4,362	4,269	4,640	5,027	5,222

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INEI).

El Equipo de Estudio de JICA estima que el monto total de pernoctas en el Corredor Turístico Tumbes – Piura llegaría a 1,235,000, de los cuales 49,000 o sea el 4% sería ocupado por visitantes internacionales.

El turismo a Tumbes es mayormente doméstico. Llegan principalmente por motivo de negocios. Una proporción minoritaria de los visitantes domésticos llegan a Tumbes por vacaciones y descanso en la playa. Usualmente desde el aeropuerto se dirigen

directamente a Punta Sal, en el Departamento de Tumbes o a Máncora (en el Departamento de Piura) y rara vez se alojan en las ciudades de Tumbes o Piura. A finales de los 80's mucha gente llegaba a Tumbes para comprar artículos baratos; éste continúa siendo un propósito importante para visitar Tumbes. Existe también una fracción de los visitantes domésticos que llegan a Piura por razones de turismo "místico" o "esotérico", en tanto que la ciudad de Piura es el lugar más cercano a las "Huaringas" donde los chamanes practican, en las montañas de Huancabamba, diversos ritos propiciatorios para el alivio real o imaginario de los participantes.

Los ecuatorianos viviendo en la porción sur de ese país son también una fuente importante de turistas internacionales hacia Tumbes. Las playas en la parte norte de Ecuador se encuentran más lejanas que Tumbes para algunas ciudades ecuatorianas como Cuenca (4 horas por auto) y Guayaquil (6 horas). Debido a los problemas económicos y a la incertidumbre política, la arribo de visitantes ecuatorianos ha bajado marcadamente. El mercado ecuatoriano depende en gran parte del tipo de cambio de la moneda.

Aunque reducido en número, el Corredor Turístico recibe turistas internacionales de larga distancia. Existen turistas jóvenes de países como Brasil para el surf; mochileros que realizan el viaje por tierra desde Quito, en Ecuador, hasta Cusco; y turistas de naturaleza que visitan la Zona de Reserva de Tumbes y el Parque Nacional Cerros de Amotape.

5.3 Consideraciones para el Turismo Sustentable

Se deben tomar en cuenta las siguientes consideraciones para asegurar el desarrollo sustentable del sector turístico.

(1) Medio ambiente natural

- Los diseños y la infraestructura deben estar en armonía con el medio ambiente circundante;
- Los arbustos y/o las flores ornamentales plantadas en los alrededores de la infraestructura, deben ser especies nativas;
- La basura requiere ser cuidadosamente tratada en y alrededor de los edificios; a lo largo de las carreteras / senderos peatonales y ríos / arroyos;
- Los riscos costeros de la parte norte de ésta Área de Estudio son propensos a los deslaves, especialmente durante las lluvias torrenciales. Para los edificios en los riscos se requieren consideraciones cuidadosas de diseño estructural.
- Los planes maestros deben ser respetados en cualquier desarrollo turístico dentro de las áreas protegidas;
- El bosque de manglar San Pedro es aquí el más austral de la distribución de las especies de manglar de la costa del Pacífico Americano y fueron observadas miles de aves marinas (por ejemplo gaviotas y otras aves marinas). Se requiere tomar muchas precauciones para cualquier proyecto en el área;

- Existe una clara diferencia estacional y los impactos en los ecosistemas también son diferentes. Se requieren medidas de gestión apropiadas para tomar en cuenta las diferencias;
- En tanto el Área de Estudio es muy seca, tiene muy alta prioridad la prevención del fuego en arbustos;
- Se recomienda enfáticamente no cortar el bosque de manglares con el objeto de crear rutas para las excursiones. Se recomienda también realizar recorridos en bote por los arroyos existentes. No se debe molestar a la población de aves que es uno de los principales atractivos del bosque de manglar, y es necesario que los operadores de las excursiones tengan un “código de ética ambiental”;
- Cuando se planea el camino de acceso a un sitio arqueológico se debe mejorar la carretera existente en lugar de construir una nueva;
- La extracción de la vida y las plantas silvestres debe ser estrictamente prohibida.

(2) Recursos turísticos culturales

- El único sitio arqueológico recomendable en el Corredor Turístico para aprovechamiento turístico es Cabeza de Vaca, Narihualá, y Chusis;
- Algunos vestigios arqueológicos se encuentran en La Encantada, lugar donde se planea el Centro de Arte Cerámico. Es necesario realizar un “rescate arqueológico” para exhibir en el Centro de Arte los objetos recobrados, lo que permitiría mostrar la continuidad existente con los actuales fabricantes de cerámica.
- Deben introducirse medidas adecuadas de conservación para los edificios antiguos / históricos en las ciudades en el Corredor Turístico.

(3) Consideraciones sociales y participación Local

- Se deberían establecer los Comités de Ejecución para los respectivos sub-proyectos incluidos en el proyecto prioritario. El Comité debería funcionar como catalizador para el establecimiento de la Organización Turística Local.
- A las comunidades interesadas en introducir el turismo, se les ofrecería el Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo que tiene por objeto concebir, planear y ejecutar planes turísticos con base en la comunidad. Existiría una fuerte demanda de capacitación para los empleados en el desarrollo del centro vacacional propuesto.
- La promoción de la producción y venta de artesanías sería necesaria para distribuir los beneficios del turismo entre un rango más amplio de gente.
- En el caso del desarrollo vacacional de playa integral, el desarrollo del sitio debe planearse de manera aglutinada y asegurar un cierto espacio para los pequeños negocios locales tales como tiendas de recuerdos, restaurantes y viajes en lancha. En este sentido, no son recomendables los hoteles “todo incluido” dentro del desarrollo.
- Estrategia de Desarrollo Turístico

A continuación se presentan los resultados del análisis de FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo.

5.3.2 Análisis FODA del Corredor Turístico Tumbes - Piura

(1) Fortalezas

- Entre todas las playas del Perú, las playas de Tumbes/ Piura son las más competitivas debido al clima templado que tiene durante todo el año.
- Para aquellas personas que viven en el Perú, las playas de Tumbes/ Piura son competitivas en precio con los destinos del Caribe. Son fácilmente accesibles para los peruanos en tanto se requiere sólo 1.5 horas volar de Lima y no se necesita pasaporte o visa de entrada.
- Los desastres naturales son raros comparado con los del Caribe y no existe temporada baja significativa.
- Existen oportunidades para comprar en la frontera con Ecuador artículos económicos y se cuenta con la famosa artesanía de Catacaos y Chulucanas.
- El tratado de paz concluido entre el Perú y Ecuador alentará el turismo hacia el área fronteriza en particular el relacionado con el mercado RICCE.

(2) Debilidades

- En estricto sentido, existe únicamente un reducido número de hoteles vacacionales en el Corredor Turístico Tumbes-Piura. No existe el suficiente aglutinamiento de los hoteles de playa como para generar efectos de sinergia.
- Las playas no son lo suficientemente competitivas como para atraer al mercado internacional de larga distancia, a menos que se combine con otros destinos turísticos como Galápagos, el Amazonas y otros sitios arqueológicos del norte del Perú.
- Los productos turísticos que pudieran complementar al turismo vacacional de playa son escasos y requieren de desarrollo.

(3) Oportunidades

- Las playas en el Departamento de Tumbes y en la parte norte de Piura, tienen buen potencial para atraer al turismo de todo el Perú así como de la porción sur de Ecuador.
- Las playas en el Área de Estudio podrían captar al mercado de larga distancia si se construyeran hoteles de playa de calidad y se combinaran con el turismo arqueológico en el Perú o de naturaleza con el Amazonas y Galápagos.

(4) Amenazas

- Las playas en el Área de Estudio podrían perder competitividad con el Caribe a menos que se introduzcan paquetes de playa a precios accesibles.

5.3.3 Estrategia de Mercado

Con base en los resultados del estudio del Corredor Turístico, se ha establecido la estrategia de mercado que se describe posteriormente.

(1) Mercado doméstico

- Toda la población del Perú sería el mercado meta. Es crucial que el mercado doméstico identifique las playas de Tumbes – Piura como una opción más económica y con playas menos saturadas que las del Caribe y más exclusivas que las de Lima.

- Para satisfacer las necesidades de los turistas peruanos a centros vacacionales, se desarrollarían productos turísticos complementarios.
- El Mercado RICCE (reuniones, incentivos, convenciones, congresos y eventos) debería ser desarrollado estratégicamente para estimular la demanda turística a éste Corredor Turístico.

(2) Mercado internacional

- La meta primaria para el mercado internacional es el mercado ecuatoriano. Las ciudades ecuatorianas del sur de ese país como Machala, Cuenca y Guayaquil, para quienes Tumbes es el destino de playa más cercano, se consideran como las más importantes.
- En una perspectiva de largo plazo, las playas se combinarían para ser vendidas en el mercado de larga distancia con el turismo arqueológico del Perú, o con el turismo de naturaleza de Galápagos y del Amazonas.

5.3.4 Estrategia de Desarrollo del Producto Turístico

Para el desarrollo de productos turísticos se han sido identificado las siguientes orientaciones con base en la estrategia de mercado.

- Se construiría un complejo vacacional en Playa Hermosa, cerca del aeropuerto de Tumbes y teniendo como meta primaria al turista peruano y ecuatoriano de altos recursos económicos.
- En la perspectiva de largo plazo, el complejo tendría un centro de convenciones para desarrollar el mercado RICCE.
- Se necesita el mejoramiento / desarrollo de los atractivos complementarios dentro del área de excursión de un día desde el complejo de playa, de tal forma que se satisfagan las necesidades del mercado meta. Incluiría los paseos por los manglares en Puerto Pizarro; las compras en la frontera con Ecuador; los baños de lodo en Hervideros y la caminata en distintas áreas protegidas del bosque seco tropical.
- Las principales oportunidades turísticas en la circunscripción de la ciudad de Piura serían las artesanías de Chulucanas / La Encantada y Catacaos.
- A largo plazo, cuando el desarrollo del primer complejo se haya vuelto exitoso, se podría desarrollar en Máncora otro complejo vacacional de playa. Comparado con el primero, ese complejo vacacional debería enfocarse a la clientela del segmento más alto, tomando en consideración que su ubicación es más lejana del aeropuerto.
- Los “tres extremos de Sudamérica” serían desarrollados a largo plazo. Desde el punto de vista de la formulación del Corredor Turístico, son tan importantes como las playas de Máncora.

5.3.5 Estrategia de Desarrollo Espacial

A continuación se presentan los elementos prioritarios en el desarrollo de la estructura espacial del Corredor Turístico Tumbes – Piura.

- En el corto plazo, el desarrollo turístico debería enfocarse en los dos centros turísticos de Tumbes y Piura y su entorno, más que en la formulación del corredor turístico.

- Las playas de Punta Sal y de Máncora se designan como otro centro turístico. Conjuntamente con Punta Balcones, se desarrollaría en el largo plazo, lo que promovería el flujo de visitantes entre los dos centros turísticos que resultantes en la formulación del corredor turístico.

La Figura 5.2 muestra la estructura de desarrollo espacial del Corredor Turístico .

5.4 Marco de la Demanda Turística

El marco de la demanda para los respectivos Corredores Turísticos se establece con base en el contexto del desarrollo nacional que fue propuesto en la Fase 1 del Estudio. La cifra meta de pernoctas para el Corredor Turístico Tumbes-Piura en el año 2005 es de 4,319,000, de los cuales 117,000 o sea el 2.7% se atribuye a visitantes internacionales. La cifra meta de arribos de visitantes para el año 2015 es de 6,719,000, de los cuales 224,000 o bien el 3.3% sería de visitantes internacionales.

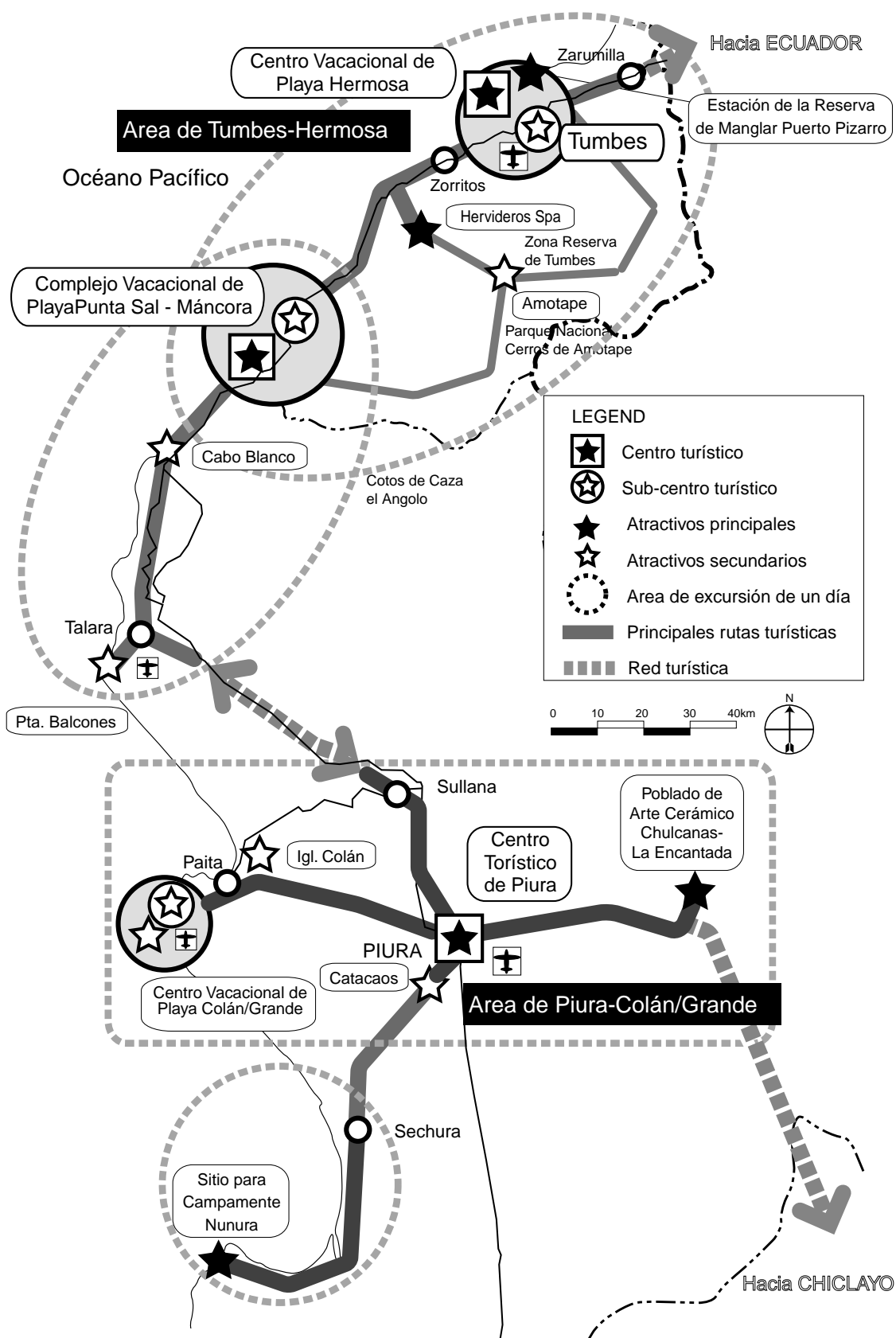
Se apunta que esas cifras tienen como base una estimación, como se ha comentado en el Capítulo 2. Por ese motivo, a excepción del número de cuartos, las cifras de 1997 no concuerdan con las cifras de las estadísticas hoteleras

Tabla 5.5 Marco de Desarrollo para el Corredor Turístico Tumbes - Piura

	1997	2005	2015
Arribos internacionales	35,000	81,000	133,000
Arribos domésticas	748,000	2,767,000	4,320,000
Total de arribos	783,000	2,848,000	4,453,000
Pernoctas internacionales	49,000	117,000	224,000
Pernoctas domésticas	1,186,000	4,201,000	6,495,000
Total de pernoctas	1,235,000	4,319,000	6,719,000
Cuartos disponibles	4,200	10,600	16.500

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Figura 5.2 Estructura de Desarrollo Espacial en el Corredor Turístico Tumbes – Piura



Fuente: Equipo de Estudio de JICA

5.5 Proyectos y Programas

5.5.1 Evaluación del Proyecto

Los proyectos actuales y las ideas de proyectos existentes propuestas por una amplia gama de organizaciones e individuos en el Área de Estudio y por el Equipo de Estudio de JICA, fueron evaluadas con base en el criterio descrito en el Capítulo 2, es decir, de conformidad con la estrategia de desarrollo, la urgencia y el impacto, así como la madurez del proyecto. Cada proyecto fue evaluado calculando el total de puntos que resultan de las tres diferentes graduaciones de los respectivos criterios de evaluación. Los proyectos que totalizan más de 8 puntos fueron seleccionados como “sub-proyectos prioritarios”.

Tomando en consideración el riesgo, el desarrollo turístico en el Departamento de Tumbes debe centrarse en Playa Hermosa, que se ha evaluado como el recurso de más alto potencial debido a la belleza de la fina arena de sus playas y su gran espacio interior así como por su cercanía con el aeropuerto de Tumbes. Al desarrollo de La Encantada se le otorga una alta valoración debido a su inmediata oportunidad turística y a sus efectos en el desarrollo social.

La Tabla 5.6 muestra los resultados de la evaluación del proyecto.

Tabla 5.6 Resultados de la evaluación de proyectos

No	Sub-proyecto	Departamento/ Provincia/ Distrito	Estrategia	Efectos	Madurez	Total
Sub-proyectos prioritarios						
1	Desarrollo inmobiliario vacacional en Playa Hermosa	Tumbes/Tumbes/ Corrales, La Cluz	3	3	2	8
2	Mejoramiento del turismo a los manglares en Puerto Pizarro	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	3	3	2	8
3	Mejoramiento del Aeropuerto de Tumbes	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	3	3	2	8
4	Mejoramiento del poblado de arte cerámico de Chulucanas-Encantada	Piura/ Morropón/ Chulucanas	3	3	3	9
5	Programa para un Sistema de Señalización	Todo el Corredor Turístico	3	3	3	9
6	Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo	Todo el Corredor Turístico	3	3	3	9
Proyecto a largo plazo						
1	Rehabilitación y aprovechamiento turístico del complejo arqueológico Cabeza de Vaca	Tumbes/ Tumbes/ Corrales	1	2	2	5
2	Construcción de la carretera para el centro vacacional Playa Hermosa	Tumbes/ Tumbes/ Corrales	3	2	2	8
3	Mejoramiento del acceso y los servicios públicos en Cabeza de Vaca	Tumbes/ Tumbes/ Corrales	1	2	2	5
4	Construcción de la playa La Cruz (rompeolas, instalaciones deportivas)	Tumbes/ Tumbes/ La Cruz	3	2	2	7
5	Construcción de una granja de cocodrilos en la zona de Esterola Chepa	Tumbes/ Tumbes/ La Cruz	2	2	2	6
6	Restauración y aprovechamiento turístico de la histórica "Casa Hacienda el Limón"	Tumbes/ Tumbes/ Pampas	2	2	2	6
7	Construcción de infraestructura básica en Puerto Pizarro	Tumbes/ Tumbes/ Puerto Pizarro	2	2	2	6
8	Mejoramiento de Puerto Pizarro	Tumbes/ Tumbes/ Puerto Pizarro	2	2	2	6
9	Rehabilitación y aprovechamiento turístico del complejo arqueológico del Guineal	Tumbes/ Tumbes/ San Jacinto	1	2	2	5
10	Museo del Parque regional de Tumbes	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	2	2	3	7
11	Restauración del paseo turístico y el rompeolas de Tumbes	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	2	2	2	6

12	Restauración y aprovechamiento turístico de la histórica "Casona Feijoo"	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	2	2	2	6
13	Mejoramiento de la infraestructura para la Ciudad de Tumbes	Tumbes/ Tumbes/ Tumbes	2	1	2	5
14	Mejoramiento del Parque Nacional de Cerros de Amotape	Tumbes/ Tumbes-Contralmirante/	2	2	2	6
15	Rehabilitación del muro marino de Zorritos	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	3	2	2	7
16	Mejoramiento de Bocapán – carretera Hervideros (para aguas termales)	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	3	2	2	7
17	Suministro de energía para sanitarios en Puerto Pizarro y playa Zorritos	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	2	2	2	6
18	Torre de observación La Tucilla	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	2	2	2	6
19	Mejoramiento y operación turística de las aguas termales de Hervideros	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	3	2	2	7
20	Desarrollo turístico Los Pelícanos	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	2	2	2	6
21	Desarrollo del centro vacacional de playa Florida	Tumbes/ Contralmirante/ Zorritos	3	2	2	7
22	Construcción de carretera pavimentada (Playa Bendo-Jeli Zar)	Tumbes/ Zarumilla/ Zarumilla	2	2	2	6
23	Rehabilitación de la carretera Bendito –centro de interpretación ecológica de San Pablo	Tumbes/ Zarumilla/ Zarumilla	2	2	2	6
24	Complejo turístico El Bendito: playa y poblado	Tumbes/ Zarumilla/ Zarumilla	3	2	2	7
25	Mejoramiento de la infraestructura para la Ciudad de Zarumilla	Tumbes/ Zarumilla/ Zarumilla	2	1	2	5
26	Desarrollo turístico en la Reserva Natural	Todo el Corredor Turístico	2	2	2	6
27	Mejoramiento carretero en las áreas protegidas	Todo el Corredor Turístico	2	2	2	6
28	Construcción de centros de información (7 sitios)	Todo el Corredor Turístico	2	2	2	6
29	Planta de desechos sólidos en Piura y Castilla	Tumbes, Piura	2	2	2	6
30	Mejoramiento/embellecimiento en la ciudad artesanal de Catacaos	Piura/ Piura/ Catacaos	3	2	2	7
31	Mejoramiento de la carretera de acceso hacia la Huaca Narihualá	Piura/ Piura/ Catacaos	1	2	2	5
32	Centro turístico en Los Ejidos	Piura/ Piura/ Piura	1	2	2	5
33	Complejo El Oasis	Piura/ Piura/ Piura	2	2	2	6
34	Mejoramiento de la infraestructura para la Ciudad de Piura	Piura/ Piura/ Piura	1	2	2	5
35	Promoción del circuito cultural	Piura/ Piura, Sechura, Catacaos	3	2	2	7
36	Mejoramiento de la infraestructura para el poblado de Sechura	Piura/ Sechura/ Sechura	2	2	2	6
37	Construcción de la carretera de acceso a la playa Mata Caballo	Piura/ Sechura/ Sechura	2	2	2	6
38	Construcción del campamento de Nunura	Piura/ Sechura/ Sechura	2	2	2	6
39	Estudio de ecología y turismo en el área de Sechura	Piura/ Sechura/ Sechura	3	2	2	7
40	Carretera costera de Paita - Sechura	Piura/ Sechura/ (diversos)	2	2	2	6
41	Mejoramiento de la carretera de acceso y sistema de señalización a las playas de Sechura	Piura/ Sechura/ (diversos)	3	2	2	7
42	Sitio arqueológico de Narihualá: organización y operación	Piura/ Sechura/ Catacaos	2	2	2	6
43	Chusis : recuperación y aprovechamiento turístico de la zona arqueológica	Piura/ Sechura/ Sechura	1	2	2	5
44	Mejoramiento de la vida y la salud incluyendo el suministro de agua	Piura/ Sechura/ Sechura	1	1	2	4
45	Mejoramiento de las condiciones de salud	Piura/ Sechura/ Sechura	1	1	2	4
46	Mejoramiento de las condiciones básicas de salud y su atención.	Piura/ Sechura/ Sechura	1	1	2	4
47	Suministro de agua potable para la ciudad de Sechura	Piura/ Sechura/ Sechura	1	1	2	4
48	Restauración de la Iglesia de San Martín	Piura/ Sechura/ Sechura	1	1	2	4
49	Chusis: Museo de sitio	Piura/ Sechura/ Sechura	2	2	2	6
50	Construcción de campamento en Virrilá	Piura/ Sechura/ Sechura	2	2	2	6
51	Manglares de San Pedro en el distrito Vice para incorporarlo al circuito turístico de Piura	Piura/ Sechura/ Vice	2	2	2	6
52	Suministro de agua potable para el distrito de Vice	Piura/ Sechura/ Vice	1	2	2	5
53	Reserva de manglares de San Pedro (LIMITE SUR)	Piura/ Sechura/ Vice	3	2	2	7
54	Construcción de la carretera Sullana-Querecotillo-Lancones-El Alamor	Piura/ Sullana/ (Diversos)	1	1	2	4
55	Mejoramiento de la carretera de acceso desde Sullana a Sauce Grande	Piura/ Sullana/ Marcavelica	1	1	2	4

56	Mejoramiento de la infraestructura para el poblado de Sullana	Piura/ Sullana/ Sullana	1	1	2	4
57	Mejoramiento de la infraestructura en playa Cabo Blanco	Piura/ Talara/ El Alto	3	2	1	6
58	Construcción de carretera de acceso (La Brea-Punta Balcones)	Piura/ Talara/ La Brea	3	2	2	7
59	Parque más Austral de Sudamérica (Punta Barconas)	Piura/ Talara/ La Brea (Negritos)	3	2	2	7
60	Construcción de carretera de acceso (Panamericana-Lobitos)	Piura/ Talara/ Lobitos	3	2	2	7
61	Construcción de un centro de visitantes en la Reserva Forestal	Piura/ Talara/ Los Órganos	2	2	2	6
62	Mejoramiento del suministro de agua potable para el poblado de Máncora	Piura/ Talara/ Mancora	3	2	2	7
63	Mejoramiento de la playa y el poblado de Máncora	Piura/ Talara/ Mancora	3	2	2	7
64	Mejoramiento de la infraestructura del poblado de Talara (Parinas)	Piura/ Talara/ Parinas	1	1	2	4
65	Extensión de la reserva de agua potable para la playa de Colán	Piura/ Paita/ Colán	3	2	2	7
66	Construcción de la carretera de acceso a la Playa de Colán (San Lucas)	Piura/ Paita/ Colán	3	1	2	6
67	Mejoramiento del sitio de la Iglesia San Lucas (la más antigua de Sudamérica)	Piura/ Paita/ Colán	3	2	2	7
68	Mejoramiento de la infraestructura de la ciudad de Paita	Piura/ Paita/ Paita	1	2	2	5
69	Mejoramiento de la carretera hacia Playa Punta Yasilá	Piura/ Paita/ Paita	3	2	2	7
70	Construcción de la carretera hacia Playa Los Cangrejos	Piura/ Paita/ Paita	3	2	2	7
71	Desarrollo vacacional inmobiliario en Playa Grande (Las Gaviotas)	Piura/ Paita/ Paita	3	2	2	7

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

5.5.2 Proyecto Prioritario

El Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes - Piura, es un proyecto prioritario para el Estudio del Plan Maestro, que sería ejecutado para el año 2005. Se han seleccionado un total de 6 sub-proyectos para el proyecto prioritario. La siguiente sección delinea los respectivos sub-proyectos prioritarios y el Volumen 3 de éste Reporte, los describe con mayor detalle.

(1) Desarrollo de un Centro Inmobiliario Vacacional en Playa Hermosa

a. Lineamientos del sub-proyecto

El desarrollo vacacional de Playa Hermosa es un proyecto piloto para introducir un desarrollo turístico integral. En tanto es el primer intento de desarrollo de éste tipo en el Perú y necesita un gran monto de inversión, se requiere la intervención del sector público. Aunque los visitantes domésticos son la meta principal de este complejo vacacional, el mercado ecuatoriano también se considera importante debido al tratado de paz recientemente concluido entre los dos países. A largo plazo, los visitantes del mercado de larga distancia serán atraídos por la combinación del complejo de playa con el turismo arqueológico del Perú, el Amazonas y Galápagos en Ecuador.

El desarrollo se verificaría de manera aglutinada con el objeto de reducir el costo de la infraestructura; proporcionar oportunidades para los pequeños negocios locales y generar los efectos de sinergia derivados del agrupamiento.

Los componentes de los proyectos son los siguientes:

- Desarrollo inmobiliario vacacional de playa: 10 lotes hoteleros para alojamiento de clase intermedia y superior; y 4 lotes para las categorías inferiores;

- Parque turístico: espacio destinado a los pequeños negocios locales tales como centro deportivo, arcada comercial y patio de restaurantes.
- Servicios públicos: suministro de agua; drenaje, electricidad y carretera de acceso.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El desarrollo inmobiliario del centro vacacional, incluyendo las vialidades internas y las redes de servicio público, suponen el establecimiento de la Autoridad de Desarrollo de la Región Turística del Norte (ADR TN) o una organización o comité que cumpla con funciones similares. El organismo de ejecución desarrollaría el terreno, especificaría los lineamientos de construcción y vendería al sector privado los lotes, con un contrato que incluiría una cláusula para el mantenimiento de esos lineamientos.

De otra forma, el sub-proyecto sería ejecutado por el sector privado.

Organismo de ejecución complementario

La infraestructura localizada fuera del centro vacacional de playa sería desarrollada, operada y mantenida por las siguientes entidades:

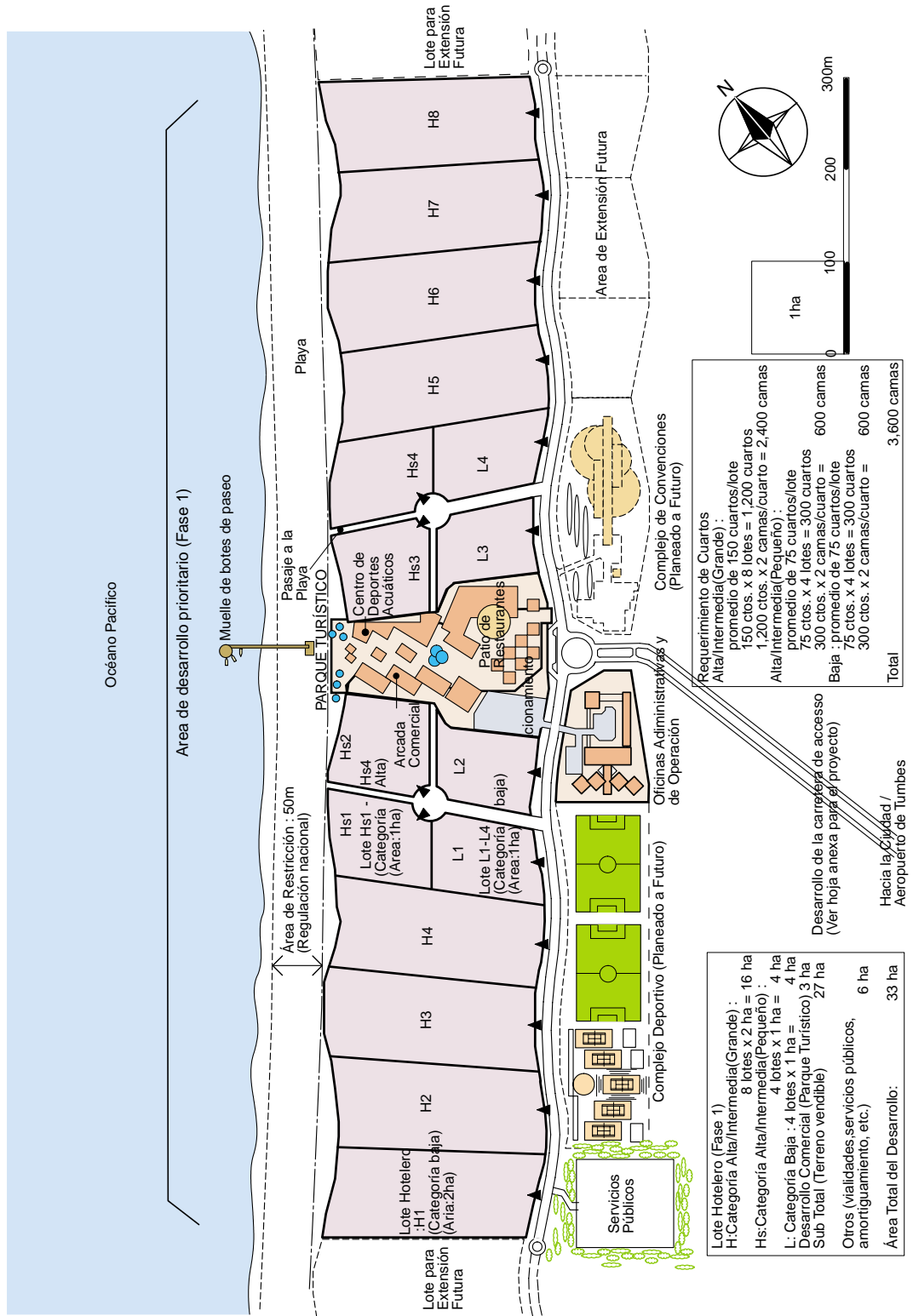
- El CTAR Tumbes construiría la carretera de acceso;
- El EMPAFA TUMBES proporcionaría el suministro de agua y las redes de drenaje;
- La empresa Electronoriente prepararía la electricidad.

Otros participantes

Otros participantes serían el sector privado y la población local en el proyecto y su entorno así como MITINCI. Participación local

- Se organizaría el Comité de Ejecución del Sub-proyecto integrando a los miembros de las entidades mencionadas y a los otros participantes. El comité tendría como tarea la coordinación entre las diferentes entidades así como incorporar las opiniones locales al desarrollo de la lotificación de éste centro vacacional de playa.
- El Comité de Ejecución del Sub-proyecto se transformaría en la Organización Turística de Playa Hermosa, cuya orientación sería la administración y la promoción del destino turístico
- El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo ofrecería talleres y seminarios para apoyar el establecimiento de la Organización Turística Local.
- El desarrollo aglutinado intenta asegurar el espacio para los pequeños negocios locales. Este centro vacacional sería diseñado para atraer no sólo a los turistas sino también a la población local para que disfrute el ambiente del balneario.

Figura 5.3 Plan de desarrollo del Complejo Vacacional de Playa Hermosa



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

(2) Manglar Turístico en Puerto Pizarro

a. Lineamientos del sub-proyecto

Este sub-proyecto tiene el propósito de mejorar la carretera de acceso a Puerto Pizarro que es el puerto para los Cruceros a los Manglares de Tumbes. El crucero es operado a menor escala por una cooperativa local de pescadores y el mejoramiento contribuiría a su sustento.

b. Ejecución del proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El CTAR Tumbes ejecutaría el proyecto haciéndose cargo de su operación y mantenimiento.

Otros participantes

La Provincia de Tumbes, ProNaturaleza, la cooperativa de lancheros y MITINCI.

c. Participación local

- El crucero por los manglares ya están funcionando en Puerto Pizarro, organizando una cooperativa de lancheros;
- El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo debería aprovecharse para proporcionar a los lancheros de un conocimiento medioambiental más detallado y de retroalimentación del mercado, de tal forma que puedan actuar como “guías de ecoturismo”;
- Vale la pena considerar la introducción de un “crucero especial” al estero cercano a la frontera con Ecuador, que es famoso por sus grandes árboles de manglar. Ello incrementaría las ganancias de los lancheros y la variedad en los productos turísticos.

(3) Mejoramiento del Aeropuerto de Tumbes

a. Lineamientos del sub-proyecto

Este sub-proyecto mejora las facilidades del Aeropuerto de Tumbes para enfrentar el incremento esperado en la arribo de visitantes derivada del desarrollo del complejo vacacional de playa propuesto y del tratado de paz con Ecuador. De acuerdo con el nuevo contexto de paz, el proyecto cumple con el concepto del Plan Binacional para el Desarrollo de la Región Fronteriza del Perú y de Ecuador. Los componentes del sub-proyecto son los siguientes:

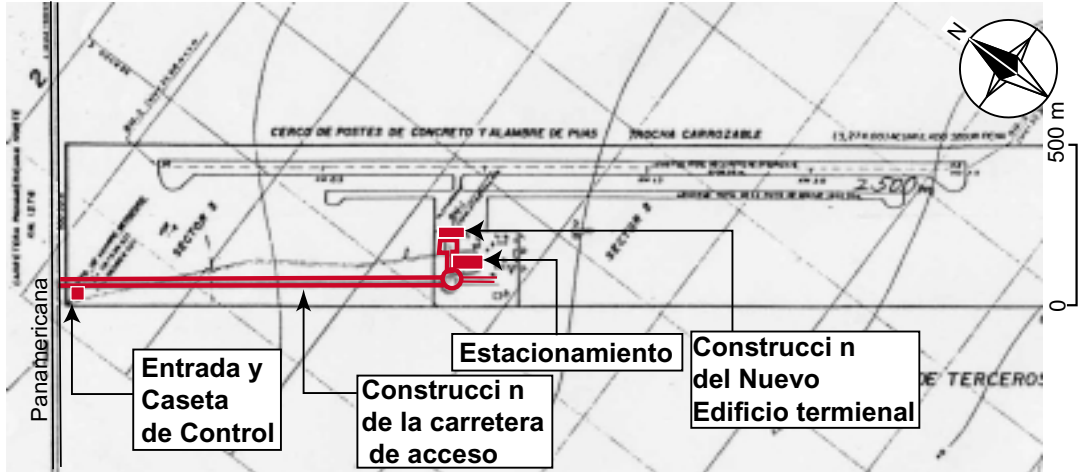
- Construcción de un nuevo edificio terminal; y,
- Mejoramiento de la carretera de acceso, estacionamiento y arquitectura de paisaje.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

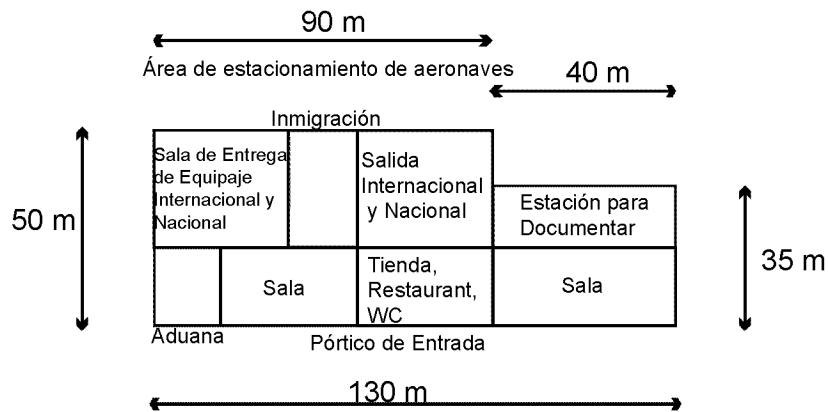
La CORPAC (Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial) ejecutaría el proyecto y se haría cargo de su operación y mantenimiento.

Figure 5.4 Mejoramiento de la carretera de acceso y del edificio terminal



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Figure 5.5 Plan del nuevo edificio terminal internacional



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Otros participantes

MITINCI

c. Participación local

Se propone que MITINCI construya una tienda que exhiba las artesanías del Corredor Turístico Tumbes – Piura.

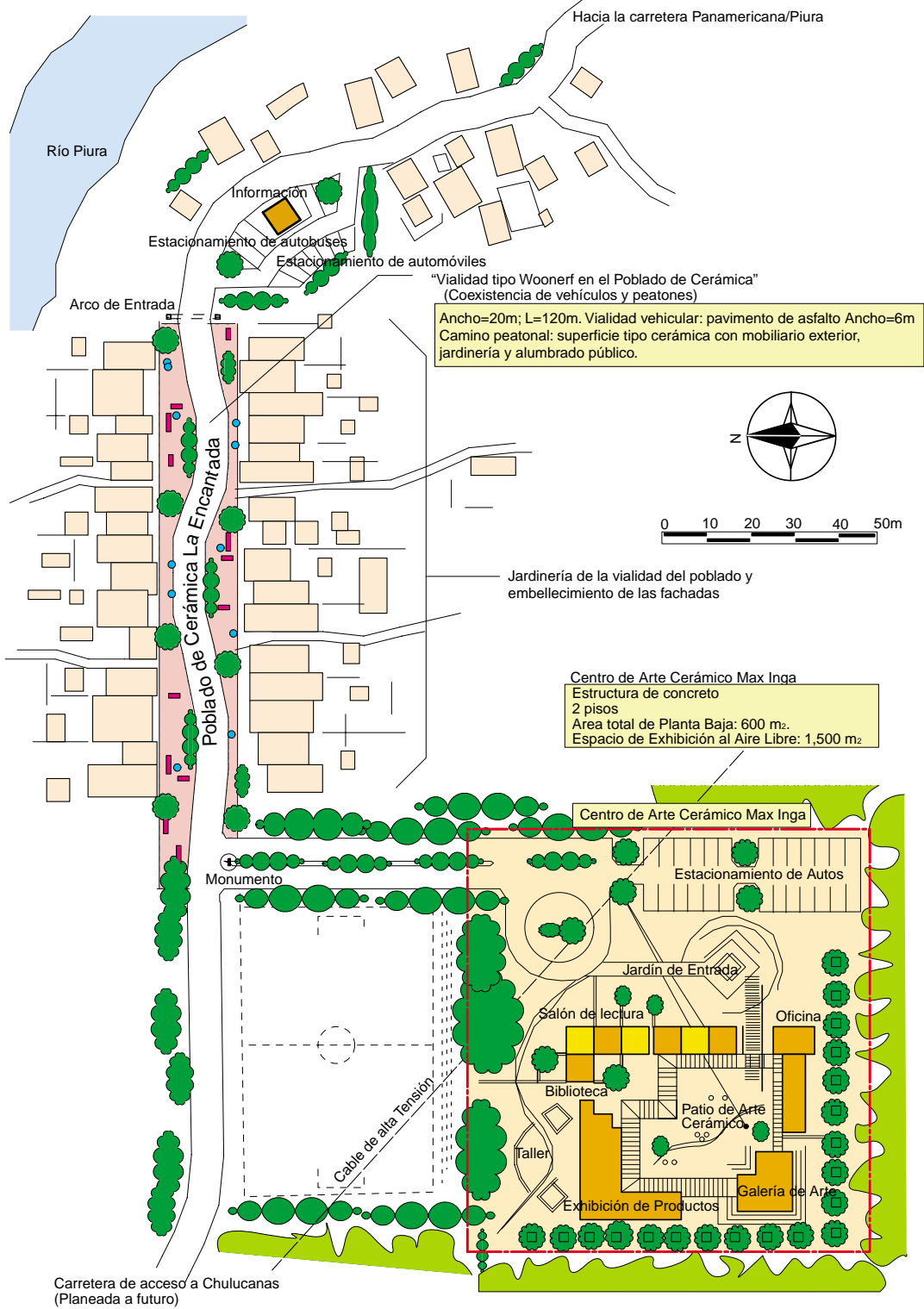
(4) Mejoramiento del Poblado de Cerámica Chulucanas - La Encantada

a. Lineamientos del sub-proyecto

La Encantada es una de las comunidades famosas por ser el lugar de nacimiento de la cerámica de Chulucanas, con un ambiente rústico que puede resultar atractivo a los turistas, y que carece de la infraestructura básica, como vialidades pavimentadas, electricidad y suministro de agua. Muchos de los artesanos sufren de la pobreza que se deriva de la carencia de servicios públicos. Aquí se propone construir un centro de arte que exhiba las piezas maestras de la cerámica de Chulucanas de la Escuela Max Inga, como núcleo turístico de la comunidad. El desarrollo de la infraestructura básica es indispensable para la comunidad, así como para operar el centro de arte. Los componentes del sub-proyecto son los siguientes.

- Centro de Arte Cerámico: Las funciones de un centro de arte son: 1) integrar la producción y venta de artesanías; 2) fortalecer el proceso artesanal y elevar la calidad; 3) promover la venta entre comerciantes especialistas; 4) realizar investigación y promover un sistema de registro sistemático que produciría la retroalimentación para mantener la confiabilidad de los productos; y, 5) contar con un centro para la exhibición de las artesanías entre los turistas y los visitantes.
- Construcción / mejoramiento de la infraestructura: carretera escénica y mejoramiento de fachadas; mejoramiento de la vialidad de acceso, servicios públicos, suministro de agua y de drenaje además de electricidad.

Figura 5.6 Plan de desarrollo del poblado de arte cerámico de La Encantada



Fuente: Equipo de Estudio de JICA

b. Ejecución del sub-proyectoOrganismo responsable de la ejecución

El CTAR Piura construiría el centro de arte cerámico, la carretera de acceso y la arquitectura de paisaje al costado de la vialidad dentro de la comunidad de La Encantada, teniendo a su cargo la operación y el mantenimiento.

Organismo de ejecución complementario

El EPS GRAU desarrollaría el suministro del agua y el drenaje. La empresa Electro Noroeste S.A. proporcionaría las instalaciones y las líneas de electricidad.

Otros participantes

El Distrito de Chulucanas, la comunidad de La Encantada y MITINCI.

c. Participación local

- Con las entidades y los participantes mencionados anteriormente, se conformaría el Comité de Ejecución del Sub-proyecto.
- El Comité de Ejecución del Proyecto se transformaría en la Organización Turística Local responsable de la administración del poblado convertido en un destino turístico atractivo así como de la promoción del turismo y de las artesanías.
- El Centro de Arte propuesto proporcionaría la capacitación para que los artesanos locales pudieran mejorar su calidad y diseño. El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo proporcionaría el conocimiento a través de talleres y reuniones consultivas con la comunidad de La Encantada.

(5) Programa para un Sistema de Señalización**a. Lineamientos del sub-proyecto**

Este programa instala de manera sistemática la señalización y los letreros de interpretación, al menos, en inglés y en español, con el objeto de mejorar el nivel de satisfacción de los visitantes en el Corredor Turístico Tumbes – Piura.

La señalización y los letreros de interpretación se instalarían en las siguientes ubicaciones:

- Puntos de Entrada: Aeropuertos de Tumbes y Piura;
- Rutas de Excursión: Carretera Panamericana y carreteras principales, (en las intersecciones más importantes);
- Principales ciudades de escala: Tumbes, Piura;
- Sitios turísticos: en los lugares de los proyectos mencionados anteriormente y en otros sitios turísticos apropiados.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El MITINCI implementará el proyecto en coordinación con las organizaciones turísticas locales respecto a la ejecución, mantenimiento y operación del sub-proyecto. EL MITINCI diseñará las características, materiales y colores, etc., considerando el carácter (tema) y unidad de las respectivas rutas y sitios.

Otros participantes

Los Comités de Ejecución de los Sub-proyectos, el MTC, INC, CTARs y CORPAC.

MITINCI se coordinará con, y de ser necesario obtendrá permiso de, los participantes arriba mencionados.

c. Participación local

La instalación de los tableros de interpretación y la señalización requiere de la cooperación y participación de los participantes mencionados anteriormente.

(6) Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo

El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo proporcionaría el conocimiento turístico para promover la participación local en los proyectos prioritarios e incubar localmente los proyectos turísticos para su ejecución después del año 2005. El programa se describe con mayor detalle en el Capítulo 3: Propuestas de Nivel Nacional.

5.5.3 Proyectos a Largo Plazo

Las que se presentan a continuación son ideas de desarrollo turístico preliminares consideradas necesarias para la ejecución a largo plazo. El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo propuesto en el Capítulo 3, proporcionaría la asesoría y el auxilio para elaborar esos planes y su futura ejecución.

(1) Playas de Punta Sal y Máncora

A la terminación del desarrollo turístico inmobiliario de Playa Hermosa, cuando se verifique el éxito de este desarrollo de los suburbios de Tumbes, se deben buscar nuevos sitios de playa. Los sitios más probables en el Corredor turístico Tumbes – Piura son las playas de Punta Sal y Máncora. Sería necesaria una estrategia diferente a la del desarrollo vacacional de Playa Hermosa, debido a que esos sitios están menos favorecidos por la distancia en términos de transportación, porque para llegar se requieren algunas horas desde el aeropuerto de Tumbes. El proyecto es similar al del desarrollo vacacional de Playa Hermosa excepto porque se orientaría al mercado turístico de mayores ingresos que prefiere destinos más exclusivos.

(2) Mejoramiento de los sitios turísticos dentro del área de excursión de un día desde Tumbes

Los siguientes sitios turísticos serían desarrollados o mejorados para proporcionar a los turistas de playa atractivos turísticos complementarios.

- Desarrollo del Parque Museo Regional de Tumbes;
- Conservación de las casas históricas (Casa Feijoo etc.),
- Desarrollo de las aguas termales de Hervideros ; y,
- Carretera de acceso al Parque Nacional de Tumbes.

(3) Desarrollo de los “tres extremos en Sudamérica”

Se ha propuesto el desarrollo de los siguientes “tres extremos en Sudamérica” en el Departamento de Piura.

- Punta Balcones (el punto más occidental de Sudamérica);
- Iglesia de San Lucas de Colán (la iglesia más Antigua de Sudamérica);
- Reserva de Manglares de San Pedro (el bosque de manglares más austral en Sudamérica).

(4) Mejoramiento turístico del Mercado Dionisio Romero en Catacaos

Se propone mejorar el mercado de artesanías Dionisio Romero en Catacaos para satisfacer las necesidades de los turistas así como para mejorar la calidad de los productos y maximizar la ganancia para los artesanos productores. El proyecto incluiría el desarrollo del “mercado de productores”; el desarrollo del centro de capacitación y el mejoramiento de las instalaciones del mercado para recibir a más turistas.

5.5.4 Plan de Promoción Turística

Es importante publicitar las fortalezas del Corredor Turístico Tumbes – Piura en el mercado doméstico; es menos costoso que viajar a los destinos turísticos del Caribe y más exclusivo que las playas cercanas a las grandes ciudades del Perú. Es recomendable introducir paquetes de viaje baratos y promover estratégicamente el turismo de Reuniones, Incentivos, Congresos, Convenciones y Eventos –RICCE— (o MICE por sus siglas en inglés).

De manera similar al mercado doméstico, el Mercado Ecuatoriano debería promoverse enfatizando las fortalezas de Tumbes – Piura: la corta distancia y la calidad de las playas. Existen básicamente dos enfoques para la promoción del turismo internacional de larga distancia: uno es requerir a la industria de viajes del Perú y de Ecuador su cooperación para introducir paquetes de viaje multidesino en los dos países, combinando Galápagos y Tumbes – Piura; y otro es promover entre los visitantes que arriban al Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo, la extensión de su itinerario para prolongarlo más al norte.

- Programa de promoción turística para el norte del Perú;

- Organización de un evento turístico para acrecentar la moral entre los participantes, como lo podría ser el "Festival del Ceviche" de Tumbes y "La Feria de la Artesanía de Piura" que podrían ser cubiertos por los medios.
- Introducción de nuevos paquetes de viaje;
- Actividades de promoción hacia el mercado internacional;
- Actividades de promoción hacia el mercado doméstico; y,
- Promoción del mercado RICCE.

5.5.5 Costo del Proyecto

El costo total del proyecto que contiene los proyectos prioritarios es de US\$ 15,501,400. El desglose de los costos se resumen en la in Tabla 5.7. La factibilidad económica y financiera de los costos de desarrollo se evalúan en el Capítulo 7: Evaluación del Proyecto

Tabla 5.7 Costo del proyecto

	Departamento	Provincia	Distrito	Costo (\$1000)
Total				15,501.4
Desarrollo inmobiliario vacacional en Playa Hermosa	Tumbes	Tumbes	Corrales / La Cruz	7,027.6
Mejoramiento del turismo a los manglares en Puerto Pizarro	Tumbes	Tumbes	Tumbes	59.0
Mejoramiento del Aeropuerto de Tumbes	Tumbes	Tumbes	Tumbes	5,296.7
Mejoramiento del poblado de arte cerámico de Chulucanas-Encantada	Piura	Morropón	Chulucanas	2,443.2
Programa para un Sistema de Señalización	Todo el Corredor Turístico Tumbes– Piura			50.6
Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo	Todo el Corredor Turístico Tumbes– Piura			141.3
Promoción Turística	Todo el Corredor Turístico Tumbes– Piura			483.0

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

6. Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas

6.1 Contexto Regional

6.1.1 Panorama Geográfico

El Corredor Turístico del Río Amazonas se localiza en el Departamento de Loreto y cubre una área que se extiende desde Iquitos hasta Yurimaguas, a lo largo de los Ríos Amazonas, Marañón y Hullaga. Iquitos, que se encuentra a cerca de 1000 km de Lima, es la ciudad capital del Departamento de Loreto

El clima del Corredor Turístico es tropical, con una temperatura promedio anual de 27.0 grados centígrados (Iquitos). Es caluroso y húmedo durante todo el año. El nivel del Río Amazonas fluctúa considerablemente correspondiendo a la precipitación de los Andes y de la Cuenca Amazónica. La Reserva nacional de Pacaya – Samiria es periódicamente inundada durante la temporada de lluvias lo que ha desarrollado un ecosistema único de Bosque Vesicante o bosque inundable que, se espera, sea un importante objetivo turístico. La fluctuación es de 8-10 metros en Iquitos y sus alrededores, lo que tiene que ser considerado para la construcción de los muelles.

6.1.2 Antecedentes Históricos

Es muy difícil encontrar vestigios arqueológicos en el Departamento de Loreto. Esto no significa que el área estuviera deshabitada en tiempos antiguos, sino más bien, que la población nativa utilizó materiales perecederos, como la madera y otras plantas, para hacer sus viviendas. Además se movieron constantemente de un lugar a otro debido a los cambios de curso del río y con el objeto de tener nuevas áreas de cultivo cuando descendía la productividad de la tierra. Las culturas prehispánicas peruanas como la Moche, Wari e Inca no extendieron su control directo a ésta área.

Una misión jesuita arribó a Iquitos cerca de 1740. El Departamento de Loreto fue creado en 1866. La pequeña comunidad creció lentamente hasta 1870, cuando el poblado verificó una gran prosperidad con la producción de hule. Esa prosperidad duró cerca de 30 años y sus vestigios son las casas decoradas con mosaicos portugueses adosados. Una vez estancada, la economía local revivió a partir de los 1960 con el descubrimiento de petróleo en la Cuenca Amazónica.

6.1.3 Condiciones Socioeconómicas

Loreto tenía una población total de 839,748 en 1998. Esto representa el 3.4 % de la población nacional encontrándose en la 11va posición del Perú. La densidad promedio de población es de sólo 2.28 personas por kilómetro cuadrado. El Producto Interno Bruto Regional (PIBR) per cápita fue de US\$ 2,812 en 1996, lo que representó el 4º lugar del país. Se observa que si bien la cifra refleja la producción petrolera en el Departamento, no necesariamente refleja las condiciones económicas de la población en el Departamento.

La siguiente tabla muestra el empleo estimado con base en el número de cuartos de hotel existentes. Se estima que el turismo genera aproximadamente 13,000 trabajos incluyendo el empleo indirecto en el Departamento de Loreto.

Table 6.1 Estimación del empleo conexo al turismo

(1) Empleo Directo en el Sector Hotelero	3,397
(2) Empleo Directo fuera del Sector Hotelero (1) x 1.31	4,450
(3) Total de Empleo Directo (1) + (2)	7,847
(4) Empleo Indirecto (1) x 1.6	5,435
(5) Total Estimado de Empleo (3) + (4)	13,282

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

6.1.4 Medio Ambiente Natural

El Departamento de Loreto está cubierto por tierras bajas tropicales y con bosques inundables perennes. La compleja topografía y los suelos hacen que el sistema fluvial del Amazonas sea un muy complejo mosaico de hábitats (Stattersfield et. al. 1998). El área tiene los principales tres siguientes tipos de hábitat de acuerdo con Dinerstein et. al. (1995).

- Bosque húmedo Napo;
- Bosques pantanosos del Amazonas Occidental;
- Bosques Vesicantes.

Existen dos áreas protegidas en el Departamento.

- La Reserva Nacional Pacaya – Samiria; y,
- La Zona de Reserva Allpahuayo – Mishana.

La primera es el área protegida más grande del Perú y uno de los sitios Ramsar en el país. La mayor parte de los bosques se encuentran inundados en la temporada (bosques Vesicantes) que hace que el área sea un importante hábitat para muchos animales acuáticos. La segunda es una recién establecida zona de reserva ubicada convenientemente a 30 minutos de distancia desde Iquitos por auto.

Existen dos Reservas Turísticas Nacionales en el Área de Estudio: Zona de Reserva Turística Yacumama y el Zona del Parque Turístico de la Laguna de Quistococha.

6.2 Condiciones Turísticas

6.2.1 Recursos Turísticos

El principal recurso del Corredor Turístico del Río Amazonas es mayormente de interés natural. El laboratorio ACCER mantiene puentes colgantes en el dosel de la selva para la observación del bosque lluvioso tropical siendo un típico atractivo turístico en el área. La Reserva nacional Pacaya – Samiria que se encuentra convenientemente ubicada a pocas

horas en auto del aeropuerto internacional, se supone como el más importante recurso turístico inexplorado. La ciudad de Iquitos cuenta con edificios históricos que están decorados con azulejo importado. La Casa de Hierro en Iquitos es un temprano ejemplo de las casas prefabricadas y fue diseñada por el arquitecto francés G. Eiffel. La Tabla 6.2 muestra el listado de los más importantes recursos turísticos.

Tabla 6.2 Principales recursos turísticos en el Corredor Turístico del Río Amazonas

Departamento	Provincia	Distrito	No	Ev	Nombre de los Recursos	Ctg	Era	Observaciones
Loreto	Maynas	Iquitos	2	B	Iglesia Matriz	HS	CI	Iglesia
Loreto	Maynas	Iquitos	3	B	Parque zoológico en Iquitos	NA	-	Zoológico
Loreto	Maynas	Iquitos	5	B	Museo Amazónico	CA	-	Museo
Loreto	Maynas	Iquitos	6	B	Casa de Hierro	HS	RP	Edificio histórico
Loreto	Maynas	Iquitos	7	B	Ex-Hotel Palace	HS	-	Edificio colonial
Loreto	Maynas	Iquitos	8	B	Mercado de San Juan	CA	-	Comercial
Loreto	Maynas	Iquitos	9	A	Laguna de Quistococha	NA	-	Lago
Loreto	Maynas	Iquitos	10	B	Compl. Turístico de Quistococha	MA	-	Recreación
Loreto	Maynas	Iquitos	11	A	Lago Zungarococha	NA	-	Lago
Loreto	Maynas	Iquitos	12	A	Zona de Reserva Allpahuayo - Mishana	NA	-	Bosque, río
Loreto	Maynas	Iquitos	13	A	Río Nanay	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Maynas	Iquitos	15	B	Río Momón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Maynas	Mazan	16	B	Río Napo	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Nauta	18	B	Confluencia Ucayali - Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Nauta	19	A	Río Yanayacu de R. Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Parinari	22	A	Río Samiria de R. Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Parinari	23	B	Río Yanayacu Grande de R. Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Nauta	20	A	Río Nahuapa de R. Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Nauta	21	A	Río Chroyacu de R. Marañón	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Loreto	Tigre	24	A	Río Tigre	NA	-	Río, selva
Loreto	Loreto/Requena		25	A	Reserva Nacional Pacaya Samiria	NA	-	Flora y fauna
Loreto	Requena	Requena	27	B	Río Yanayacu de R. Ucayali	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Requena	Requena	28	B	Río Tapiche de R. Ucayali	NA	-	Río, paisaje
Loreto	Requena	Requena	29	B	Río Pacaya de R. Ucayali	NA	-	Río, paisaje

Notas: 1) Ev; Evaluación del Equipo de Estudio de JICA; A: Muy importante, B: Importante.
 2) Ctg; Categoría/ NA=Natural, HS=Histórica, CA=Colonial, LF=Poblado tribal y estilo de vida, MA=Hecho por el hombre.
 3) Era/ Ph = Prehispánico, CI=Colonial, Rp=Republicano

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

6.2.2 Mercado Turístico

El número de visitantes y de pernóctas en Loreto en 1998 fue de 140.473 y 303,804 respectivamente. La participación de los visitantes internacionales fue de un tercio del total de las arribos. Esa participación de visitantes internacionales es la más alta de las tres áreas de estudio siendo equivalente a la de Cusco. El turismo en el Departamento

disfrutó de un saludable crecimiento durante los 80's. Sin embargo, existen señales de estancamiento al finalizar los 90's.

El Equipo de Estudio de JICA estima que la cifra total de pernoctaciones en Loreto sería de 676,000 de las cuales 165,000 pernoctas, que representan el 24%, serían ocupadas por visitantes internacionales.

Los visitantes domésticos a Iquitos y sus alrededores son básicamente de tres tipos: a) viajeros de negocios; b) familias en viajes vacacionales; c) turistas jóvenes y de bajo presupuesto.

A su vez existen tres tipos de turistas internacionales al Departamento de Loreto: 1) turistas jóvenes y mochileros; 2) turistas de interés general en paquete, y 3) TIE/ecoturistas acendrados. Entre los segmentos de mercado, los turistas de interés general, que en su mayor parte tienen más de 50 años, proveen de clientela a los albergues de selva en los alrededores de Iquitos. Son segmentos del mercado que demandan una aventura mucho "más suave."

Tabla 6.3 Principales indicadores turísticos en el Departamento de Loreto

Año		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Arribos	Total	97,008	116,985	105,223	128,550	150,755	139,315	140,473
	Doméstico	82,855	96,669	81,725	100,495	116,207	102,079	93,570
	Internacional	14,153	20,316	23,498	28,055	34,548	37,236	46,903
Pernoctaciones	Total	190,331	241,730	214,710	223,949	258,527	264,946	303,804
	Doméstico	166,025	201,630	171,261	173,272	190,169	194,460	209,375
	Internacional	24,306	40,100	43,449	50,677	68,358	70,486	94,429
Promedio de Permanencia	Total	1.96	2.07	2.04	1.74	1.71	1.90	2.16
	Doméstico	2.00	2.09	2.10	1.72	1.64	1.90	2.24
	Internacional	1.72	1.97	1.85	1.81	1.98	1.89	2.01
Tasa de Ocupación		26.20%	32.06%	36.04%	31.99%	32.85%	27.10%	26.80%
Oferta de Alojamiento	Hoteles	65	57	60	72	109	173	200
	Cuartos	1,534	1,366	1,437	1,342	2,011	3,078	3,397
	Camas	2,675	2,288	2,459	2,244	3,286	5,193	5,623

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INEI).

6.3 Consideraciones para un Turismo Sustentable

Deben realizarse las siguientes consideraciones para asegurar la sustentabilidad en el desarrollo turístico.

(1) Medio ambiente natural

- El diseño de la infraestructura debe armonizar con el entorno natural;
- Cualquier árbol o flor ornamental plantada alrededor de cualquier obra de infraestructura debe ser de especies nativas;
- La basura debe ser adecuadamente tratada en y alrededor de los edificios, a lo largo de las carreteras / senderos peatonales y arroyos / ríos

- La Reserva Nacional Pacaya – Samiria debe ser adecuadamente zonificada para conservar sus muy singulares ecosistemas. El Plan Maestro diseñado por INRENA debe ser respetado en cualquier lugar donde se planee un desarrollo turístico.
- Zona de Reserva Allpahuayo – Mishana: Esta es también un área muy singular e importante en términos de la conservación de la biodiversidad. Cualquier desarrollo turístico relacionado con la zona de reserva debería ser cuidadosamente revisado por INRENA y otras organizaciones relevantes (por ejemplo, el IIAP).
- Existe una clara diferencia estacional y los impactos sobre el ecosistema también son diferentes. Se requiere tomar medidas apropiadas para reconocer las diferencias;
- Necesitan estar estrictamente protegidos los Delfines (rosas y grises); el Manatí del Amazonas; las Nutrias (Gigante y de Río Austral) y otros animales importantes. Es necesario que los tour operadores tengan un “código de ética ambiental” para evitar el acoso de los animales.
- Alimentación de los animales: debe ser adecuadamente orientada la práctica de alimentar a los animales con el objeto de exhibirlos a los turistas;
- Desecho de agua: los desechos de agua, incluyendo aquí combustibles y aceites, deben ser tratados adecuadamente con el objeto de no adicionarle cargas al medio ambiente.
- La extracción de fauna y plantas silvestres deben ser actividades estrictamente prohibidas.
- Cuando sea necesario mejorar las condiciones de iluminación de la carretera entre Iquitos y Nauta, los tubos/bulbos del alumbrado deben ser cuidadosamente seleccionados para no atraer a otros insectos de las áreas circundantes.
- Acuarios / zoológico: Es esencial considerar las mejores condiciones posibles para los peces y animales en el acuario y en el zoológico.

(2) Recursos turísticos culturales

Existen algunos edificios en Iquitos que deben ser nominados como históricos debido a su antigüedad (fines de los 1890's) y su belleza. Se recomienda hacer uso prudente de estos edificios con medidas suficientes de conservación.

(3) Participación local

- Debe establecerse el Comité de Ejecución del Sub-proyecto para coordinar a los participantes;
- A las comunidades interesadas en introducir el turismo, se les ofrecería el Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo que tiene por objeto concebir, planear y ejecutar planes turísticos con base en la comunidad. La más alta prioridad se le debe dar a las comunidades de la Reserva Nacional Pacaya – Samiria.
- La promoción de la producción y venta de artesanías incrementaría el gasto de los visitantes y auxiliaría a distribuir los beneficios del turismo entre un rango más amplio de gente. El mejoramiento turístico del Mercado de San Juan que forma parte del proyecto prioritario tiene ésta finalidad.

Se introducirían la siguiente normatividad que forzarían al inversionista de fuera a involucrar a la comunidad local y a distribuir el ingreso en las comunidades que no

reciben el beneficio del turismo. Las siguientes son ideas relacionadas con esa normatividad:

- Normatividad sobre el porcentaje de empleo local;
- Normatividad sobre la procuración de alimentos y materiales locales; y,
- Cuota medio ambiental: cierto porcentaje del ingreso turístico debería ser recabado como cuota para la comunidad que sería utilizada para el desarrollo de las comunidades no turísticas.

6.4 Estrategia de Desarrollo Turístico

6.4.1 Análisis FODA del Corredor Turístico del Río Amazonas

A continuación se presentan los resultados del análisis FODA para el Corredor Turístico del Río Amazonas con base en el análisis de sus condiciones existentes.

(1) Fortalezas

- La coexistencia dentro de un radio de acción reducido, de una moderna ciudad que se encuentra equipada con todas las instalaciones modernas así como con instalaciones de interpretación y un destino prístino de naturaleza.
- La Reserva Nacional Pacaya - Samiria como un destino competitivo que podría atraer visitantes de todo el mundo. Su fauna acuática, en particular, es bastante singular y extraordinaria.
- El Corredor Turístico tiene autenticidad en tanto a diferencia de otros destinos, realmente se encuentra en el Amazonas estando aquí el lugar donde se verifica la confluencia donde nace el Río Amazonas.

(2) Debilidades

- Iquitos es un destino establecido hace mucho tiempo y por ello sus atractivos turísticos tienden a estar obsoletos.
- La Reserva Nacional Pacaya-Samiria por otra parte, carece de la infraestructura básica, instalaciones y servicios para recibir a los visitantes.
- La Reserva Nacional Pacaya-Samiria no tiene suficiente fuerza de trabajo local como para apoyar el desarrollo turístico.
- La industria internacional de viajes tiende a asociar el Amazonas con Brasil y los Andes con el Perú. El Amazonas peruano no tiene identificación en la conciencia del mercado y necesita realizar esfuerzos para establecer una imagen turística favorable.

(3) Oportunidades

- La relación complementaria de Iquitos con la Reserva Nacional Pacaya-Samiria llevaría al incremento de su competitividad.
- Se requiere de una estrategia para “aterrizar suavemente” el turismo en Pacaya-Samiria. Al menos en el corto plazo, la reserva natural debe ser comercializada a través del TIS y entre los aficionados especializados que constituyen el mercado de ecoturismo.

(4) Amenazas

- La construcción de la carretera Iquitos – Nauta podría representar un significativo impacto negativo en la gente y la naturaleza de Pacaya –Samiria que aniquilaría el potencial del Corredor Turístico.

6.4.2 Estrategia de Mercado

La estrategia de mercado ha sido establecida como se muestra a continuación, con base en el análisis de las condiciones existentes.

(1) Generalidades

- Para el Corredor Turístico del Río Amazonas, sería adecuada una estrategia con dos vertientes: un centro base en Iquitos y un destino de naturaleza para el turismo exclusivo en la Reserva Nacional Pacaya -Samiria.

(2) Mercado internacional

- Se deben realizar esfuerzos para crear en el mercado la conciencia del “Amazonas Peruano”, y que el Perú es el país donde nace el Amazonas.
- La vecindad de Iquitos y Nauta sería comercializada para los turistas de interés general, mientras que Pacaya-Samiria lo sería entre las personas orientadas al ecoturismo exclusivo, al menos en el corto plazo.
- Considerando el potencial turístico de Pacaya –Samiria, vale la pena hacer el esfuerzo para atraer visitantes internacionales desde países diferentes a Estados Unidos de América.
- Se deben realizar esfuerzos para establecer una imagen turística que refuerce el vínculo entre el Perú y el Amazonas.

(3) Mercado doméstico

- La ciudad de Iquitos debería ser reposicionada como ciudad vacacional de selva para el mercado doméstico.
- Los atractivos turísticos así como el alojamiento vacacional en la selva deberían desarrollarse en Iquitos y sus alrededores de forma tal que se permita satisfacer las necesidades del turismo doméstico.
- Para promover el mercado doméstico, deberían introducirse los paquetes de viajes a precios económicos que incluyan alojamiento y tarifa aérea.

6.4.3 Estrategia de Desarrollo del Producto Turístico

Con base en la estrategia de mercado mencionada anteriormente, se han identificado las siguientes orientaciones para el desarrollo de productos turísticos:

- Siendo la ciudad de entrada al Corredor Turístico del Río Amazonas, Iquitos necesita más sofisticación. Debería estar equipada con instalaciones y servicios que permitan a los visitantes obtener la información e interpretación necesaria para explorar el Amazonas y hacer que los visitantes regresen de la exploración de la selva sintiéndose aliviados de encontrar las modernas instalaciones urbanas.

- Se espera que la carretera Iquitos - Nauta sea la principal arteria turística hacia Pacaya –Samiria. Se propone desarrollar instalaciones para visitantes que proporcionarían la interpretación de la flora y la fauna del Amazonas a lo largo de toda la carretera arterial.
- El poblado de Nauta debería ser desarrollado como base de alojamiento alternativo para aquellos que prefieren el ambiente idílico rural del típico poblado amazónico. También funcionaría como el punto de salida hacia Pacaya – Samiria. Para esta estrategia es un pre-requisito el mejoramiento de la infraestructura de su puerto.
- Se espera que una plataforma de observación cerca del lugar donde nace el Río Amazonas, sea un atractivo turístico en Nauta.
- La Reserva Nacional de Pacaya –Samiria debería emplear una estrategia de “bajo impacto alto ingreso” para atraer a los amantes de la naturaleza mayormente desde el mercado de largo distancia. El desarrollo físico debería mantenerse en su mínimo para satisfacer las necesidades del turismo. En su lugar, deberían realizarse arreglos deliberados para facilitar el intercambio cultural entre los huéspedes y los anfitriones así como la provisión del conocimiento turístico básico.
- Es recomendable introducir un crucero ente Nauta y Yurimaguas visitando en el camino la Reserva Nacional Pacaya-Samiria. Ello auxiliaría a formular una “mezcla de producto” de turismo de naturaleza en la Selva y de turismo arqueológico en la Sierra.

6.4.4 Estrategia de Desarrollo Espacial

Se espera que la carretera Iquitos-Nauta represente un impacto significativo en la estructura turística espacial del Corredor Turístico del Río Amazonas. Facilitaría el aprovechamiento turístico de la Reserva Nacional Pacaya – Samiria que revitalizaría el Departamento de Loreto como un destino de naturaleza e incrementaría la importancia del Puerto de Nauta como nodo turístico de la transportación por el río.

- Iquitos es la ciudad de entrada internacional del Amazonas peruano que tendría también la función de centro vacacional de selva. Al igual que Yurimaguas, es un Centro Turístico del Corredor Turístico del Río Amazonas.
- Nauta, que se espera incremente su importancia debido a la construcción de la carretera Iquitos – Nauta, se designa como Sub-Centro que funciona como base de exploraciones de la Reserva Nacional de Pacaya Samiria. Se prevé también que el poblado funcione como punto de salida para el Crucero del Alto Amazonas hacia Yurimaguas.
- Veinte de Enero y San Martín de Tipishca se designan como Centros Ecoturísticos que funcionan como lugares de intercambio cultural entre los visitantes y la población local.

La Figura 6.1 muestra la estructura espacial del Corredor Turístico del Río Amazonas.

6.5 Marco de la Demanda Turística

El número meta de arribo de visitantes, estimada para el año 2005 es de 1,077,000 de los cuales 291,000 o sea el 29% , corresponde a visitantes internacionales. Para el año 2015

esa meta llega a 1,705,000, de los cuales 500,000 o sea el 29%, son visitantes internacionales.

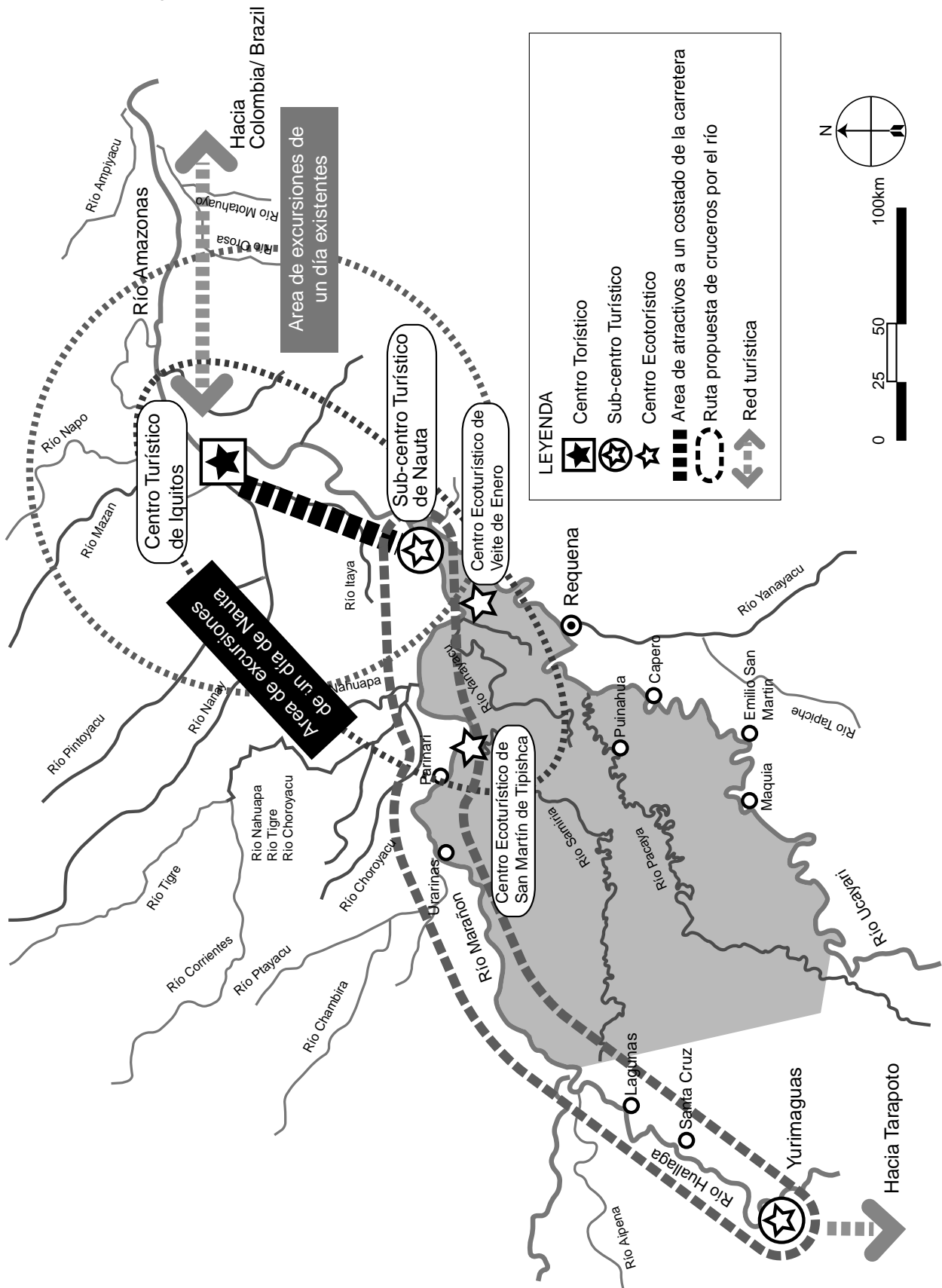
Se señala que las cifras más que tener una base estadística, tienen como base una estimación como se ha comentado en el Capítulo 2. Por ello, las cifras de 1997 no concuerdan con las estadísticas hoteleras a excepción del número de cuartos de hotel.

Tabla 6.4 Marco de desarrollo para el Corredor Turístico del Río Amazonas

	1997	2005	2015
Arribos internacionales	106,000	291,000	500,000
Arribos domésticas	282,000	787,000	1,204,000
Total de arribos	388,000	1,077,000	1,705,000
Pernoctas internacionales	165,000	467,000	945,000
Pernoctas domésticas	512,000	1,372,000	2,080,000
Total de pernoctas	676,000	1,839,000	3,024,000
Cuartos disponibles	2,100	4,500	7,300

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Figura 6.1 Estructura espacial del turismo en el Corredor Turístico del Río Amazonas



Fuente: Equipo de Estudio de JICA

6.6 Proyectos y Programas

6.6.1 Evaluación del Proyecto

Los proyectos existentes y las ideas propuestas por una amplia gama de organizaciones e individuos en el Área de Estudio y por el Equipo de Estudio de JICA, fueron evaluados con base en el criterio descrito en el Capítulo 2, esto es, de conformidad con la estrategia de desarrollo, la urgencia y el impacto así como por la madurez del proyecto. Cada proyecto fue evaluado calculando los puntos totales dados por las 3 graduaciones de los criterios de evaluación respectivos. Los proyectos que alcanzaron un puntaje total de 8 se seleccionaron para su inclusión en el proyecto prioritario.

En general, a los sub-proyectos que contribuirían a mejorar el turismo de naturaleza se les ha dado una valoración alta. En particular se le ha otorgado una alta prioridad al desarrollo de las instalaciones de interpretación en Iquitos y sus alrededores, así como al desarrollo de instalaciones portuarias en Nauta, que tiene que funcionar como centro de distribución para el turismo de naturaleza en el Amazonas y de educación y apoyo a la capacitación para la gente de Pacaya – Samiria. Se supone que el sector privado desarrollará el alojamiento en Iquitos y sus alrededores.

La Tabla 6.5 muestra los resultados de la evaluación del proyecto.

Tabla 6.5 Resultados de la evaluación del proyecto en el Corredor Turístico del Río Amazonas

No	Sub-proyecto	Departamento/ Provincia/ Distrito	Estrategia	Efecto	Madurez	Total
Sub-proyecto prioritario						
1	Construcción del Museo Allpahuayo - Mishana	Loreto/ Maynas/ Iquitos	3	3	2	8
2	Mejoramiento del Complejo Turístico de Quistococha	Loreto/ Maynas/ Iquitos	3	3	2	8
3	Mejoramiento turístico del Mercado de San Juan	Loreto/ Maynas/ Iquitos	3	3	2	8
4	Construcción del Muelle Turístico de Nauta	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	3	3	9
5	Construcción del Albergue de Capacitación para Servicios Turísticos en la RN Pacaya Samiría	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	3	2	8
6	Programa para un Sistema de Señalización	Loreto/ Loreto/ Iquitos	3	3	3	9
7	Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo	Loreto/ Maynas, Loreto/	3	3	3	9
Proyectos a largo plazo						
1	Mejoramiento turístico para el muelle de ENAPU	Loreto/ Maynas/ Iquitos	2	2	1	5
2	Rehabilitación y conservación del centro histórico	Loreto/ Maynas/ Iquitos	2	2	2	6
3	Etnografía y museo de historia en Iquitos	Loreto/ Maynas/ Iquitos	3	2	2	7
4	Centro de capacitación turística	Loreto/ Maynas/ Iquitos	3	2	2	7
5	Acuario del Río Amazonas	Loreto/Maynas/Punchana	3	2	2	7
6	Embelllecimiento a un costado de la carretera Iquitos - Nauta	Loreto/ Maynas, Loreto	2	2	2	6
7	Construcción de un mirador donde nace el Río Amazonas	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	2	1	6
8	Embelllecimiento del poblado de Nauta	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	2	2	7
9	Seguridad y mejoramiento del servicio turístico (información, seguridad, comunicación)	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	2	1	6
10	Mejoramiento de la infraestructura de servicio	Loreto/ Loreto/ Nauta	2	2	2	6
11	Construcción del muelle turístico en Veinte de Enero	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	2	2	7
12	Construcción del centro turístico y de interpretación en Nauta	Loreto/ Loreto/ Nauta	3	2	1	6
13	Construcción del muelle turístico en San Martín Tipishca	Loreto/ Loreto/ Puinahua	3	2	1	6
14	Mejoramiento de los puestos de vigilancia en la Reserva Nacional Pacaya-Samiría	Loreto/ Loreto, Requena	3	2	2	7

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

6.6.2 Proyecto Prioritario

El Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas es un proyecto prioritario para el Estudio del Plan Maestro de Desarrollo Turístico Nacional (Fase 2) que será ejecutado para el año 2005. En el proyecto prioritario se incluyen un total de 7 sub-proyectos. A continuación se describen los lineamientos de los respectivos sub-proyectos prioritarios. El Volumen 3 de éste reporte describe los sub-proyectos prioritarios con mayor detalle.

(1) Museo Alpahuayo-Mishana

a. Lineamientos del sub-proyecto

El “Amazonium: Conmemoración del Hombre y la Bio-diversidad en la Región Amazónica”, es un plan que aparece en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza del Perú y Ecuador, con el objetivo de promover la comprensión del área y alentar la participación social de la población en el amazonas. Es un plan para desarrollar un gran museo exterior en el amazonas con una red de museos “satélites”. Este sub-proyecto considera la construcción de un museo en la recientemente creada Reserva de Allpahuayo Mishana, que haría las veces de cuartel general del Amazonium.

El sub-proyecto tiene los siguientes componentes.

Centro de Interpretación

- Centro de visitantes;
- Laboratorio y Biblioteca;
- Sala de conferencia y dormitorios;
- Área para días de campo y área multi-usos abierta;
- Jardines botánicos;
- Oficina de administración;
- Área de estacionamiento; y,
- Camino de acceso.

Bosque

- Sendero natural
- Lugares de descanso con sombra, bancas y sanitarios;
- Observatorio; y,
- Señalización.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El INRENA ejecutaría el sub-proyecto.

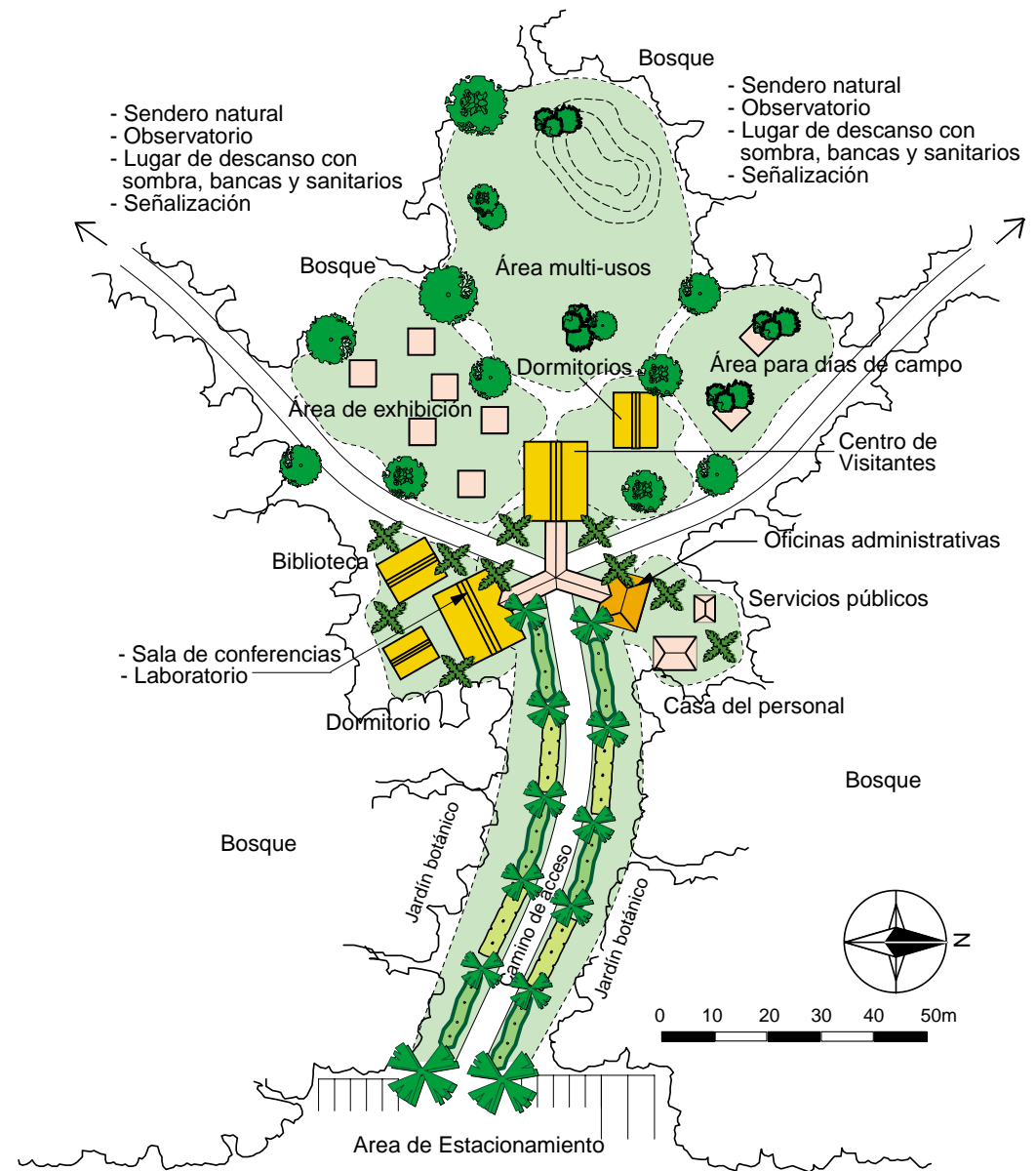
Organismo de ejecución complementario

El INRENA comisionaría la operación y el mantenimiento del museo al consorcio de instituciones que componen el Amazonium y que son: el IIAP, el Centro de Estudios Teológicos del Amazonas (CETA), y la Universidad Nacional de la Aanzinia Peruana (UNAP).

Otros participantes

El INC, la población local en la reserva natural y en los alrededores así como MITINCI.

Figura 6.2 Plan esquemático del área del centro de visitantes



Hacia Nauta ← Carretera Iquitos-Nauta → Hacia Iquitos
 Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

c. Participación local

- Se debería conformar el Comité de Ejecución del Sub-proyecto, integrado por las entidades y los participantes mencionados anteriormente.
- El museo es un sitio ideal para capacitar a los guías de turismo en la exploración de Pacaya-Samiria.
- El museo y el Amazonium como un todo jugarían un papel central en la educación ambiental de la comunidad local.

(2) Mejoramiento del Complejo Turístico de Quistococha

a. Lineamientos del sub-proyecto

Convenientemente localizado en los suburbios de Iquitos, el Complejo Turístico de Quistococha está considerado como ideal para ofrecer a los visitantes el conocimiento de la fauna amazónica. Sin embargo, sus instalaciones necesitan mejoramiento tanto para los visitantes como para la fauna silvestre que se aloja en el complejo. Este sub-proyecto intenta reforzar la posición de Iquitos en cuanto a la interpretación del ecosistema amazónico, ofreciendo a la fauna silvestre condiciones de vida más saludables.

Los siguientes serían los componentes del sub-proyecto.

- Mejoramiento de las Instalaciones Existentes: estanques para los Paiches; jaulas para aves; estanques o fosas para animales acuáticos; centro de felinos; isla de simios y otros.
- Construcción de nuevas instalaciones: Acuario del Río Amazonas; estanque para manatíes; albergues.

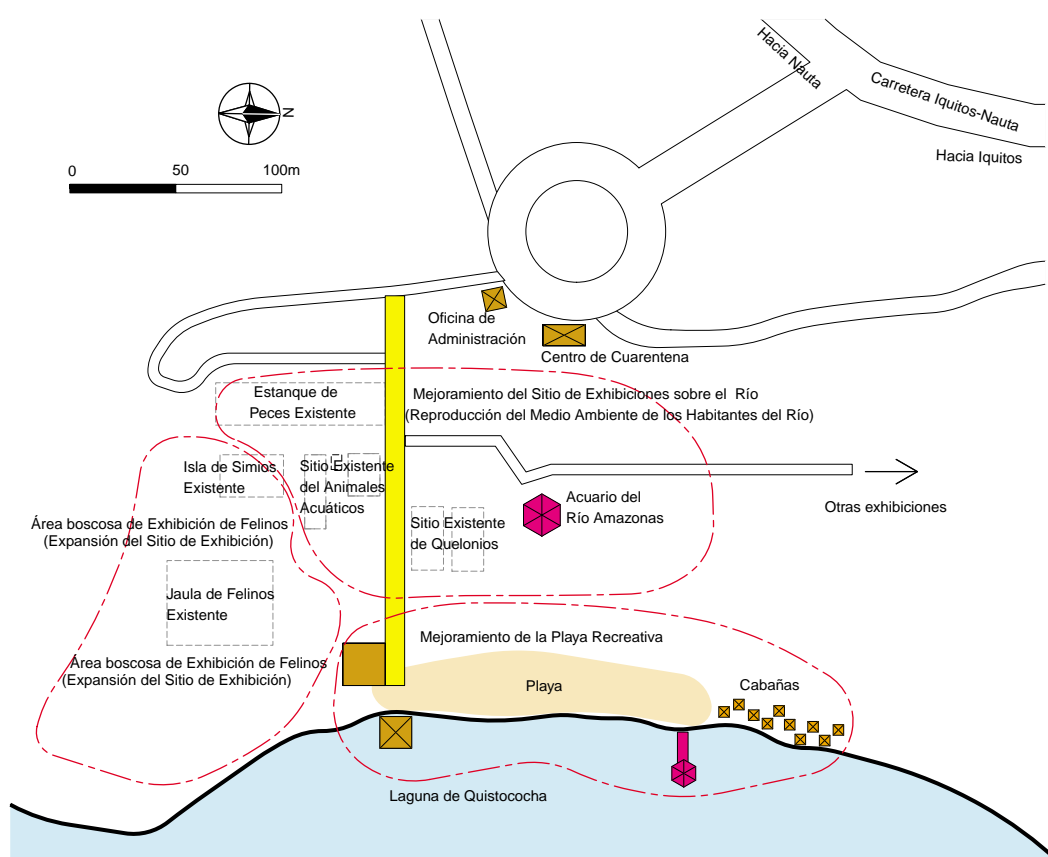


Figura 6.3 Plan del Complejo Turístico de Quistococha

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El CTAR-Loreto ejecutaría el proyecto y tomaría la responsabilidad de la operación y el mantenimiento.

Otros participantes

El INRENA, ProNaturaleza, la población local y MITINCI.

El INRENA y las ONGs proporcionarían asesoría en la operación y el mantenimiento del Complejo Turístico.

c. Participación local

- El Comité de Ejecución del Sub-proyecto debería integrarse con los miembros de las entidades y los participantes mencionados anteriormente.
- Los miembros de la comunidad local están siendo alentados para trabajar en el complejo así como en las instalaciones turísticas.

(3) Mejoramiento Turístico del Mercado de San Juan

a. Lineamientos del sub-proyecto

Este sub-proyecto intenta mejorar las instalaciones del Mercado de San Juan que es uno de los principales atractivos en Iquitos que incrementará el gasto de los visitantes y distribuyendo los beneficios del turismo entre una más amplia gama de personas. Se construirá un centro de capacitación artesanal para sofisticar el diseño y la calidad. Los componentes del sub-proyecto son los siguientes:

Mercado

- Centro de capacitación artesanal;
- Locales de artesanía con talleres;
- Paseo y lugares de descanso con pabellón, bancas y jardines;
- Restaurantes y cafeterías.

Administración y transporte

- Área de estacionamiento;
- Camino de acceso para vehículos de mantenimiento y de emergencia;

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El CTAR-Loreto ejecutaría el proyecto y se haría cargo de la operación y el mantenimiento del mercado. Las tiendas, talleres, restaurantes y cafés serían arrendados a los artesanos y al sector privado.

Otros participantes

Artesanos, el sector privado y MITINCI.

Figura 6.4 Plan esquemático para el mercado de San Juan



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

c. Participación local

- El Comité de Ejecución del Sub-proyecto se conformaría de las entidades y de los participantes mencionados anteriormente.
- A la finalización del sub-proyecto, el Comité se reestructuraría en la Organización del Mercado de Artesanías de San Juan, que tendría como propósito el promover el turismo y mejorar la calidad de los productos.
- El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo asesoraría a los productores de artesanías y a los vendedores en la tecnología turística, en particular con relación a las actividades de promoción turística.
- Se espera que el centro de capacitación propuesto juegue un papel importante para mejorar la calidad de los productos artesanales de Iquitos.

(4) Construcción del Muelle Turístico de Nauta

a. Generalidades

Con la finalización de la carretera Iquitos – Nauta se espera que éste último poblado se convierta en base de las exploraciones a la Reserva Nacional Pacaya - Samiria y un importante puerto de la transportación fluvial en el Amazonas. Este sub-proyecto desarrollará un muelle en Nauta que considera el uso de los turistas. Los componentes del sub-proyecto son los siguientes:

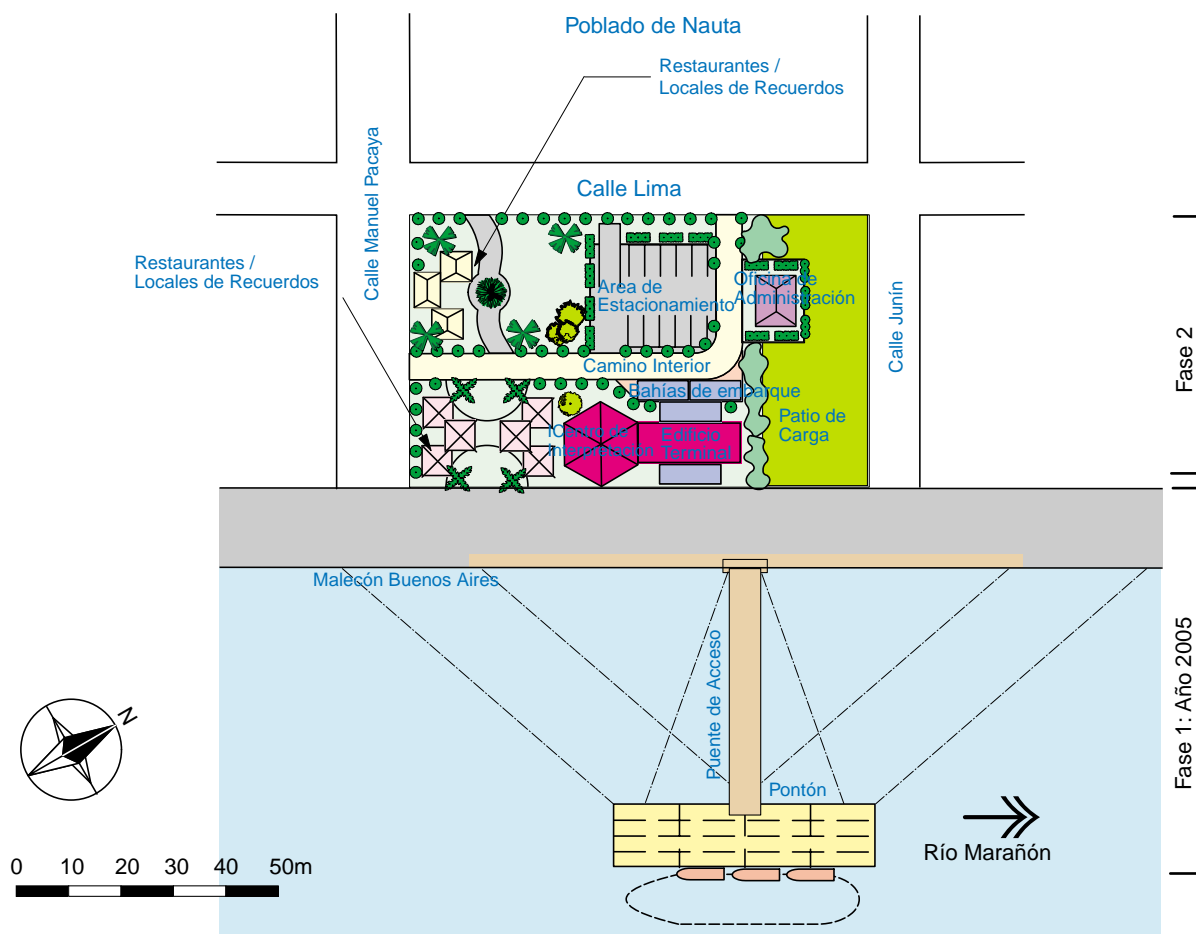
Instalaciones del muelle

- Pontón;
- Puente de acceso;
- Trabajos de subestructura.

Paseo peatonal

Es importante el paseo peatonal para lograr el paisaje del terraplén del río y para que la gente pueda pasearse por el malecón. se aproveche el escenario durante el recorrido. Para colocar el pontón y el puente de acceso, se requieren trabajos subterráneos de instalación de cableado. Además, el nivel del malecón debe elevarse al menos 1 metro sobre el nivel actualmente existente. Con estos trabajos se debería construir el paseo peatonal.

Figura 6.5 Plan esquemático del muelle de Nauta



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El CTAR-Loreto ejecutaría el sub-proyecto y se haría cargo de la operación y el mantenimiento.

Otros participantes

La Capitanía de Puertos, el servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía así como el MITINCI.

c. Participación local

Se debe poner atención a los vendedores locales que operan cerca del sitio propuesto de construcción. A largo plazo, es aconsejable construir un complejo comercial para los vendedores orientados al turismo.

(5) Construcción de “Albergues de Capacitación” para la Reserva Nacional Pacaya - Samiria

a. Lineamientos del sub-proyecto

El “hotel de capacitación” es un hotel escuela que también funciona como hotel. A los estudiantes se les da capacitación en el proceso mismo del trabajo funcionando como personal del establecimiento. Un mérito de éste sistema es que representa una menor cuota para la educación que en el caso de una escuela hotelera normal.

Se propone introducir el sistema con el nombre de “albergues de capacitación” para Pacaya - Samiria para proporcionar así capacitación a la gente interesada en ésta nueva oportunidad económica. Los albergues de capacitación también enfrentarían la carencia de alojamiento adecuado en Pacaya - Samiria. Para administrar la más grande reserva natural del Perú, el INRENA tiene algunas estaciones de control en Pacaya - Samiria. Los puestos de control en Veinte de Enero y San Martín de Tipishca deberían convertirse en albergues de capacitación con algunos trabajos adicionales de construcción.

Los componentes del sub-proyecto son los siguientes:

- Albergue: 10 cuartos con arquitectura local;
- Servicios públicos: electricidad solar; tanques de agua y fosas sépticas y sanitarios; y
- Muelle: plataforma flotante con puente de acceso.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El INRENA comisionaría a la Autoridad de Desarrollo de la Región Turística del Norte para la ejecución del sub-proyecto.

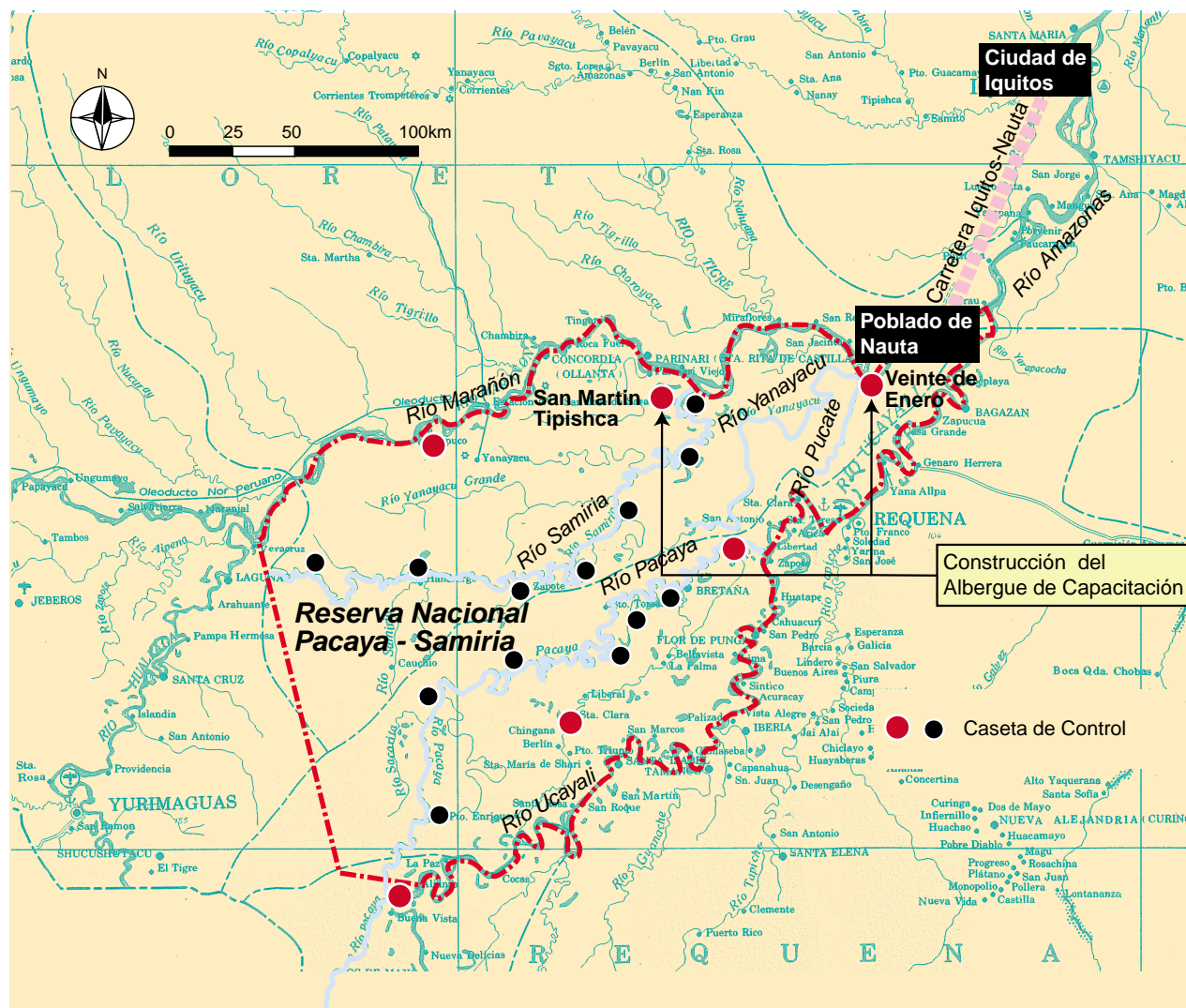
Organismo de ejecución complementario

El INRENA comisionaría a la Autoridad de Desarrollo de la Región Turística del Norte (ADRTN) para llevar a cabo la operación y el mantenimiento de los albergues de capacitación.

Otros participantes

ProNaturaleza, CENFOTUR y MITINCI.

Figura 6.6 Localización de los Albergues de Capacitación en Veinte de Enero y San Martín de Tipishca



Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

c. Participación local

- El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo despacharía personal a operar los albergues de selva y en cooperación con CENFOTUR proporcionaría a los estudiantes / personal del albergue, la capacitación básica.
- Los albergues de capacitación funcionarían como salones de clase para los planes turísticos con base en la comunidad. El Programa enviaría periódicamente especialistas en diferentes campos del turismo para resolver las diferentes necesidades de capacitación.
- Los albergues funcionarían como los lugares de intercambio cultural entre los visitantes y la gente de Pacaya – Samiria.

(6) Programa para un Sistema de Señalización

a. Lineamientos del sub-proyecto

Este programa intenta sistematizar la instalación de la señalización y de los letreros de interpretación escritos en inglés y español, con el objeto de satisfacer las necesidades de los turistas. La señalización y los letreros de interpretación deben instalarse en las siguientes ubicaciones:

- Puntos de Entrada: Aeropuerto de Iquitos;
- Rutas de Excursión: Carretera Iquitos-Nauta y carreteras principales, (en las intersecciones más importantes);
- Principales ciudades de escala: Iquitos y Nauta;
- Sitios turísticos: en los lugares de los proyectos mencionados anteriormente y en otros sitios turísticos apropiados así como en el centro histórico de Iquitos.

b. Ejecución del sub-proyecto

Organismo responsable de la ejecución

El MITINCI sería el responsable de la ejecución, operación y mantenimiento del sub-proyecto. El MITINCI diseñaría los letreros decidiendo en relación con sus características, materiales, colores, etc., y considerando el carácter (tema) y unidad de las respectivas rutas y sitios.

Otros participantes

Los Comités de Ejecución de los Sub-proyectos, el MTC, INC, CTARs y CORPAC,

MITINCI coordinará con y de ser necesario solicitará permiso a, los participantes antes mencionados.

c. Participación local

La instalación de la señalización y de los letreros de información requiere de la cooperación y participación de los participantes anteriormente mencionados.

(7) Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo

El Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo se establece para promover la participación local en el proyecto prioritario a partir del conocimiento turístico y poder incubar así los proyectos concebidos localmente para su ejecución después del año 2005. Los detalles de este programa se describen en el Capítulo 3: Propuestas de Nivel Nacional.

6.6.3 Proyectos de Largo Plazo

A continuación se presentan las ideas preliminares que se consideran de ejecución necesaria para después del año 2005. Se espera que el Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo proporcione la consultoría y auxilio para elaborar esas ideas de aprovechamiento turístico.

(1) Mirador en Nauta

Se considera como para el turismo, la confluencia de los Ríos Ucayali y Marañon, que es el lugar donde nace el Río Amazonas. Como un nuevo atractivo turístico se propone construir en Nauta, una torre de observación para la observación de la confluencia.

(2) Embellecimiento y conservación del centro histórico de Iquitos

Para establecer su identidad como ciudad de entrada al Amazonas, el centro histórico de Iquitos necesita del embellecimiento y de la conservación de sus edificios históricos tales como la Casa de Hierro y muchos otros edificios con azulejo. También necesita instalar señalización y letreros de interpretación tanto en español como en inglés.

(3) Mejoramiento turístico de los puestos de vigilancia en la Reserva Nacional de Pacaya – Samiria

El INRENA y ProNaturaleza operarían conjuntamente una docena de puestos de vigilancia por toda la reserva Pacaya-Samiria. Aunque la función principal del puesto de control es la de supervisar y evitar la explotación ilegal de la reserva, pueden utilizarse por los turistas para descansar de su recorrido por Pacaya -Samiria. Se propone que las instalaciones de las estaciones de control mejoren para beneficio de los turistas como serían sanitarios, agua potable, sistema de radio, primeros auxilios y restaurante. En tanto que las instalaciones y los servicios turísticos son prácticamente inexistentes en Pacaya-Samiria, lo anterior sería una forma práctica de facilitar el viaje en la reserva.

6.6.4 Plan de Promoción Turística

La gente que vive fuera del Perú tiende a asociar el Amazonas con Brasil, ignorando la belleza y la bio-diversidad del Amazonas Peruano. Por ello, es crucial incrementar la conciencia del Amazonas peruano a través de diversas actividades de promoción que subrayen su fortaleza como la abundante flora y fauna; la posibilidad de combinar el turismo natural con el arqueológico; y diversas particularidades geológicas. La Reserva Nacional Pacaya-Samiria, que se considera un recurso turístico ancla de éste Corredor Turístico, sería comercializado entre el mercado TIE y entre mercados especializados, más que entre el mercado de turistas de interés general, considerando su invaluable ecosistema y la carencia actual de instalaciones y servicios orientados al turismo.

Para el Mercado doméstico, Iquitos y sus alrededores se promovería como un atractivo y comfortable destino vacacional de selva.

- Programa de promoción turística para el norte del Perú;
- Organizar eventos con el propósito de acrecentar la moral entre los participantes como con un “Festival de Reforestación y Ecoturismo”, que sería cubierto por los medios;
- Creación de la conciencia del Amazonas peruano;
- Aproximación directa del mercado de TIE de ultramar;

- Publicidad hacia el Mercado doméstico;
- Introducción de un Nuevo tipo de paquetes de viaje.

6.6.5 Costo del Proyecto

El costo total de los proyectos prioritarios es de US\$ 9,795,000. El desglose de los costos se resume en la Tabla 6.6. La factibilidad económica y financiera se evalúan en el siguiente capítulo.

Tabla 6.6 Costo del proyecto para los Proyectos Prioritarios

	Departamento	Provincia	Distrito	Costo (\$1000)
Total				9,795.0
Construcción del Museo Allpahuayo - Mishana	Loreto	Maynas	Iquitos	1,468.3
Mejoramiento del Complejo Turístico Quistococha	Loreto	Maynas	Iquitos	1,716.8
Mejoramiento Turístico del Mercado de San Juan	Loreto	Maynas	Iquitos	1,222.0
Construcción del Muelle Turístico de Nauta	Loreto	Loreto	Nauta	3,609.9
Construcción de Albergues de Capacitación	Loreto	Loreto	Nauta	337.6
Programa para Sistema de Señalización	Todo el Corredor Turístico			25.3
Programa de Apoyo para la Participación en el Turismo	Todo el Corredor Turístico			507.1
Promoción Turística	Todo el Corredor Turístico			908.0

- Notas:
- Los costos se muestran en US\$ 1000
 - a) Tipo de cambio: 1US\$=106 yenes, 3.5 soles
 - b) Se incluye el impuesto oficial en cada cifra.
 - c) No se considera la escalación de precios y la inflación.
- Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

7. Evaluación del Proyecto

7.1 Factibilidad Económica y Financiera

7.1.1 Generalidades

Para la evaluación del proyecto, se examina la factibilidad económica y financiera de los respectivos planes de desarrollo turístico.

El propósito del análisis económico es evaluar la factibilidad económica de los planes desde el punto de vista de la economía nacional. Los costos y beneficios son cuantificados dentro del contexto de la suposición de una situación “con” y “sin” proyecto en el mercado de precios y convertido, de precios de mercado a precios de la economía. Los objetivos de éste análisis económico son los tres proyectos prioritarios relacionados con el Plan de Desarrollo de los Corredores Turísticos Trujillo-Chiclayo; Tumbes- Piura y el del Río Amazonas.

El propósito del análisis financiero es evaluar la viabilidad financiera del proyecto para la organización desarrolladora. Esto significa que se evalúan los sub-proyectos de los cuales se obtendrán ingresos, de acuerdo con la identidad de la organización ejecutora. Considerando las características de los sub-proyectos, el objetivo del análisis financiero se enfoca en el grupo de sub-proyectos relacionados con la Autoridad de Desarrollo de la Región Turística del Norte que es una alternativa institucional para la ejecución de los proyectos discutido en el Capítulo 3; y la de las instalaciones para visitantes que tienen cobro de cuotas de entrada.

7.1.2 Análisis Económico

(1) Supuestos generales

a. Beneficios

El resumen del proceso para estimar los beneficios es el siguiente:

Los años de planeación para la estimación de los beneficios son el año 2005 y el 2015.

En el análisis económico, los beneficios cuantitativos se estiman con base en el incremento del gasto de los visitantes.

Este incremento se obtiene de la diferencia entre el gasto de los visitantes para el caso de “con proyecto” y el que se obtiene para el caso de la situación “sin proyecto”. En éste último caso de la situación “sin proyecto”, se supone una situación en la que la demanda en el año 2005 y 2015 se estiman con base en la demanda de 1998 aplicando la tasa de crecimiento de la arribo de los visitantes internacionales bajo la meta mínima que muestran los resultados de la Fase 1 del Plan Maestro (4.3% para 1998 – 2005 y 3.3% para el 2005 –2025 respectivamente).

En relación al número de visitantes , aquellos que no utilizan hotel se estima de la siguiente manera:

- Visitantes domésticos: 1.4 veces el número de usuarios de hoteles domésticos.
- Visitantes internacionales : la misma cifra que la de los usuarios en hoteles.

El monto del gasto diario supuesto por visitante es el siguiente:

Categoría		Unidad de Gasto Diario por Visitante
Visitantes domésticos	Usuarios de hotel	US \$ 19
	Sin uso de hotel	US \$ 6
Visitantes internacionales	Usuarios de hotel	US \$ 119
	Sin uso de hotel	US \$ 6

De manera complementaria se un ajuste para ajustar la diferencia de tiempo dado entre el número estimado de visitantes sobre la base de “pernoctas” y el gasto de visitantes obtenido de la encuesta de PromPerú sobre la base de gasto “diario” relacionado con los “días sin estancia”. La unidad de gasto de los días sin pernocta se supone de US\$ 6, que es la misma unidad de gasto de los “visitantes domésticos sin uso de hotel”.

Los beneficios económicos se derivan del incremento en el gasto de los visitantes con la utilización del factor de conversión.

Los detalles del proceso de estimación de los beneficios económicos se refieren en la Sección 2.2. del Capítulo 2 del Texto Principal.

b. Costos

Los precios son los prevalecientes en Enero del año 2000. No se consideró la inflación. Para el análisis económico, se aplicó un factor de conversión de 0.71 para convertir los costos financieros en costos económicos, siguiendo el Estudio del Plan Maestro de la Fase 1.

Los costos comprenden dos componentes: del sector público y del sector privado. El sector público cubre el desarrollo del proyecto referido al sitio/parque arqueológico; sitio/parque cultural, museo y transporte. En relación al proyecto de transporte, se supone que contribuirá a otros sectores además del turismo, por lo cual, 30% de los costos del desarrollo están relacionados con turismo, similar a la supuesto en la Fase 1 del Estudio del Plan Maestro. El sector privado está a cargo de los costos de desarrollo de los hoteles que se estima a través de la multiplicación del incremento en el número de cuartos de hotel por el precio supuesto por cuarto.

En los costos de operación y de mantenimiento se asume el 30% del costo total del proyecto. En el caso de los hoteles, los costos de operación y de mantenimiento se

suponen del 50% de los beneficios, de acuerdo con el incremento en el gasto de los visitantes.

c. Análisis costo beneficio

El análisis costo beneficio mantiene la metodología convencional del flujo de caja descontado. El VPN y la proporción B/C se estiman utilizando una tasa de descuento del 12% utilizando prácticas estándares y siguiendo la Fase 1 del Estudio del Plan Maestro. El periodo de evaluación es del año 2000 al 2005. Los costos de inversión se distribuyen de acuerdo con el calendario de ejecución supuesto (del 2000 al 2005). Los costos de operación y de mantenimiento son distribuidos después del 2006.

Los beneficios para los años entre el 2005 y el 2015 se estiman por extrapolación. La distribución anual de los beneficios se supone que empezarán y seguirán la extrapolación mencionada hasta el 2010, considerando que la duración del impacto de la inversión permanecerá constante después del 2011.

(2) Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo

a. Estimación de los beneficios

El incremento del gasto para el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo –Chiclayo, se estima como la diferencia entre el gasto del caso de la situación “con proyecto” y del caso de la situación “sin proyecto.” Los beneficios son estimados utilizando un factor de conversión de 0.59.

b. Estimación de costos

Se utilizan los costos de inversión para el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo y de inversión hotelera por el sector privado. Entre los proyectos, el del “Evitamiento de Trujillo” es visto como un proyecto de transporte considerando sus características y la magnitud de la inversión, de forma tal que se realiza un ajuste. Después del ajuste mencionado, los costos económicos se obtienen utilizando un factor de 0.71.

c. Análisis costo beneficio

El análisis costo beneficio está estimado con base en los beneficios y costos anteriores. Los resultados se resumen en la Tabla 7.1,

Tabla 7.1 Resumen del análisis costo / beneficio del Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo

TIRE	15.3%
VPN (US\$ 1,000) al 12% de Tasa de Descuento	24,575
Proporción B/C a una tasa de descuento del 12%	1.10

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Los resultados muestran que el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo es económicamente factible.

d. Otros beneficios (efecto en el empleo)

El Equipo de Estudio estima que existirán entre 52 mil y 91 mil empleos relacionados con turismo en el año 2005 y 2015 respectivamente; esto es, comparado con 1998, se esperan un incremento de cerca de 21 mil y 60 mil empleos en el año 2005 y 2015 respectivamente. La tasa de participación del empleo relacionado con turismo anteriormente estimado, se sitúa en torno al 6% y al 8% en el año 2005 y 2015 respectivamente.

(3) Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes - Piura

a. Estimación de los beneficios

El incremento del gasto en el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes – Piura se estima como la diferencia entre los gastos de los casos “con proyecto” y “sin proyecto.” Los beneficios se estiman utilizando un factor de conversión de 0.59.

b. Estimación de costos

Se utiliza los costos de inversión para el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes – Piura y de inversión hotelera por el sector privado. Entre los proyectos, el del “Aeropuerto de Tumbes” es visto como un proyecto de transporte considerando la magnitud y las características de la inversión, de forma tal que se realiza un ajuste. Después de ese ajuste, los costos de economía se obtienen utilizando un factor de conversión de 0.71. Se incluye el costo de inversión para el sector privado (inversión hotelera).

c. Análisis costo beneficio

El análisis costo beneficio está estimado con base en los beneficios y costos anteriores. Los resultados se resumen en la Tabla7.2.

Tabla7.2 Resumen del análisis costo beneficio del Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes – Piura

TIRE	12.8%
VPN (US\$ 1,000) con una tasa de descuento del 12%	8,870
Proporción B/C con una tasa de descuento del 12%	1.03

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Los resultados anteriores muestran que el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes– Piura es económicamente factible.

d. Otros beneficios (efecto en el empleo)

El Equipo de Estudio estima que existirán entre 41 mil y 65 mil empleos relacionados con turismo en el año 2005 y 2015 respectivamente; esto es, comparado con 1998, se esperan

un incremento del empleo de cerca de 25 mil y 48 mil en el año 2005 y 2015 respectivamente. La tasa de participación del empleo relacionado con turismo anteriormente estimado, se sitúa en torno al 6% y al 8% en el año 2005 y 2015 respectivamente.

(4) Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas

a. Estimación de los beneficios

El incremento del gasto en el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes – Piura se estima como la diferencia entre los gastos para los casos de la situación “con proyecto” y “sin proyecto.” Los beneficios se estiman utilizando un factor de conversión de 0.59.

b. Estimación de costos

Se utiliza los costos de inversión para el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas y de inversión hotelera por el sector privado. Los costos de economía se obtienen utilizando un factor de conversión de 0.71.

c. Análisis costo beneficio

El análisis costo beneficio está estimado con base en los beneficios y costos anteriores. Los resultados se resumen en la Tabla 7.3.

Se incluye el costo de inversión para el sector privado (inversión hotelera).

Tabla 7.3 Resumen del análisis costo beneficio del Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Río Amazonas

TIRE	17.0%
VPN con una tasa de descuento del 12%	29,402
Proporción B/C con una tasa de descuento del 12%	1.18

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Los resultados anteriores muestran que el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas es económicamente factible.

d. Otros beneficios (efecto en el empleo)

Equipo de Estudio estima que existirán entre 18 mil y 29 mil empleos relacionados con turismo en el año 2005 y 2015 respectivamente; esto es, comparado con 1998, se esperan un incremento del empleo de cerca de 9 mil y 20 mil en el año 2005 y 2015 respectivamente. La tasa de participación del empleo relacionado con turismo anteriormente estimado, se sitúa en torno al 6% y al 8% en el año 2005 y 2015 respectivamente.

7.1.3 Análisis Financiero

(1) Generalidades

El análisis financiero está realizado para las siguientes categorías:

- Sub-proyectos relacionados con la Autoridad de la Región de Desarrollo Turístico del Norte (ADR TN); y,
- Sub-proyectos relacionados con las instalaciones de visitantes que cobran cuota de entrada.

a. Sub-proyectos relacionados con ADR TN

Como se comentó previamente, la ADR TN tiene dos funciones: la División de Planeación y la División de Gerencia del Proyecto. Se propone que ésta última División de Gerencia de Proyectos lleve a cabo los siguientes sub-proyectos:

- Sub-proyecto de Desarrollo Inmobiliario Vacacional de Playa Hermosa en Tumbes;
- Sub-proyecto del Parque del Baluarte en Trujillo; y,
- Sub-proyecto de Albergues de Capacitación en Pacaya-Samiria.

b. Sub-proyectos relacionados con Instalaciones de visitantes que cobran cuota de entrada

El análisis financiero será realizado para los siguientes sub-proyectos de instalaciones para visitantes que cobran cuotas de entrada:

- Sitio arqueológico de Chan Chan (INC);
- Sitio arqueológico de las Huacas del Sol y de la Luna (INC);
- Sitio arqueológico de El Brujo (INC);
- Sitio arqueológico de Sipán (INC);
- Reserva nacional de Batán Grande (INRENA);
- Museo de campo de Allpahuayo – Mishana (INRENA); y,
- Complejo turístico de Quistococha (CTAR Loreto).

El análisis financiero será realizado de tal forma que se permita mostrar si los ingresos estimados cubrirán o no los costos del proyecto y, para el caso del déficit en el flujo de caja, se revisarían las cuotas de entrada con el objeto de incrementar los ingresos.

c. Análisis financieros posteriores

El análisis financiero debe considerarse como un ejercicio preliminar en tanto supone diversas condiciones. Cuando las condiciones sean más concretas se deben realizar análisis financieros posteriores.

(2) Suposiciones básicas para el análisis

Se hicieron las siguientes suposiciones principales:

El periodo de cálculo para el análisis financiero es del 2000 al 2025. Los precios son los prevalecientes en Enero del 2000. No se consideró la inflación.

Las fuentes financieras de los costos de inversión se suponen que serán proporcionados por capital y por un préstamo (de largo plazo). El apalancamiento, esto es, la proporción capital/crédito, se supone del 30%:70% respectivamente. El desembolso del capital se supone que se hará previo al otorgamiento del crédito. Se supone que el crédito de largo plazo tiene una tasa de interés del 3% anual y se considera disponible un periodo de repago de 20 años (2005 al 2024). Sin embargo, para el caso del sub-proyecto de “Inmobiliario Vacacional Playa Hermosa” se suponen diferentes periodos de repago considerando el calendario de venta de lotes.

(3) Análisis financiero del ADRTN

Sub-proyecto de Desarrollo Inmobiliario Vacacional de Playa Hermosa

La ADRTN llevará a cabo la adquisición del terreno y su desarrollo; la construcción de la infraestructura y la venta de los lotes de este sub-proyecto. El terreno desarrollado será vendido entre inversionistas privados que posteriormente construirían y operarían los hoteles.

Sub-proyecto del Parque del Baluarte en Trujillo

El alcance del análisis financiero en relación a la ADRTN es la construcción de un piso parcial en el edificio del “Centro de Promoción de Productos Locales y Patio de Alimentos Tradicionales” y la construcción de un “Estacionamiento para Autos”. Se supone que el ADRTN arrendará estas áreas al sector privado.

Sub-proyecto Albergue de Capacitación en Pacaya-Samiria

Se supone que la ADRTN construirá y operará el Albergue de Capacitación en Pacaya-Samiria, Loreto. El albergue de capacitación tendrá una doble función: la de escuela y la de alojamiento. El análisis financiero se enfocará en la operación hotelera.

Los resultados del análisis financiero relacionado con ADRTN se muestran en la Tabla 7.4.

Tabla 7.4 Resumen de los resultados del análisis financiero de la ADRTN por sub-proyecto

	Playa Hermosa	Parque del Baluarte	Albergue de Capacitación	ADRTN
TIRF	5.4%	3.5%	5.0%	4.7%
Primer año de superávit (Año)				
1) Superávit anual en E de Perdidas y Ganancias	2005	2008	2008	2005
2) Superávit Acumulado en E de Perdidas y Ganancias	2005	2013	2016	2005
3) Superávit anual en Flujo de Caja	2009	2011	2011	2009
Crédito de Corto Plazo				
1) Último Año del Crédito	2008	2010	2010	2008
2) Monto Máximo Anual (US\$ 1,000)	139	239	79	456
3) Año del Monto Máximo (Año)	2006	2006	2006	2006
Nota : Cálculo correspondiente al sub-proyecto "Inmobiliario vacacional Playa Hermosa"				
Case No.	(1-a)			
Precio Unitario de Venta de Terreno	US\$ 34			
Plan de Ventas del Terreno	2005 - 2009			
Periodo de repago del Crédito	2005 - 2009			

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

Para cada uno de los sub-proyectos y para el conjunto de ellos dentro de la ADRTN, los valores de la TIRF son superiores al 3% que es igual a la tasa de interés en el crédito supuesto. En su conjunto, se puede decir que las condiciones financieras son aceptables.

(4) Análisis financiero de las instalaciones para visitantes que cobran cuota

Los valores asociados que incluyen ingresos misceláneos (ingresos por la venta de souvenirs), se estiman con base en el número estimado de visitantes y la suposición de la cuota de entrada a los respectivos sub-proyectos.

Se utilizan los costos supuestos / estimados de los proyectos.

De esa manera, se obtienen los resultados del análisis financiero de las instalaciones para visitantes.

En una primera suposición del nivel al que deberían estar las cuotas de entrada (caso base), las condiciones financieras de los sub-proyectos son generalmente aceptables, excepto para los sub-proyectos de "El Brujo" y "Sipán" y el "consolidado de los subproyectos del INC".

En la Tabla 7.5 se muestran los resultados del análisis financiero (para la alternativa del caso 2) que tiene por objeto un mejoramiento de las condiciones financieras en el "consolidado de los subproyectos del INC". De esta forma, se realiza la revisión de la cuota de entrada para "Chan Chan" en lugar de hacer una revisión individual de las cuotas de "El Brujo" y de "Sipán", con lo que se obtiene un mejoramiento de las condiciones financieras del "consolidado de los subproyectos del INC". Se revela así que la revisión

de la cuota de entrada del parque de US\$ 3.0 a 4.0 con un aumento para el área de exhibición especial de US\$ 2.0 a US\$ 3.0, mejora las condiciones financieras del “consolidado de los subproyectos del INC”. En relación a este último, el valor de la TIRF llega a 3.5% (que se encuentra sobre el 3,0% que es la tasa de interés supuesto para el crédito). En este caso, se puede decir que las condiciones financiera son aceptables.

En el caso de la revisión de la cuota de entrada para “El Brujo” y “Sipán” (caso 1 de las alternativas) se requiere un incremento en las cuotas de entrada de US\$3 a US\$ 6.8 y US\$ 6.1 respectivamente (se supone como criterio el valor de 3.0% para la TIRF).

Tabla 7.5 Resumen de los resultados del análisis financiero de las instalaciones para visitantes (alternativa caso 2 : revisión de las cuotas de “Chan Chan”)

Instalaciones para Visitantes	Chan Chan	Huacas del Sol y la Luna	El Brujo	Sipán	Consolidado de proyectos del INC	Batán Grande	Museo Allpahuayo Mishana	Consolidado de INRENA	Quisto cocha
TIRF	15.8%	4.1%	(*1)	(*1)	3.5%	3.8%	18.5%	9.3%	3.4%
Primer año de superávit									
Superávit anual en E de Perdidas y Ganancias	2005	2007	(*2)	(*2)	2008	2005	2003	2003	2006
Superávit Acumulado en E de Perdidas y Ganancias	2005	2011	(*2)	(*2)	2010	2008	2003	2003	2010
Superávit anual en Flujo de Caja	2005	2012	(*2)	(*2)	2013	2011	2003	2003	2007
Crédito de Corto Plazo									
1) Último Año del Crédito	2004	2011	-	-	2012	2010	2002	2002	2003
2) Monto Máximo Anual (US\$ 1,000)	41	395	-	-	1,164	197	15	44	18
Año del Monto Máximo (Año)	2004	2007	-	-	2007	2005	2002	2002	2002

Nota : (*1) : Imposible de calcular.

(*2) : No existe un primer año de superávit dentro del periodo del cálculo.

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

7.2 Evaluación del Impacto Ambiental

7.2.1 Objetivos

La Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) ha sido realizado para los proyectos prioritarios que se espera causen impactos negativos/positivos en el medio ambiente natural y social del área circundante, y de contaminación pública de acuerdo con los lineamientos oficiales de EIA proporcionados por las organizaciones del Gobierno Peruano relacionado con los proyectos prioritarios, así como los establecidos por JICA y por el Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC por sus siglas en inglés).

Los principales objetivos del EIA son:

- Identificar de manera anticipada los impactos ambientales derivados de la ejecución de los proyectos prioritarios, fundamentados en la información básica y el reconocimiento físico;

- Realizar juicios con relación a cuáles pudieran ser los asuntos críticos de los proyectos prioritarios;
- Proponer medidas de mitigación y alternativas para anticipar los impactos ambientales negativos; y,
- Proponer una administración ambiental integral y planes de supervisión.

De acuerdo con los EIA, los proyectos prioritarios no representarán impactos serios en las áreas circundantes a los proyectos. Las consideraciones ambientales son, sin embargo, sinceramente necesarias para moderar y aminorar los impactos negativos. Los impactos considerados altamente negativos derivados de los proyectos prioritarios se resumen en la Tabla 7.6.

Los proponentes del proyecto, los contratistas y las organizaciones del gobierno Peruano relacionadas con los proyectos prioritarios, deben ejecutar esos proyectos considerando esos impactos ambientales. El plan de manejo ambiental incluye medidas de mitigación y la supervisión de la ejecución de los proyectos prioritarios que se describen con detalle en el Volumen 4 de este reporte.

Los puntos oscuros tienen que ser investigados por la firma consultora subcontratada localmente, con encuestas complementarias sobre el medio ambiente social y natural y la contaminación pública derivada de la ejecución de los proyectos prioritarios.

Tabla 7.6 Impacto(s) considerados altamente negativos por proyecto prioritario

Proyecto Prioritario	Impacto(s) considerados altamente negativos
1) Construcción de la Nueva Carretera de Evitamiento de Trujillo	Distribución y reasentamiento de la población en la etapa de planeación, y contaminación pública en la etapa de construcción.
2) Desarrollo del Parque Arqueológico de Chan Chan	Distribución y reasentamiento de la población en la etapa de planeación.
3) Mejoramiento Turístico de las Huacas del Sol y de la Luna	Contaminación del agua y la tierra en la etapa de construcción.
4) Desarrollo del Parque del Baluarte	Instalaciones públicas y tráfico en la etapa de construcción.
5) Mejoramiento Turístico del Sitio Arqueológico de El Brujo	Ruido y vibración en la etapa de construcción.
6) Embellecimiento del Centro Histórico de Pacasmayo	Instalaciones públicas y tráfico en la etapa de construcción.
7) Desarrollo del Parque Arqueológico de Sipán	Contaminación pública en la etapa de construcción.
8) Mejoramiento Turístico de la Zona de Reserva de Batán Grande	Flora y fauna en la etapa de construcción y de operación.
9) Desarrollo Inmobiliario de Playa Hermosa	Zona costera en la etapa de construcción y de operación.
10) Mejoramiento Turístico del Manglar en Puerto Pizarro	Zona costera en la etapa de construcción y de operación.
11) Mejoramiento del Aeropuerto de Tumbes	Topografía en la etapa de construcción.
12) Desarrollo de la Comunidad del Poblado de Cerámica de La Encantada	No se consideran impactos altamente negativos.
13) Desarrollo del Museo Amazónico Allpahuayo - Mishana	Flora y fauna en la etapa de construcción y de operación.
14) Mejoramiento del Complejo Turístico Quistococha	Flora y fauna en la etapa de construcción y de operación.
15) Mejoramiento Turístico del Mercado de Artesanías de San Juan	No se consideran impactos altamente negativos.

Fuente: Equipo de Estudio de JICA.

8. Conclusiones y Recomendaciones

- Son tres los proyectos seleccionados como prioritarios en el Estudio, que son el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Trujillo – Chiclayo; el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Tumbes - Piura y el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico del Río Amazonas. Ellos son indispensables para el sector turístico peruano, siendo a la vez económicamente factibles y ambientalmente sanos. Por ello, las organizaciones relevantes los ejecutarían para el año 2005.
- El Equipo de Estudio de JICA le recomienda a MITINCI el establecimiento de la Autoridad de Desarrollo Turístico del Norte o una organización gubernamental o semi-gubernamental similar, que tenga la capacidad de planeación y ejecución de proyectos turísticos, para asegurar el desarrollo turístico sustentable y la iniciativa en el desarrollo turístico entre las Instituciones Gubernamentales Peruanas. El establecimiento de la mencionada organización constituye un prerequisite para la ejecución del Desarrollo Inmobiliario Vacacional de Playa Hermosa.
- La participación local es indispensable para la conservación del patrimonio natural y cultural así como para que los productos turísticos incorporen elementos de autenticidad. Por ello, se deben hacer amplias consideraciones para que los miembros de la comunidad local participen en la ejecución de los proyectos prioritarios.
- Existe un cierto número de proyectos concebidos localmente que merecen consideración para la estrategia de desarrollo futuro. El MITINCI debería apoyar la planeación de esos proyectos que tienen base en la comunidad, ofreciendo consultoría y asesoría técnica.
- El Comité de Ejecución del Proyecto debería establecerse en los sitios donde se ubican los sub-proyectos y como medida necesaria para trabajar como un mecanismo de coordinación entre los participantes así como para promover la participación local.
- El MITINCI y PromPerú deberían realizar conjuntamente encuestas periódicas entre los visitantes, para complementar las estadísticas turísticas existentes. Más específicamente, la encuesta debería diseñarse para clarificar el porcentaje que se debe atribuir a los propósitos de la visita que incluya los negocios, la VFA (vista a familiares y amigos) y las vacaciones.
- El MITINCI, PromPerú, INC e INRENA, deberían introducir un sistema que permita a voluntarios participar en las excavaciones arqueológicas, y en los trabajos de restauración y de investigación. El sistema contribuiría a la conservación del patrimonio cultural y natural de Perú, así como al incremento de la competitividad del sector turístico peruano.
- Perú es un país dotado de una gran variedad de características naturales. La promoción turística no debería enfocarse sólo en la imagen establecida de los Andes sino que debería realizar esfuerzos por crear imágenes turísticas distintas y favorables de la Costa del Pacífico y del Amazonas.
- El área de la “sierra” de la Región Turística del Norte, que se encuentra excluida del Área de Estudio, tiene un gran potencial turístico y se espera que su desarrollo multiplique los efectos del desarrollo del Área de Estudio. Cuando las condiciones de seguridad mejoren, es altamente recomendable preparar un plan maestro regional de turismo en el área de la sierra.

- Tomando en consideración la importancia de la ejecución de los proyectos prioritarios, es recomendable realizar un estudio básico de diseño de una parte de los proyectos prioritarios que podrían ser financiados a manera de subvención por JICA.