UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
04/02/16
BIBLIOTECA CENTRAL
U N U

"VALORACIÓN ECONÓMICA DEL SERVICIO DE BOTES DE TRANSPORTE TURÍSTICO DE LA LAGUNA DE YARINACOCHA EN EL AÑO 2015"

TESIS PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA: ESPECIALISTA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

MELIZA TATIANA, CRISÓSTOMO TRINIDAD

PUCALLPA –PERÚ
2015

DR. MIGUEL OSCAR LÓPEZ Y OJEDA

PRESIDENTE

ECO. VILMA IRIS VICUÑA LI

MIEMBRO

ABOG. MG. EDGAR GUIZADO MOSCOSO

MIEMBRO

DR. MOISES A. CUEVA MUÑOZ

ASESOR

CRISÓSTOMO TRINIDAD, MELIZA TATIANA

BACH. ECONOMÍA y NI

DEDICATORIA

A mi querida madre Eugenia Trinidad Ponce, por inculcarme principios, valores y apoyarme en todo momento de mi carrera profesional.

Agradezco a Dios por bendecirme para llegar hasta donde he llegado, porque hiciste realidad este sueño anhelado. A la Universidad Nacional de Ucayali por darme la oportunidad de estudiar y ser un profesional.

INDICE DE CONTENIDO

	PAG.
CARÁTULA	I
APROBACIÓN	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
ÍNDICE DEL CONTENIDO	V
ÍNDICE DE CUADROS	VII
ÍNDICE DE GRÁFICOS	VIII
RESUMEN	X
INTRODUCCIÓN	XII
CAPITULO I	
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. A NIVEL INTERNACIONAL	01
1.2. CONTINENTE AMERICANO	05
1.3. EN LA AMAZONIA PERUANA	07
1.4. A NIVEL REGIONAL	12
1.5. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	13
1.6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.7. JUSTIFICACIÓN	14
1.8. LIMITACIONES	14
CAPITULO II	
2. MARCO TEÓRICO	15
2.1. VALORACIÓN ECONÓMICA	15
2.2. SERVICIO DE BOTES DE TRANSPORTE TURÍSTICO	42
2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS	53
CAPITULO III	
3. HIPOTESIS Y VARIABLES	
3.1. HIPOTESIS	64
3.2. VARIABLES	64
3.3. INDICADORES	69

CAPITULO IV

4. METODOLOGÍA

4.1. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN 75

4.2. POBLACIÓN Y MUESTRA 76

4.3. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN 78

4.4. PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS 78

4.5. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA RECOLECCIÓN 78

4.6. TRATAMIENTO DE DATOS 81

CAPITULO V

5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN 82

5.1. VALORACIÓN ECONÓMICA 82

5.2. SERVICIOS DE BOTES DE TRANSPORTE TURÍSTICO 96

CAPITULO V

6. CONCLUSIONES 114

7. RECOMENDACIONES 117

8. BIBLIOGRAFÍA 119

ANEXO

ANEXO 01: GRONOGRAMA DE INVESTIGACION DE TESIS 24

ANEXO 02: CUESTIONARIO DE ENCUESTAS A LOS USUARIOS 125

ANEXO N° 03 FICHA TÉCNICA 133

ANEXO N° 03 FICHA TÉCNICA 139

ANEXO N° 04 ARRIBOS Y PERNOCTACIONES EN UCAYALI 126

ANEXO N° 05 MATRIZ DE CONSISTENCIA 147

ANEXO N° 06 DOCUMENTOS DE LA CAPITANIA PUERTO PUCALLPA 149

ANEXO N° 07 MAPA DEL DISTRITO DE YARINACOCHA 150

ANEXO N° 08 CUADRO DE UBICACIÓN DE LOS LUGARES TURISTICOS 153

ANEXO N° 09 PANEL FOTOGRÁFICO 154

INDICE CUADROS

pág.

CUADRO N° 01 Servicios ambientales y con relación a la Valoración 7

CUADRO N° 02 Valoración económica total 19

CUADRO N° 03 Categorías del valor económico 30

CUADRO N° 04, Demanda turística en nuestro país 38

CUADRO N° 05 Demanda turística en Ucayali 39

CUADRO N° 06 Variables y Dimensiones 65

CUADRO N° 07 Variables dimensiones e indicadores 69

CUADRO N 08 Formalidad del transporte fluvial 72

CUADRO N° 09,10 Rutas del servicio de transporte 73

CUADRO N° 11 Distribución de los encuestados según ingreso mensual 92

CUADRO N° 12 Distribución de visitantes según el agrado de la biodiversidad 93

CUADRO N° 13 Distribución de los encuestados según frecuencia de visita 94

CUADRO N° 14 Resumen de encuesta a los Operadores de Botes Turísticos 97

CUADRO N° 15 Rutas Turísticas por semana 110

CUADRO N° 16 Evaluación económica 110

CUADRO N° 17 Promedio por tres días de turismo en Ucayali 113

INDICE DE GRAFICOS

	Pág.
GRAFICO N° 01 Ubicación de la Laguna de Yarinacocha	34
GRAFICO N° 02 Demanda turistica en ucayai	40
GRAFICO N° 03 Modelo de demanda de Disponibilidad a pagar	41
GRAFICO N° 04 Sexo de los usuarios de botes turísticos	82
GRAFICO N° 05 Procedencia según país de origen	83
GRAFICO N° 06 Distribución del Turismo Nacional	84
GRAFICO N° 07 Transporte por via fluvial	84
GRAFICO N° 08 Valoración a la Laguna de Yarinacocha	85
GRAFICO N° 09 Lugares mas visitados	86
GRAFICO N° 10 Clasificación de la belleza escénica	86
GRAFICO N° 11 Grado de conservacion de las costumbres y culturas	87
GRAFICO N° 12 Clasificacion del servicio de botes	88
GRAFICO N° 13 Clasificacion del grado de seguridad	88
GRAFICO N° 14 La tarifa por servicio de transporte si es apropiado	89
GRAFICO N° 15 Hacer recorrido por lugares puntuales	90
GRAFICO N° 16 distribución según grado de instrucción	91
GRAFICO N° 17 distribución según ingreso mensual	92
GRAFICO N° 18 distribución segúnfrecuencia de visita	95
GRAFICO N° 19 Los turistas solicitan canoas para navegar	98
GRAFICO N° 20 Los botes son seguros para navegar	99
GRAFICO N° 21 Grado de comodidad de botes	100

GRAFICO N° 22 Quejas de los usuarios del servicio de los botes 100

GRAFICO N° 23 Registro de propiedad de los botes por el sector turismo 101

GRAFICO N° 24 Certificado de matricula 101

GRAFICO N° 25 Grado de satisfacción de sus ingresos por el servicio 103

GRAFICO N° 26 La tarifa por servicio de transporte es apropiada 104

GRAFICO N° 27 Demanda de los servicios de transporte los fines de semana 104

GRAFICO N° 28 Demanda de los servicios de transporte durante los dias 105

GRAFICO N° 29 ¿En que medida es mejor ir a lugares puntuales? 106

GRAFICO N° 30 ¿En que grado es mejor para usted hacer recorrido? 107

GRAFICO N° 31 Ha recibido capacitacion sobre Recursos Turisticos 107

GRAFICO N° 32 ¿Cuál es el grado de riqueza? 108

GRAFICO N° 33 Evaluacion economica 111

RESUMEN

Este estudio de la valoración económica, fue realizado en la laguna de Yarinacocha ubicado en el distrito de Yarinacocha, Provincia de Coronel Portillo, Departamento de Ucayali – Perú. El objetivo general de este estudio está enfocado sobre todo a medir el servicio de transporte fluvial que realizan las personas para llegar y disfrutar de la Laguna de Yarinacocha al mismo tiempo, determinar los factores que determinan el valor económico del parque de recreación de la Laguna de Yarinacocha. Para lo cual se ha empleado una encuesta debidamente estructurada en función a la matriz de consistencia, que ha tenido como base las variables; Valoración económica, cuyas principal dimensión ha sido el valor de uso directo y el valor de uso indirecto, así como también el servicio de botes turísticos, los mismos que nos muestran la estructura de turistas hacia la laguna, donde se ha obtenido que el 85% proviene de turismo nacional y el 15% turistas extranjeros, el principal atractivo turístico es la jungla con 60% de visitas y 28% la Comunidad Nativa de San Francisco y que además conserva sus costumbres ancestrales, los propios operadores consideran que solo brindan seguridad en 50%, y las quejas de los turistas por la incomodidad es de un 70%, por su parte los boteros manifiestan que están de acuerdo con los ingresos calificando de bueno en 70%, también tiene un VAN de S/. 11,552.52; Tasa Interna de Retorno (TIR) de 89.66%, la relación B/C 1.22 y el Periodo de Recuperación de la Inversión (PRI) es de 2 años, con un factor de actualización de 14%, las cuales son rentables invertir en este sector para generar mayor Crecimiento Económico en el Turismo. La Dirección de Comercio Exterior y Turismo-DIRCETUR, trabaja coordinamente con el Gobierno Regional de Ucayali para promocionar la inversión privada en botes turísticos modernos para generar mayor Inversión en Ucayali.

Palabra clave: Valoración económica de los botes de turismo en Yarinacocha.

ABSTRACT

His study of economic valuation was conducted in Yarinacocha lagoon located in the district of Yarinacocha, province of Coronel Portillo, Ucayali - Peru. The overall objective of this study is focused mainly measure the river transport service that people do to get and enjoy the Laguna de Yarinacocha while identifying factors that determine the economic value of recreation park Lagoon Yarinacocha. For which a survey has been used properly structured according to the matrix of consistency, which has been based on the variables; Economic valuation, whose main dimension has been the direct use value and indirect use value as well as the service of tourist boats, they show us the structure of tourists to the lagoon, which has gained 85% comes from domestic tourism and 15% foreign tourists, the main attraction is the jungle with 60% and 28% visits the Native Community of San Francisco and also preserved their customs, the operators themselves believe that only provide security at 50 %, and complaints from tourists discomfort is 70%, meanwhile the boatmen say they agree with the income qualifying good in 70%, also has a NPV of S /. 11552.52; Internal Rate of Return (IRR) of 89.66%, the ratio B / C 1.22 and Recovery Period of Investment (PRI) is 2 years, with a discount factor of 14%, which is profitable to invest in this sector to generate greater economic growth in tourism. The Directorate of Foreign Trade and Tourism-DIRCETUR, coordinamente working with the Regional Government of Ucayali to promote private investment in modern tourist boats to generate greater investment in Ucayali.

Keyword: Economic valuation of tour boats in Yarinacocha.

INTRODUCCION

La presente investigación es producto del escaso aprovechamiento del recurso turístico Yarinacocha los cuales tiene como causales a los servicios turísticos entre ellos priorizado por esta investigación los botes de transporte turísticos.

El turismo se presenta como una actividad con gran potencialidad de desarrollo económico y social ya que por su naturaleza tiene importantes efectos multiplicadores sobre otras actividades de la economía como es de botes de transporte turístico. Por lo que el turismo se debe plantearse bajo el concepto de ecoturismo, el cual está basado en los principios de sostenibilidad. Es decir se debe generar ingresos económicos competitivos que permitan mejorar los servicios de botes de transporte turístico para generar mayor inversión y rentabilidad.

El planteamiento del problema de investigación y la formulación del problema son aquellas que dieron origen que a diario se observa que los turistas que visitan la Laguna de Yarinacocha no llevan una buena impresión del servicio que ofrece la Asociación de Botes Turísticos los Delfines. Por ende es de evaluar los motivos y problemas que repercuten para mejorar el servicio de botes de transporte turístico por la que se optó a obtener dos variables económicas, la valoración económica, y servicio de los botes turísticos.

En el marco teórico se han analizado las teorías, enfoques teóricos, estudios y antecedentes en general que se refieran al problema de investigación en cuanto a la variable Valoración Económica se analizó y definido las generalidades la valoración económica directa e indirecta, también sobre los servicios turísticos.

El método que se ha empleado es descriptiva, porque hay una escasa información de investigación científica de naturaleza económica de los medios de transporte turística de la Laguna de Yarinacocha, además se describe cada una de las variables de la

investigación realizada. Este estudio se realizó en el primer trimestre del año 2015, se entrevistó a los transportistas de servicio fluvial en un número de 67, mediante el cuadernillo de encuesta y a los turistas extranjeros, nacionales, regionales y locales, en un total de 300 también con cuadernillo de encuestas.

Los resultados, se han presentado cuadros de estadística descriptiva y resaltando los valores más representativos de las dos variables.

Se ha concluido que la base de información más representativa de las diferentes variables estudiadas, siendo la más importante que las de valor de uso directo e indirecto de La evaluación económica de los botes, las cuales nos indica que tiene un VAN de S/. 11,552.52; Tasa Interna de Retorno (TIR) de 89.66%, la relación B/C 1.22 y el Periodo de Recuperación de la Inversión (PRI) es de 2 años, con un factor de actualización de 14%, las cuales son rentables invertir en este sector para generar mayor Crecimiento Económico en el Turismo. La Dirección de Comercio Exterior y Turismo-DIRCETUR, trabaja coordinamente con el Gobierno Regional de Ucayali para promocionar la inversión privada en botes turísticos modernos para generar mayor Inversión en Ucayali.

Las recomendaciones se han planteado en base a los resultados, las mismas que son realizables técnica y financieramente, que las instituciones involucradas en la promoción de turismo nacional prioricen, en las zona selva como es el atractivo turístico la Laguna de Yarinacocha, para que los turistas internacionales, desarrollar cursos de capacitación de un inglés básico, para el entendimiento entre los operadores de botes y los turistas extranjeros, además debido a que las organizaciones del servicio de botes, no cuentan con seguro de riesgo de vida, se recomienda que se constituyan en empresas asociativas y obtengan su seguro por ser de suma importancia.

El principal atractivo turístico con mayor visita es la Jungla, que debido en épocas de verano la afluencia es alta por lo que debe mejorar sus servicios de atención, que podría tener acceso al apoyo financiero no reembolsable del FYNCIT, que incluye la participación de la universidad.

CAPITULO I

1. PLANTEMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 A nivel internacional

La Sociedad Internacional de Ecoturismo, por sus siglas en inglés (TIES) describe el ecoturismo desde una concepción filosófica como una aproximación a la creación de actividades basadas en la naturaleza, además las oportunidades turísticas que promueven el turismo responsable a los recursos naturales, áreas para conservar, proteger y mejorar el bienestar de las comunidades. Esta idea considera la gama de beneficios ambientales y sociales que surgen por el uso de la naturaleza como el turismo y la recreación de los recursos, pero no proporcionan un método estructurado para los beneficios (Blamey, 2001).

El ecoturismo constituye una mezcla de intereses derivadas de las preocupaciones ambientales, económicas y sociales, incorporando un compromiso con la naturaleza y un sentido de responsabilidad social. El ecoturismo es una estrategia de respaldo a la conservación y de generación de ingresos, también percibido como un método positivo de desarrollo sostenible, siempre y cuando sea bien planificado y ejecutado de manera eficiente, de lo contrario implica impactos negativos para el medio ambiente, anulando los beneficios para cuyo objetivo fue creado (Rome, 1999). El ecoturismo también puede ser impulsado por la demanda de la naturaleza como un medio de actividades y aprendizaje ambiental diferenciando el segmento de mercado del ecoturismo con respecto al segmento turístico influenciado en base a los patrones de interés y preferencia, incluyendo valores, creencias y la relación con la naturaleza, obteniendo experiencias turísticas sensibles (Perkins y Ann,

2009).

En países como Costa Rica y Australia el ecoturismo y la Valoración Económica ha sido una de las mejores actividades que ha promovido la generación de empleos y la conservación de los recursos naturales. Para el caso del primer país ha permitido impulsar un cambio de paradigma en el rol de las áreas protegidas, siendo estas el pilar fundamental de una política ambiental que busca la compatibilidad entre la conservación con el desarrollo económico (Pauchard, 2000).

En Australia ha contribuido al desarrollo de las iniciativas globales del ecoturismo y la valoración económica, realizando notables logros en los últimos años, incluyendo la aplicación de una serie de estrategias, establecimiento de sistemas nacionales y locales, asociaciones, publicación de una guía anual de la industria, alojamiento internacional, conferencias, establecimiento de un centro de investigación internacional, mejores técnicas en la práctica y turismo ecológico, cursos de capacitación, desarrollo de ecoturismo nacional y el esquema de acreditación (Dowling, 2001). Según Echavarria (2000), las preferencias individuales por un servicio pueden variar, ya que pueden estar en contra o a favor de ciertos cambios en el medio ambiente y por esto están dispuestos a pagar para prevenir cambios negativos y asegurarse de que esto no ocurra, pero esta forma de valoración no niega que los recursos no tengan un valor intrínseco independientemente de las preferencias que tengan las personas. Sin embargo, la valoración económica se enfoca fundamentalmente en determinar una curva de demanda para los

bienes y servicios ambientales, es decir el valor que las personas le asignan al medio ambiente y a los recursos naturales (Pasco-Font,1994).

La Sociedad Internacional de Ecoturismo hace hincapié en el hecho de que el ecoturismo establece una conexión entre la conservación, comunidades y el turismo sostenible haciendo énfasis que quienes realizan y participan en actividades relacionadas al turismo responsable deben basarse en seis principios de ecoturismo: 1) reducir al mínimo los impactos, 2) construir conciencia ambiental, cultural y respeto, 3) proporcionar experiencias positivas tanto para los visitantes y los anfitriones, 4) proporcionar beneficios financieros directos para la conservación, 5) proporcionar beneficios financieros y el empoderamiento de la población local, y 6) aumentar la sensibilidad a la política de los países de acogida, climas ambientales y sociales (Antonio y Croes, 2010).

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT, 1994), "el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros". Efectivamente, desde los orígenes del hombre, éste se ha visto impulsado a trasladarse a diferentes emplazamientos por distintas razones: caza, religión, comercio, guerras, ocio, etc. Así, los romanos viajaban a sus villas de verano para descansar y escapar del bullicio de las ciudades. En la época de la Ilustración, las clases acomodadas realizaban viajes por motivos culturales conocidos con el nombre de Grand Tour. Sin embargo, no ha sido hasta la segunda mitad del siglo XX cuando el turismo surge como un fenómeno de

masas. En los años cincuenta, el viaje internacional se fue haciendo cada vez más accesible a un porcentaje mayor de la población debido a diferentes factores, como por ejemplo, la aparición del avión de pasaje a reacción al término de la Segunda Guerra Mundial, el bajo precio del petróleo, la mayor renta disponible de las familias, la aparición de vacaciones pagadas y el aumento del tiempo libre del que dispone la población en los países industrializados. El desarrollo de las comunicaciones y de los medios de transporte fue otro factor determinante que amplió enormemente las posibilidades de llegar a nuevas y más lejanas regiones de acogida o destino turístico. Conjuntamente, otro factor que contribuyó al aumento del turismo internacional fue el progresivo crecimiento de las relaciones comerciales entre los distintos mercados mundiales que trajo consigo el correspondiente incremento de los desplazamientos, no ya por motivos de ocio, sino por razones de negocios o estudios profesionales.

Todo ello favoreció el desarrollo de una oferta estandarizada, basada en paquetes turísticos que permiten gestionar la demanda de un elevado número de turistas conforme a sus intereses y necesidades. Igualmente, el turismo nacional se vio favorecido en su desarrollo por factores similares, como la creciente utilización del automóvil y demás medios de transporte, que mejoraron las posibilidades de movilidad personal y colectiva dentro del propio país. Por otra parte, las continuas mejoras que se estaban produciendo en el nivel de vida de los ciudadanos de los países más desarrollados permitieron dedicar un mayor tiempo libre a nuevas formas de ocio, así como también invertir en las infraestructuras básicas de las ciudades con el objeto de

mejorar los desplazamientos y el acceso a una mayor información. En lo que se refiere al turismo internacional, cabe destacar que su evolución ha registrado un crecimiento casi ininterrumpido a lo largo del tiempo, aumentando en periodos de auge económico, moderando su crecimiento en periodos de recesión y recuperando rápidamente su elevado ritmo de crecimiento tras un periodo de crisis económica. Por consiguiente, la actividad turística está claramente influenciada por el crecimiento económico.

1.2 Continente americano

Los países latinoamericanos no asignan un valor a los recursos naturales y ambientales porque son considerados bienes públicos. En virtud de lo cual, se puede decir que si el medio ambiente fuera correctamente valorado sería más fácil comprender que el desarrollo y la protección de los recursos naturales no son procesos opuestos sino complementarios (Daly; Cobb, 1993) Según Espinosa *et al.* (1999), los recursos naturales en los países subdesarrollados tienen baja prioridad en comparación con el desarrollo. El pensamiento está en que el asignar recursos económicos para la protección de recursos naturales que ofrecen bienes y servicios es como gastar dinero en un bien de lujo sin dar importancia a la malnutrición y el desempleo, considerados como prioridad en los países. Las diversas actividades económicas realizadas por los humanos están vinculadas directamente con el entorno natural (Riera *et al.* 2005), aunque se perciba a la economía y el medio ambiente como dos realidades incompatibles. Entre la economía y el medio ambiente se establece una relación mutuamente dependiente, la economía depende fundamentalmente de los procesos naturales importantes que proveen los ecosistemas. A partir de esta relación han surgido problemas ambientales como la destrucción de la capa de

ozono, pérdida de biodiversidad, efecto invernadero, deforestación por cambio de uso de suelo, entre otros. Estos problemas ambientales han adquirido una dimensión global, para hacer frente a esta problemática han surgido diferentes alternativas en los países industrializados del Norte y transferidos a los países del sur. (Toledo, 1998). Ante la complejidad de las problemáticas actuales, ha llevado a buscar posibles soluciones e instrumentos a utilizar, incluyendo desde el marco para la toma de decisiones económicas.

Esta situación deriva de la relación entre la economía y ecología, emanando ciertas respuestas; por un lado la reacción neoclásica enfocada más a la ampliación de la parte conceptual a un nuevo objeto de estudio, teniendo como base el medio ambiente, a partir de ello nace la Economía Ambiental definida por algunos autores como un nuevo campo creado por la generación actual de los economistas, aunque, sus raíces se fundamentan en la teoría de las externalidades y el campo de aplicación del análisis costo-beneficio (Aguilera y Alcántara, 1994).

Cuadro N° 01

Ejemplos de servicios ambientales y con relación a la valoración económica

Servicios ambientales	Funciones	Ejemplos
Regulación de gases	Regulación de la composición química atmosférica	Balance de niveles de CO_2 y O_2 atmosférico.
Regulación de clima	Regulación de temperatura global; precipitación y otros procesos climáticos.	Regulación de gases de efecto invernadero
Oferta de agua	Almacenamiento y retención de agua	Provisión de agua (para uso productivo, industrial y humano)
Materia prima	Producción bruta primaria extraíble de materia prima.	Producción madera, leña, forrajes, productos con fines farmacéuticos.
Recreación	Proveer oportunidades para actividades recreativas	Ecoturistico, caza y pesca deportiva y contemplación.
Cultural	Proveer oportunidades para usos no comerciales	Estética, artística, educacional espiritual, y valor científico.

Fuente. Espinosa et al., 1999

1.3 En la amazonia peruana

El Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP), en cuanto a la temática revisada, de valoración económica de los recursos ambientales propuestos por la Economía Ambiental y la Economía Ecológica, relacionadas con el concepto de Desarrollo Sostenible; para derivar luego a la valoración económica de los bienes y servicios que proporcionan los bosques y en especial los bosques inundables y de altura de la Amazonía peruana. El concepto de Desarrollo Sostenible, es el marco orientador que permite cambiar las formas de articular los sistemas socioeconómicos con su entorno biofísico, al proponer la armonización de las demandas humanas de los bienes y

servicios ambientales, con la renovación de su oferta en el largo plazo (Etter *et ál.*, 2002).

El Sistema Fluvial en la Región del Amazonas en el Perú posee mas de 6,000 Kilómetros de vías navegables que posibilitara el desarrollo del transporte fluvial comercial, modo por el cual se realiza más del 90 % del transporte de pasajeros y carga, es decir constituye el principal medio de transporte; en dicha región; sin embargo los costos del transporte fluvial son relativamente altos, pues no existe un tráfico organizado y permanente que interconecte a las localidades ribereñas para facilitar la integración y desarrollo socioeconómico de las poblaciones de la región del Amazonas.

1.3.1 Transporte Fluvial

Como se ha observado en relación al transporte fluvial en el Perú, este se circunscribe básicamente al transporte de pasajeros y mercancías entre localidades dentro del territorio nacional y muy poco movimiento dirigido al comercio internacional; de este movimiento internacional, la mayor parte es sobre importaciones que cubren las necesidades en las ciudades grandes de nuestra Amazonía como son: cemento, bienes de capital, artículos suntuarios, etc. El movimiento de naves de alto calado arriban al puerto de Iquitos y en alguna época del año con dificultad por efectos de los bancos de arena y malos pasos que se presentan en la navegación viéndose necesitados de realizar aligeramientos de carga a varias millas del puerto, este "alige" se realiza a naves menores de poco calado que permiten continuar la navegación hasta destino de las cargas, por todo este se concluye que para efectos de una navegación continua en los ríos de la amazonia deberá utilizarse las naves preparadas para los calados

permisibles a esta navegación.

En cuanto al transporte multimodal a través del modo fluvial en cuanto a la movilización de unidades de carga no presentaría problemas debido a que existen embarcaciones que fácilmente pueden transportar contenedores y unidades de carga cerradas desde los puertos preparados para las maniobras de embarque y desembarque de estas unidades. Actualmente el puerto de Iquitos es el único que presenta posibilidades para efectos de actuar como punto de trasbordo entre naves trans-oceánicas a naves fluviales como chatas, barcazas, etc. Igualmente para la consolidación y des consolidación de cargas. Es importante resaltar que no existen indicadores de las corrientes de tráfico y del rendimiento de las flotas sobre este tipo de navegación, así como la falta de sistemas de información sobre la carga transportada, para efectos de proponer una tarifa para el transporte de las unidades de carga en el transporte multimodal y más aún en el cumplimiento de los contratos que pudieran celebrar el OTM y los transportistas. La previsión y planificación del transporte por las vías de navegación interior difiere de la planificación del transporte por carretera y por ferrocarril, por cuanto las vías navegables naturales están ligadas a determinados lugares, reduciendo las opciones de planificación espacial. Sin embargo esta dificultad puede reducirse optando por un alto grado de flexibilidad de la flota de navegación interior, pudiendo el OTM realizar contratos a suma alzada que le aseguren el cumplimiento de los transportistas.

El transporte fluvial en el Perú para efectos de carga de mercancías suelta es usual en los ríos de la amazonia, sin embargo no existe mayor experiencia para la carga unitarizada y los puertos, excepto Iquitos, no están preparados para el manejo de contenedores u otras unidades de carga. A pesar que existe un servicio regular para carga y pasajeros, este no se respeta, sufriendo los usuarios el retraso en sus embarques, lo que causa serios daños en sus mercancías ya que en su mayoría se trata de productos perecibles. En cuanto al tipo de naves que prestan los servicios se puede mencionar que para efectos de implementarse el sistema de transporte multimodal se contaría con suficiente parque naviero y naves aparentes para embarcar carga unitarizada pudiendo a organizar estos servicios, especialmente por los OTM.

Para la mayoría de casos en que fuera necesario un trasbordo de las unidades de carga de naves de poco calado a naves oceánicas, este deberá realizarse en el puerto de Iquitos que tiene las facilidades necesarias, sin embargo debe tenerse en cuenta que en las épocas de vaciante la profundidad del río Amazonas no permite el arribo de naves de alto bordo a este puerto, por lo que los trasbordos deberán efectuarse varias millas río abajo y con la maniobra del buque. La falta de unitarización de ciertas mercancías que se transportan a través de los ríos en el Perú hace que los fletes sean más caros y el manejo de mercancías adolezca de la seguridad necesaria por este modo de transporte, por lo que su organización es imperativa.

1.3.2 Tráfico Fluvial

Pucallpa es el único centro en la región amazónica que tiene conexión por carretera con el área de Lima. La ruta es además la más corta debido a esta circunstancia, Pucallpa se ha constituido en la entrada para el intercambio de productos entre el área de Lima y la región amazónica.

Productos industriales y alimenticios (harina, azúcar, alimentos enlatados, etc.) son llevados de Lima a Pucallpa por camión y trasbordados a embarcaciones con destino a Iquitos; madera aserrada, jebe y yute y mercancías importadas son llevados por embarcaciones de Iquitos a Pucallpa y trasbordados a camiones con destino Lima. Una cierta parte de estos productos de ambos orígenes queda en Pucallpa para el consumo local o para la distribución en el área cercana.

1.3.3 Puerto Fluvial

Se aplica también las generalidades expuestas para los puertos marítimos en cuanto a la revolución causada por el uso de los contenedores y el sistema de transporte multimodal, sin embargo en el caso peruano actualmente solo se cuenta con un puerto que estaría preparado para estos efectos y es el puerto de Iquitos. En Cuanto al Puerto de Pucallpa, este se encuentra en serias dificultades por el alejamiento del río Ucayali y en este momento sería imposible realizar maniobras de carga – descarga de unidades de carga de una manera segura y dinámica, como lo exige el sistema, por lo que la reubicación del puerto es imperativa, teniendo en cuenta la importancia de este puerto dentro del corredor centro del Perú como una interface importante de salida – entrada al Atlántico.

1.4 A nivel regional

El descontento de los turistas nacionales y extranjeros que visitan la laguna de Yarinacocha por el deficiente servicio que brinda la "**Asociación de Botes Turístico los Delfines y la asociación los yacurunas**" actualmente poseen un total de 81 botes que trasladan a los usuarios y/o turistas, además se notó que los visitantes buscan abaratar el precio que les ofrecen los boteros, podemos decir que existe una gran demanda de boteros en la laguna de Yarinacocha. Además estos operadores que trasladan a los turistas no se encuentran capacitados por parte del ministerio del comercio exterior y turismo (MINCETUR) para ofrecer un mejor servicio a los turistas. A diario se observa la visita de muchos turistas que vienen a conocer las diferentes comunidades y lugares turísticos como (la Jungla, San José, San Juan, Recreo Pandisho, Santa Clara, San Francisco, playa Restinga y 11 de agosto) que ofrece la laguna de Yarinacocha, pero además se observó que no llevan una buena impresión del servicio que ofrece esta ASOCIACIÓN DE BOTES TURÍSTICOS LOS DELFINES. Por ende es la necesidad de evaluar los motivos y problemas que repercuten para mejorar el servicio de botes de transporte turístico en la laguna de Yarinacocha. Además se conoce que a diario los turistas manifiestan sus reclamos sobre el servicio que ofrece esta asociación. Que hace que todos los turistas nacionales y extranjeros que visitan la laguna de Yarinacocha se enteren del deficiente servicio que ofrece la "Asociación de Botes Turístico los **Delfines**", además es necesario evaluar los motivos que enmarcan los acontecimientos de los turistas de Pucallpa.

Es muy importante analizar si estas embarcaciones fluviales están formalizados ante la Dirección general de capitanías y guardacostas, para

saber si cuentan con Certificado de Matrícula de Naves y artefactos navales, Certificado Nacional de Seguridad ya que son requisitos indispensables por la Capitanía de puertos de Pucallpa.

1.5 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo es la Valoración Económica del Servicio de Botes de Transporte Turístico en la Laguna de Yarinacocha en el Año 2015?

1.6 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo general

Determinar la Valoración Económica del Servicio de Botes de transporte Turístico de la Laguna de Yarinacocha en el Año 2015.

Objetivos específicos

- Determinar el valor de uso directo de la Laguna Yarinacocha
- Valor de no uso indirecto de la Laguna Yarinacocha
- Determinar el Servicio de Botes Turísticos
- Calificación socio económica de los Turistas y Operadores de botes de la Laguna Yarinacocha
- Determinar la opinión de los Turistas con respecto a la laguna de Yarinacocha.
- Determinar la Evaluación Económica de los Botes Turísticos

1.7 Justificación

Con la elaboración de este estudio se pretende conocer como es la Valoración Económica del Servicio de Botes de Transporte Turístico, toda vez que no existe investigación alguna sobre el servicio que brindan los Botes de Transporte Turístico a los Turistas Nacionales y Extranjeros.

Es por esto, que el presente estudio sobre la Valoración Económica del servicio de botes de transporte turístico en la laguna de Yarinacocha en el primer trimestre del año 2015, tiene una importancia significativa porque permitirá conocer el servicio que ofrecen a los turistas nacionales y extranjeros en su verdadera dimensión, para que sirva como referencia a los futuros inversionistas de la región. Además, se busca determinar los indicadores económicos del servicio recreativo - turístico sobre la base de las preferencias de la gente, expresada como una disposición de pago, de manera que refleje el valor que tiene el sitio para las personas, utilizando el método indirecto de valoración económica llamado método de valoración contingente que permitirá determinar la disposición a pagar por el servicio e incrementar la conciencia por el uso adecuado del sitio.

1.8 Limitaciones.-

El periodo de invierno sumado a la continua reuniones de los operadores de botes, a raíz de la reubicación por motivo de la Construcción del malecón han dificultado el desarrollo de las encuestas, cabe también indicar que hubo problemas al encuestar a extranjeros de otros idiomas.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1 VALORACIÓN ECONÓMICA

Labrecque, E. (2009) Universidad del Oriente el Salvador, en su investigación titulada: "Valoración Económica de Servicios Recreativos en el Área Natural Protegida Laguna el Jocotal, Departamento San Miguel, El Salvador"; concluye: "Que el método de costo de viaje demostró que la demanda no era elástica, es decir que la cantidad de visitas por año no depende de los costos ocasionados por el viaje de los turistas. Por otro lado, las variables socioeconómicas son más relevantes para determinar el número de visitas por año que el costo de viaje, es el caso del ingreso, la ocupación y el sexo de los entrevistados. El mejor modelo de valoración contingente demostró que $1,11 es la voluntad de pago de los visitantes para un mejoramiento del mantenimiento del sitio y de los servicios. Este mismo modelo diferenció que las personas que sabían leer y escribir tenían una mayor disposición a pagar que las personas analfabetas. El ingreso familiar es muy importante para la accesibilidad a este lugar porque muchas familias aledañas a esta laguna poseen bajos ingresos económicos a pesar de que esta variable no salió significativa en el mejor modelo.

Rengifo, L. (2009) Universidad Nacional Agraria de la Selva, en su Investigación Titulada: **"Valoración Económica Del Ecoturismo De La Cueva De Las Lechuzas En El Distrito Mariano Dámaso Beraún-Tingo María" concluye:** "Que los factores que determinan el valor económico del ecoturismo de la cueva de las lechuzas, son las variables, referente, a los

aspectos socioeconómicos (la edad, el sexo, miembros de la familia, el nivel educativo, la actividad principal, el nivel de ingreso y el gasto que realiza, desde, el lugar de procedencia hasta la ciudad de Tingo María) y las características de la elección de los servicios ambientales (la visita, el motivo y el destino principal de su paso), según, ya que, el índice de verosimilitudes, para el modelo es de 65.67% que es el valor de McFadden y por tanto, la DAP por turista es de S/. 3.00 nuevos soles.

En este sentido, en un trabajo previo de Penna y Cristeche (2008), se estudió el paradigma de valor utilitarista antropocéntrico - del que se derivan los métodos de valoración económica – que generalmente clasifica a los bienes y a los servicios del ecosistema de acuerdo a como éstos son utilizados. Los bienes y servicios ambientales pueden poseer un valor desigual para diversos individuos y grupos de personas. La agregación de los distintos valores marginales por debajo de algún tipo de umbral mínimo es el Valor Económico Total. La terminología y la clasificación de los distintos elementos que componen el Valor Económico Total varían ligeramente entre analistas, pero generalmente incluye al Valor de Uso y al Valor de No Uso. El primero está compuesto por: Valor de Uso Directo; (ii) Valor de Uso Indirecto; y (iii) Valor de Opción. El Valor de No Uso se asocia habitualmente con el concepto de valor de existencia.

Brouwer: Desarrolla un método (2000) ***"la transferencia de beneficios"*** es el traspaso del valor monetario de un bien ambiental (denominado sitio de estudio) a otro bien ambiental (denominado sitio de intervención). Este método permite evaluar el impacto de políticas ambientales cuando no es

posible aplicar técnicas de valorización directas, debido a restricciones presupuestarias y a límites de tiempo. Las cifras derivadas de la transferencia de beneficios constituyen una primera aproximación, valiosa para los tomadores de decisiones, acerca de los beneficios o costos de adoptar una política o programa.

Este método radica en la confiabilidad y la validez del valor monetario del impacto ambiental o bien ambiental que se toma como referencia de otros estudios. La calidad de la información depende en una buena medida de la validez de los estudios base para realizar la transferencia de beneficios y en la metodología utilizada.

Para aplicar este método nos basamos en los siguientes supuestos:

- No hay información o estudios locales sobre el bien o servicio cuyo valor económico desea calcularse.
- No hay información o estudios locales sobre el impacto cuyo valor económico desea calcularse.
- Tal bien o servicio (ambiental) tiene valor económico disponible para otro contexto.
- La extrapolación es válida entre sitios con las mismas características básicas.

Marlena Castellanos Castro (2007): En su libro *"Introducción a la problemática de la valoración económico ambiental"* Desarrolla que, La identificación de los recursos naturales potenciales y sus usos sostenibles es uno de los pasos Imprescindibles para utilizar las herramientas de la valoración económica, a fin de demostrar la importancia de su manejo

sostenible.

Dixon (2001: 38): El enfoque que propicia la "valoración económica ambiental" tiene la ventaja de generar fuentes de ingresos adicionales para la conservación de la naturaleza, en este sentido Dixon, *et. al.*, (2001: 38) argumenta que "a través de este enfoque se puede permitir que en zonas con alta afluencia de visitantes aumente el valor de los recursos escasos permitiendo mejorar su protección a través de la participación de los diferentes actores que pueden contribuir a la producción de bienes y servicios ambientales, y a la gestión sostenible de los recursos naturales".

CUADRO N° 02.

VALORACIÓN ECONÓMICA TOTAL (VET) DE LOS ECOSISTEMAS

VALORES DE USO			VALORES DE NO USO
Valores de Uso Directo	**Valores de Uso Indirecto** **(Valores Funcionales)**	**Valores de Opción y** **Cuasi - Opción**	**Valores de Existencia o de Herencia**
Productos: • Pesca • Leña • Recreación • Transporte • Pastoreo	Beneficios: • Control de crecientes o inundaciones • Protección de tormentas • Soporte externo	Un individuo puede tener incertidumbre por la demanda o disponibilidad de un recurso en el futuro	Beneficios que los individuos derivan solamente de saber que el ecosistema ha sido preservado.
Métodos de Valoración: •Análisis de Mercados • TCM; CVM Precios Hedónicos • Precios Públicos •[IOC]; [IS] •[Costos de Reposición]	Métodos de Valoración: • Costos de Evitar los Daños. • Gastos Preventivos • Valoración de Cambios en Productividad • [Costos de Relocalización] • [Costos de Reposición]	Métodos de Valoración: • ICM • CVI • CVM	Métodos de Valoración: • CVM

Fuente: Barbier (1994b); adaptado de Barbier (1989)

2.1.1 Como reflejar los verdaderos valores del ambiente

Desde el punto de vista económico, los bienes y servicios ambientales son tratados como bienes públicos, bienes de libre acceso, y en su mayoría son bienes que sufren de algún tipo de externalidad. Estas características han impedido que el mercado sea una buena guía para determinar el nivel eficiente de precio y de cantidad a asignar en la sociedad, y son estas "fallas" en el sistema de mercado que crean la necesidad de utilizar medidas alternativas de valoración económica.

En este sentido, muchas veces el mercado subestima el valor económico total de los bienes y servicios ambientales, ya que el valor reflejado en el mercado representa sólo uno de los tantos usos que éste puede tener -el uso directo. Sin embargo, al ser los recursos naturales un capital natural, su uso inadecuado en el presente pone en riesgo el flujo de sus bienes y servicios en el futuro, obviándose en la valoración de mercado otros usos potenciales -el de uso indirecto, el de opción y el de existencia.

En definitiva, los recursos naturales tienen diferentes usos, los cuales están asociados a diferentes valores. El mercado no es capaz de captar todos estos valores y es en este contexto que el uso de metodologías de valoración alternativa de los recursos naturales es vital para la asignación eficiente de los mismos.[1]

[1] IIRG/BIOFOR- MANUEL GLAVE Y RODRIGO PIZARRO-Valoración Económica de la Diversidad Biológica y Servicios Ambientales en el Perú

2.1.2 Valor económico de los Bienes Ambientales

Cuando se habla de bienes ambientales se considera la presencia de atributos adicionales con relación a los bienes que normalmente son transados en el mercado. Esto ocurre porque los bienes ambientales tienen una serie de funciones que los hacen particulares. Por ejemplo, el ambiente natural ofrece un conjunto esencial de funciones ecológicas y económicas que afectan directa e indirectamente el bienestar de la sociedad, entre las que se puede mencionar":[2]

- Un sistema integrado para el sostenimiento y desarrollo de toda la clase de vida, por lo que se dice que el medio ambiente tiene un valor económico.
- Proveedor de todos los recursos naturales y bienes ambientales esenciales para materializar la función de producción de la mayoría de los bienes y servicios económicos.
- Proveedor de bienes naturales y servicios ambientales (paisaje, clima, salud, recreación, etc.) relacionados a la función de utilidad del consumidor.
- Receptor de residuos y desechos de toda clase, proveniente de los procesos de producción distribución y consumo de la sociedad.

  "En este contexto, la valorización del ecosistema representa el proceso de expresar un valor para los bienes o servicios del ecosistema (biodiversidad, protección contra inundaciones, recreación, etc.), dando la oportunidad para la medición y la

[2] Roger Loyola Gonzáles, Eduardo García Zamoray Carlos Oriñuela Romero valoracion del servicio ambiental hidrico en el parque nacional huascaran mayo 2010 pag. 44

observación científica. El proceso de asignar un valor económico a los bienes ambientales depende -entre otras cosas- de las preferencias de la sociedad. Por tal motivo, este proceso es en cierta forma subjetivo y dependerá del conocimiento que tiene la sociedad sobre el bien ambiental".3

2.1.3 Limitaciones de la Valorización Económica

Toda valorización económica presenta una serie de limitaciones":[4] El valor de los bienes y servicios ambiental abarca más de una dimensión y no todas pueden expresarse en dinero. Algunos bienes no cuentan con mercados establecidos. Esto lleva a la aplicación de técnicas contingentes que crean mercados hipotéticos, aunque ellos no permite comprobar la validez de los valores encontrados por el hecho que estos no pueden ser contrastados con la realidad. Las percepciones económicas varían de un individuo a otro, de un grupo social a otro, e incluso pueden variar en el tiempo. Los métodos empleados realizan un análisis unidimensional negando las relaciones de conjunto. Generalmente, las valoraciones se realizan por bienes en forma individual, como si estos pudiesen ser abstraídos de sus contextos.

[3] Lette y Boo (2002)

[4] Roger Loyola Gonzáles, Eduardo García Zamoray Carlos Orihuela Romero valoracion del servicio ambiental hidrico en el parque nacional huascaran mayo 2010 pag. 44

2.1.4 RELACIÓN ENTRE EL SISTEMA ECONÓMICO Y SISTEMA AMBIENTAL

La ciencia económica tiene como objetivo lograr la asignación eficiente de los recursos escasos entre fines alternativos. Esta definición básica implica que las decisiones que los individuos y las empresas realizan se llevan a cabo en un contexto de escasez relativa de recursos, cuyos usos son variados y, por lo tanto, existe un costo de oportunidad asociado a cada decisión. De este modo, las decisiones de consumo y de producción se realizan en los mercados, donde demandantes y ofertantes se encuentran y transan bienes. Dicho intercambio, en mercados desarrollados, supone la existencia de los precios que reflejen la escasez de los recursos y que, por ende, permitan asignar estos recursos de manera eficiente".5"

El sistema económico, el cual expresa las relaciones que existen entre los agentes en los distintos mercados, incluyendo al Estado, que cumple una función reguladora a través de políticas específicas como impuestos, subsidios u otros instrumentos. Asimismo, como se puede apreciar, los agentes externos también afectan los mercados en economías abiertas, a través de las exportaciones e importaciones de bienes o servicios. De manera similar, el sistema natural ambiental también expresa una serie de relaciones entre los seres vivos, cuya complejidad el hombre todavía está tratando de aprender. En este sentido, los ecosistemas son una muestra de las complejas relaciones existentes entre las condiciones climáticas, la flora y la fauna en un lugar determinado".[6]

[5] Elsa Galarza Contreras. "La economía de los recursos naturales". Lima CIUP. Pág. 21.
[6] Elsa Galarza Contreras. "La economía de los recursos naturales". Lima CIUP. Pág. 21.

2.1.5 SISTEMA DE VALORACIÓN ECONÓMICA DE LOS BIENES AMBIENTALES

Valoración Económica Total[30]

La característica de la valoración económica, en primera instancia es llegar a establecer el valor de los atributos de un bien y/o servicio ambiental, diferenciando las características de uso y no uso, en segunda instancia se trata de llegar a un valor monetario representativo, para la determinación de este se tiene que realizar una disgregación de las características del servicio ambiental. Dentro de un mercado de competencia perfecta, el precio está establecido por la oferta y demanda, para un mercado de bienes y servicios ambientales los precios no están establecidos, se puede establecer una relación con otro bien y/o servicio ambiental que presente un precio en el mercado pero no sería representativo dado que no presentan las mismas características. La falta de referencia de algunos bienes y servicios ambientales, promueve a una explotación incontrolada e inconsciente, sin tener referencia de la importancia de lo que se está perdiendo, ya sea este de forma cualitativa como cuantitativa.

La valoración económica trata de asignar un valor que sea representativo, que este de acorde a las cualidades y cantidades demandadas, estas sujetas a restricciones de una oferta, la disponibilidad de los acervos que cuentan los bienes y servicios ambientales.

---

[30] José Leal, "Valoración Económica de las funciones del medio ambiente Apuntes metodológicos", Unidad Económica Ambiental, Documento de Trabajo N° 1, Serie Economía Ambiental 1996, pg. 25
Valor Económico Total = Valor de Uso+Valor de No Uso = (Valor de Uso Directo+Valor de Uso Indirecto+Valor de Opción) + (Valor de Existencia+Valor de Legado)
Para llegar a identificar las cualidades y cantidades de los bienes y servicios ambientales, se ha tomado los siguientes parámetros, expresados de forma funcional: valor de uso y valor de no uso, de los cuales cada uno de ellos llega sub dividirse: $VET = VU + VNU = (VUD + VUI + VO) + (VE + VL)$

El **Valor de Uso**, se asocia a la interacción entre el hombre y los recursos naturales, tiene que ver con el bienestar que proporciona el uso a los diferentes agentes; este valor de uso se clasifica en:

- **Valor de Uso Directo**, corresponde al aprovechamiento de forma comercial o no comercial de los bienes y servicios ambientales, presenta como característica, que los bienes y servicios se encuentren un mercado y presenta un determinado precio referencial. En el proceso productivo, el uso directo de los bienes y servicios contempla la optimización de los mismos, ejemplo: el aprovechamiento de los frutos, como de las ramas y del mismo tronco, son introducidos en una cadena productiva o la sub utilización de los mismos insumos; para un servicio ambiental presenta las características similares, el uso del agua en primera instancia para la producción de energía eléctrica y posterior aprovechamiento para la producción de agua potable; y por ultimo los paisajes, si bien no existe un precio especifico, pero se induce al mantenimiento de las sendas o áreas de camping, o para la limpieza o reforestación de un sector.
- **Valor de Uso Indirecto**, corresponde a las funciones ecológicas pertenecientes aun ecosistema, la interacción que tiene entre ellos. Estos bienes y servicios presenta una gran ausencia de mercados, no tiene un valor monetario de referencia, tiene un rol de regulador natural, no se lo considera como un factor para la toma de decisiones económicas. Tiene una función ecológica, el proporcionar hábitat, es a la vez catalizador de procesos

reproductivos dentro del ecosistema, presenta una gran depositario de diversidad biológica. Se conforma como un medio de auto control y regulador natural del medio ambiente.

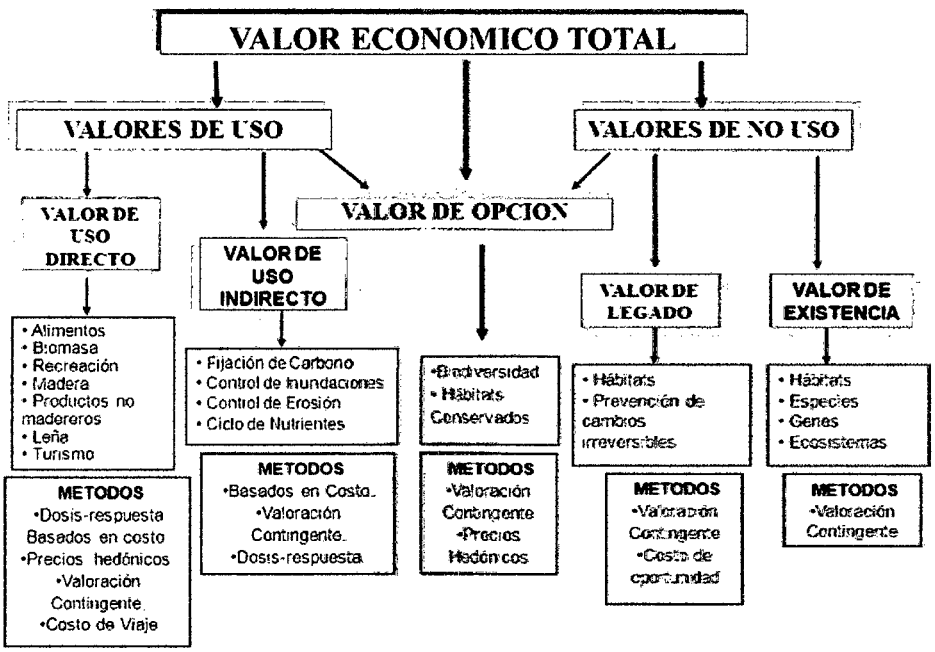
- **Valor de Opción**, concierne a los diferentes agentes que estén dispuestos a pagar para permitir el uso futuro del recurso, teniendo como objetivo el de prever ante un futuro incierto sobre el bien y/o servicio ambiental. Algunos países han tomado en cuenta esta valoración en el tema de planificación sustentable o sostenible de sus recursos escasos, con la finalidad de mantener los flujos de materia para consumo futuro.

El **Valor de No-Uso**, presenta como diferencia, la no implicancia o la no interacción entre hombre-medio. Se establece la asociación de *valor intrínseco* del medio ambiente, si bien no existe un valor económico, ni un uso determinado, pero la importancia radica en la diversidad natural que concentra el medio ambiente.

- **Valor de Existencia**, concerniente a ciertos individuos que por razones éticas, culturales o altruistas, están dispuestos a pagar para que no se utilice el recurso ambiental, sin relación con usos actuales o futuros. Esta implicancia abarca a la no utilización de bien y/o servicio ambiental para su preservación integra, la no intervención del hombre, ni la existencia de él en el ecosistema.
- **Valor de Legado**, la finalidad de determinar el valor de los bienes y servicios ambientales, es de establecer políticas sustentables o de prohibición en su explotación, con el objetivo de preservar el medio ambiente en su integridad y que las generaciones futuras sean las

que decidan sobre estos recursos naturales. Tiene como propuesta radical de ciertos individuos, de mantener los recursos ambientales sin tocarlos, para el uso de sus herederos o de las generaciones futuras.

MAPA CONCEPTUAL N° 01



Fuente: Fuente. Espinosa *et al., 1999.*

2.1.6 Economía de la Degradación Ambiental

Las fuerzas económicas, impulsadas por las decisiones de infinidad de agentes económicos, son los elementos que rigen la pérdida de la biodiversidad, el cambio climático y otros procesos de degradación ambiental. Decisiones tales como el cambio de uso de suelo de un predio forestal a uno agrícola, el uso de fuentes fósiles de energía y el uso de tecnologías contaminantes, se toman porque generan beneficios económicos para quien las realiza. Por otro lado, la actividad económica

se encuentra limitada por las restricciones tecnológicas y por los insumos empleados. Esto incluye las restricciones impuestas por los sistemas naturales. La diversidad genética, la tasa de crecimiento de las especies, la capacidad de regulación climática de los bosques, la cantidad y el tiempo de asimilación de los contaminantes, entre otros, son factores limitativos de la actividad económica.

La sustentabilidad no sólo tiene que ver con lo que pasa hoy, sino con lo que ocurrirá en el largo plazo. Los agentes económicos también se preocupan por el futuro, sin embargo, en sus decisiones tienden a privilegiar el hoy por encima del futuro, preocupándose únicamente por sus intereses inmediatos y propios, sin prestar atención al futuro colectivo, es decir, sin tomar en cuenta los intereses de las futuras generaciones. En este caso, existe un precio por dejar de consumir hoy y postergar el consumo o la producción hacia el futuro: la tasa de interés, que, en términos prácticos, es el tipo de cambio del consumo presente por el consumo futuro. Como resultado, los problemas ambientales tales como el cambio climático, la extinción de especies y los desechos nucleares, que tienden a ser problemas de mucho más largo plazo que decenas o cientos de años, resultan irrelevantes desde el punto de vista económico convencional7 (Heal 1998). Esta escasa valoración del muy largo plazo, ocasionada por la tiranía del presente, es el tercer factor económico de la degradación ambiental. La sustentabilidad, por lo tanto, consiste en tres puntos esenciales8: El dar un valor positivo al muy largo plazo, El reconocimiento del valor del

[7] Heal 1998 Valuing the future: economic theory and sustainability
[8] Heal 1998 *Valuing the future: economic theory and sustainability*

capital natural y, El reconocimiento de las restricciones que imponen los sistemas naturales sobre la actividad económica.

2.1.7 Las consecuencias de la degradación ambiental: el valor de los ecosistemas

Identificar cuánto vale lo que perdería la sociedad como resultado de la degradación ambiental no es trivial. Conceptualmente, esto requiere de dos fases: en primer lugar, identificar los canales de impacto de la degradación ambiental, incluyendo el tipo de pérdida de valor en que se incurre, y segundo, proceder a la estimación del valor económico, seleccionando aquellos componentes de valor que parecen ser más críticos por su posible tamaño, por el grupo social afectado o por alguna otra razón de interés para el analista.

Mitchell y Carson (1989) hicieron una clasificación de los métodos para estimar estos valores, basándose en dos de sus características. La primera de éstas es si los datos provienen de observaciones de personas que reaccionan a situaciones reales o si son resultado de preguntas hipotéticas (como "¿cuánto estaría dispuesto a pagar...?" o "¿qué haría si...?"). La segunda característica es si el método se basa directamente en valores monetarios o si éstos deben ser inferidos, a través de técnicas indirectas basadas en modelos de elección y comportamiento individual.

CUADRO N° 03

CATEGORÍAS DEL VALOR ECONÓMICO ATRIBUIBLE

A RECURSOS AMBIENTALES.

VALOR DE USO			VALORES DE NO USO	
USO DIRECTO	**USO INDIRECTO**	**VALOR DE OPCIO**	**VALOR DE LEGADO**	**VALORES DE EXISTENCIA**
Productos directamente consumibles	Beneficios derivados de funciones eco sistémicos	Valores futuros directos e indirectos	Valores de uso y no uso del legado ambiental	Valor de conocer que todavía existe un componente del medio ambiente
Alimento, biomasa, recreación, salud, etc.	Control de clima, de suelos, reciclajes, de nutrientes, etc.	Bioprospección de hábitats de cambios irreversibles, etc.	Prevención de hábitats de cambios irreversibles, etc.	Hábitat, especies, genes, ecosistemas, etc.

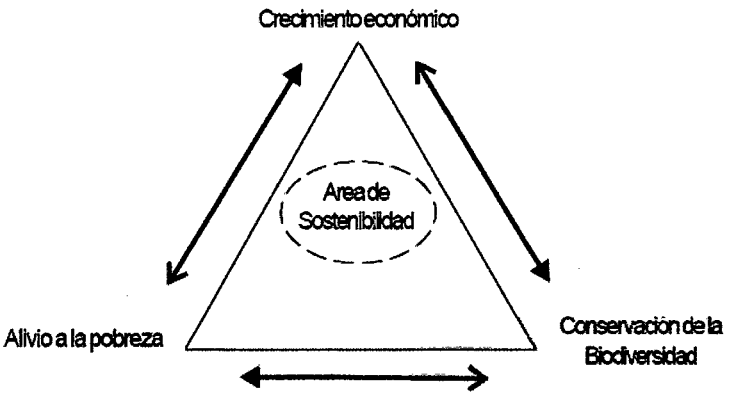
Fuente: Pearce, D, Y Moran D. 1994. The Economic Value of Biodiversity. UICN, Londres

2.1.8 DESARROLLO SOSTENIBLE

Aunque el término desarrollo sostenible es relativamente nuevo no debería constituir en sí una novedad para los economistas, puesto que el concepto de sostenibilidad está implícito en la definición de ingreso de Hicks. Se define como la máxima cantidad de recursos que se pueden consumir sin comprometer las posibilidades futuras de consumo. En términos económicos sería el máximo consumo manteniendo el stock de capital constante. Desarrollo sostenible es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades". Adicionalmente, se agrega que el desarrollo sostenible es el proceso de cambio en el que la utilización de recursos, la dirección de las inversiones y la orientación de los cambios tecnológicos e institucionales acrecientan el potencial actual y futuro para atender las necesidades y aspiraciones

humanas.

FIGURA N° 01



Desde la posición contraria, la perspectiva tecnocéntrica, se arguye que los conceptos de sostenibilidad contribuyen poco nuevo a la teoría y política económica convencional. Dada esta visión mundial, la mantención de una estrategia de crecimiento económico sostenible a largo plazo solamente depende de un adecuado gasto en inversión. Inversión en capital natural no es irrelevante, pero tampoco es de una importancia fundamental. Un supuesto esencial en esta posición es que existe sustitutabilidad entre las distintas formas de capital (físico, humano y natural), es decir, el capital natural puede ser sustituido, sin mayores preocupaciones, por el capital producido por el hombre[9]

En las dos últimas décadas, el mundo ha tomado conciencia de que no puede existir una economía ni una sociedad próspera alrededor de tanta pobreza y tan aguda degradación del ambiente. Si bien el desarrollo económico no puede ser detenido, es urgente que se tomen medidas para reencauzarlo de manera tal que dañe menos al entorno.

[9] Ver Pearce y Atkinson (1993) para una discusión detallada de la llamada "sostenibilidad débil".

La década de 1980 se caracterizó por hacer de esta preocupación de algunos una urgente necesidad de todos. En la década de 1990, en cambio, se tuvo el desafío de tomar acciones, a raíz de esta toma de conciencia, y de lograr la transición a esquemas de desarrollo y de vida sostenibles.

Uno de los aspectos que se ha introducido al estudio económico y a las diferentes disciplinas, es el termino de desarrollo sostenible o sustentable, el termino se hace de forma atractiva para el bienestar de la sociedad, el de cubrir las necesidades de las generaciones presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras, tomando en cuenta los recursos ambientales escasos, y sobre la base del pensamiento conservacionista. Se introduce el tema de la equidad, la responsabilidad y los compromisos de las generaciones actuales con relación al uso de los recursos naturales, manteniendo su calidad para las generaciones futuras, la sostenibilidad o sustentabilidad apareciendo como el requisito fundamental que se debe exigir a todo proceso económico en su relación con el medio natural, asimilándose como la *"la capacidad de garantizar la disponibilidad de un recurso en el futuro, o la capacidad de mantener un nivel de consumo también a futuro, entre otras"*[29].

Este concepto a la vez asocia el nivel de explotación que debe garantizar la permanencia del recurso, aspectos sociales, como la calidad de vida, la erradicación de la pobreza, acceso a la salud, educación, vivienda, servicios básicos, y extensiones económicas, sociales, culturales, políticas.

29Claudio Bonacic Fuica, *"Estudio Prospectivo de la Sustentabilidad de la Estrategia de Desarrollo". Comision Nacional del Medio Ambiente, Unidad de Economía Ambiental, Doc. de trabajo N° 10 Serie Económica Ambiental 1998, 3. Indicadores de Sutentabilidad, pg. 31*

Este concepto a la vez asocia el nivel de explotación que debe garantizar la permanencia del recurso, aspectos sociales, como la calidad de vida, la erradicación de la pobreza, acceso a la salud, educación, vivienda, servicios básicos, y extensiones económicas, sociales, culturales, políticas. Permanencia del recurso, aspectos sociales, como la calidad de vida, la erradicación de la pobreza, acceso a la salud, educación, vivienda, servicios básicos, y extensiones económicas, sociales, culturales, políticas.

Con relación a este pensamiento, esta paralelo la conciencia mundial ambiental, este involucra a instituciones y/o organizaciones para el tratamiento de la problemática ambiental. Surgiendo el compromiso y voluntad para la elaboración de estrategias y medidas conjuntas entre todos los países, para disminuir la degradación y buscar alternativas para el consumo de los bienes y/o servicios ambientales, en el marco de un desarrollo económico compatible con el medio ambiente.

2.1.9 DESCRIPCION DE LA LAGUNA DE YARINACOCHA

La Laguna de Yarinacocha es parte del Distrito Yarinacocha y Provincia de Coronel Portillo. Limita al norte, sur y este con el distrito de Callería y al oeste con el distrito de Nueva Requena y el distrito de Campo Verde. En este distrito se encuentra en Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Abensur Rengifo y el Aeropuerto de OFASA ubicado en el Instituto Lingüístico de Verano.

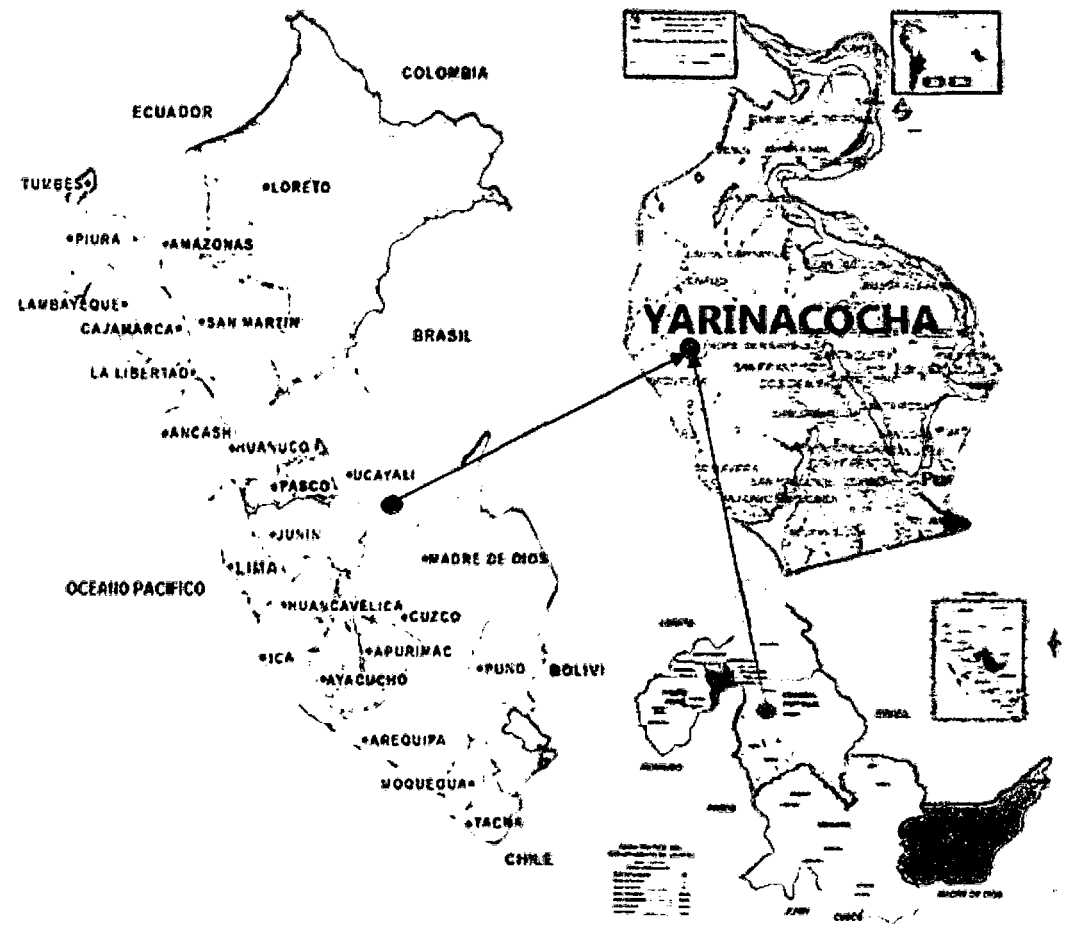
Latitud sur	:	70° 29' 46"
Latitud oeste	:	75° 58' 08"
Altitud	:	154 msnm

Longitud	:	3 km
Caudal medio	:	11 m³/s

Ubicada **a solo 15 minutos de la ciudad de Pucallpa,** la laguna de Yarinacocha es el lugar ideal para pasar una tarde de relax, gozar de la buena vista y disfrutar de deliciosos platos típicos. En sus aguas se puede pescar, nadar, remar, etc.

GRAFICO N° 01

Ubicación de la laguna de Yarinacocha



FUENTE: Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de Ucayali-DIRCETUR

La Laguna Yarinacocha es formada gracias al Río Ucayali y presenta una superficie total de 1,340 hectáreas. Esta hermosa laguna puede ser visitada durante todo el año, pero se tiene que tener en cuenta que su pigmentación y sitios de acceso varían de acuerdo a cada temporada. Por ejemplo durante los meses de diciembre a abril, cuando se presenta época de lluvia, la laguna se conecta con mayor facilidad con el Río Ucayali permitiendo que los terrenos navegables se amplíen y se llegue a diversas zonas; si por otro lado se viaja a conocerla en los otros meses, se podrá ver como la disminución de las lluvias ha permitido la formación de pequeños balnearios de aguas azuladas donde es posible nadar y navegar con calma, pescar, esquiar y remar.

Alrededor de la laguna es posible hallar sitios de alojamiento como albergues turísticos. La belleza de esta laguna se ve acompañada del verdor y el misterio del escenario selvático que la rodea y que adhieren encanto al lugar. Visitar la laguna significa brindarse uno mismo un grato momento de paz y tranquilidad, en medio de un escenario natural verdaderamente único, que permite además el contacto con el calor humano de los pobladores que gustosos alquilarán sus embarcaciones a los visitantes y les servirán de guía para mostrarles los innumerables atractivos que esta zona del Perú presenta en sus alrededores y que se ven colmados de las leyendas y la vitalidad típica de la Amazonía peruana.

En sus aguas se puede pescar, nadar, remar, hacer esquí acuático y observar delfines de agua dulce. Además sus orillas poseen una buena

infraestructura turística, en la que destacan los restaurantes que ofrecen juanes, patarashca, cecina y demás potajes de la selva acompañados del infaltable ají de cocona y los refrescos de camu camu y aguaje.

El distrito de Yarinacocha cuenta con los siguientes aspectos de; Tiene una extensión superior a los 197 kilómetros cuadrados y una población superior a los 57.000 habitantes según las estadísticas del 2007., Densidad de Población (hab/km²) 285.1 personas. Índice de desarrollo humano de 55.11%[4], la tasa de analfabetismo en el 2008 fue de 23.84%, con una tasa de asistencia escolar de 13.12%, con un índice de pobreza de 17.55%, con una desnutrición crónica del 31.06% en el 2005 con un Tasa de mortalidad infantil (%) de 34.5%, entre otros y entre otros. Todo se debe, a aspectos como la poca capacidad de sus pobladores, como de la oportunidad de haber salido adelante en décadas pasadas y por el azote del terrorismo en la década del 80 y 90.

Imagen N°01

LAGUNA DE YARINACOCHA



FUENTE: Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de Ucayali-DIRCETUR

Ubicada a 7 Km. al noreste de la ciudad de Pucallpa (15 minutos en auto, aproximadamente). Su origen es consecuencia del estrangulamiento de uno de los meandros del río Ucayali; en temporada de lluvias (diciembre a abril), la laguna se conecta con el río Ucayali a través de canales o "caños"; esta dinámica oscilante de conexión y aislamiento con el río, da a la laguna gran riqueza ictiológica y ocasiona que el color de sus aguas varíe de acuerdo a las estaciones. En la laguna se pueden ver delfines de agua dulce y, pescar doncellas y paiches. En Puerto Callao, embarcadero artesanal de la laguna, se pueden tomar botes para dirigirse diferentes comunidades mestizas y nativas Shipibo - Conibo.

En sus aguas se puede pescar, nadar, remar, hacer esquí acuático y observar delfines de agua dulce. Además sus orillas poseen una buena infraestructura turística, en la que destacan los restaurantes que ofrecen juanes, patarashca, cecina y demás potajes de la selva acompañados del infaltable ají de cocona y los refrescos de camu camu y aguaje. Pero no solo eso, ya que también es la puerta a un mundo de tradiciones ancestrales propias de la etnia Shipibo-Conibo. Desde el Puerto Callao puedes tomar un bote a motor, o también conocidos como "peke peke", con destino a las diferentes comunidades nativas como **San Francisco y Santa Clara.**

El beneficio o la utilidad resultante de la valoración económica eco turístico de la Laguna de yarinacocha por parte los turistas, es encontrar un desarrollo sostenible, así como también, reparar o compensar los daños causados por diversos factores o que podrían ocasionar, entonces lo que se busca es tratar de medir la sostenibilidad ecológica y económica de los proyectos de manejo de recursos naturales de la Laguna de Yarinacocha. La profundización en la investigación ecológica sobre el funcionamiento de los ecosistemas y el aporte de la economía a la aproximación del valor de los recursos, es la base para que determinados usos tengan una asignación real en términos de valor económico.

2.1.10 DEMANDA TURÍSTICA EN NUESTRO PAIS.

CUADRO N° 04

	MARZO			ENERO-MARZO		
	2009	2010	VAR. %	2009	2010	VAR. %
ARRIBOS	**33,836**	**38,665**	**14.3**	**99,290**	**115,384**	**16.2**
- NACIONALES	33,771 65	38,525	14.10	99101	114988	16.00
- EXTRANJEROS		140	115.40	189	396	109.50
PERNOCTACIONES	**41,667**	**47,221**	**13.33**	**121,844**	**141,399**	**16.1**
- NACIONALES	41,568	47,060	13.20	121568	140864	15.90
- EXTRANJEROS	99	161	62.60	276	535	93.80
PERMANENCIA (DÍAS)	**1.22**	**1.21**	**-0.8**	**1.22**	**1.22**	**0.3**
- NACIONALES	1.22	1.21 1.11	-29.7	1.22 1.45	1.22 1.21	0.30 -
- EXTRANJEROS	1.56					16.60

FUENTE: Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de Ucayali-DIRCETUR

En el cuadro **04**, durante Marzo, el total de arribos y pernoctaciones a los establecimientos de hospedaje crecieron en 14.30% y 13.30%, respectivamente, debido al mayor flujo de visitantes nacionales y extranjeros. De los 38.7 mil turistas que arribaron en el mes, el 99.60%

fueron visitantes nacionales, quienes permanecieron en promedio menor tiempo (-0,80%) al número de días registrado en similar mes de 2009.

Al término del primer trimestre del año, los arribos y pernoctaciones crecieron en 16.20% y 16.0%, respectivamente, como efecto de la mayor afluencia de nacionales y extranjeros, por la oferta turística de Tingo María, donde se localiza la cueva de las lechuzas. Entre enero y marzo, poco más de la mitad de los arribos de nacionales procedió de la propia región (51%), seguido de los de Lima Metropolitana (21%) y Lima provincias (5%), entre los principales. En los arribos de extranjeros, en lo que va del año, el 18%, seguido de Colombia (11%), Francia (10%) y Alemania (9%).[10]

CUADRO N° 05

DEMANDA TURÍSTICA EN UCAYALI

ARRIBOS Y PERNOCTACIONES

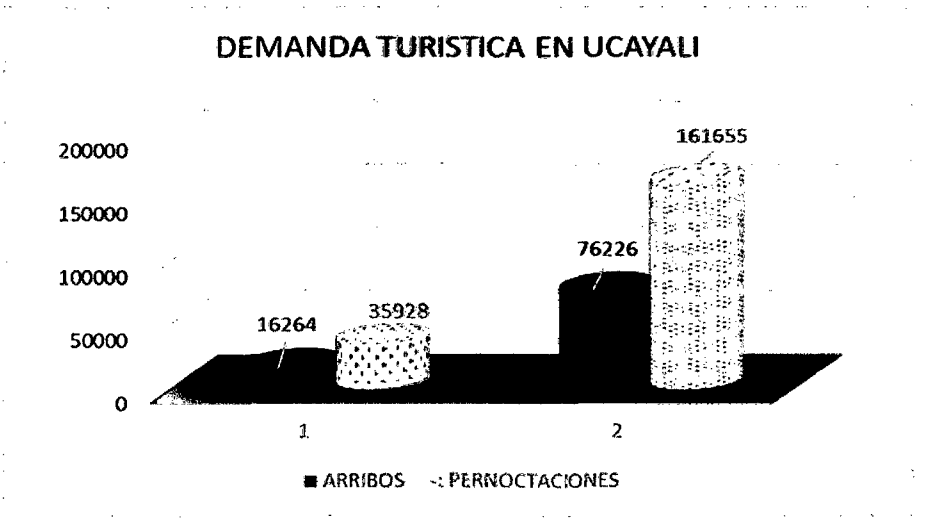
(Números de personas)

	MAYO		Var.	ENERO- MAYO		Var.
	2012	2013	%	2012	2013	%
ARRIBOS	**16226**	**16264**	**0,2**	**77173**	**76226**	**-1.2**
Nacionales	15744	15793	0.3	75049	74269	-1
Extranjeros	482	471	-2.3	2124	1957	-7.9
PERNOCTACIONES	**33111**	**35928**	**8.5**	**153455**	**161655**	**5,3**
Nacionales	31725	34657	9,2	147795	155902	5,5
Extranjeros	1386	1271	-8.3	5660	5753	1,6

Fuente: Dirección Regional de *Comercio Exterior, Turismo y Artesanía de Ucayali*
Elaboración: BCRP. Sede Regional Iquitos. Departamento de Estudios Económicos.

[10] MINCETUR, www.mincetur.gob.pe y BCRP, 2009.Tomado de: Tesis Valoración económica de la cueva de las pavas- Econ. Alex Rengifo rojas (UNAS) por ser un dato que generaliza la afluencia de turistas a la Ciudad de Tingo María.

Grafico N° 02

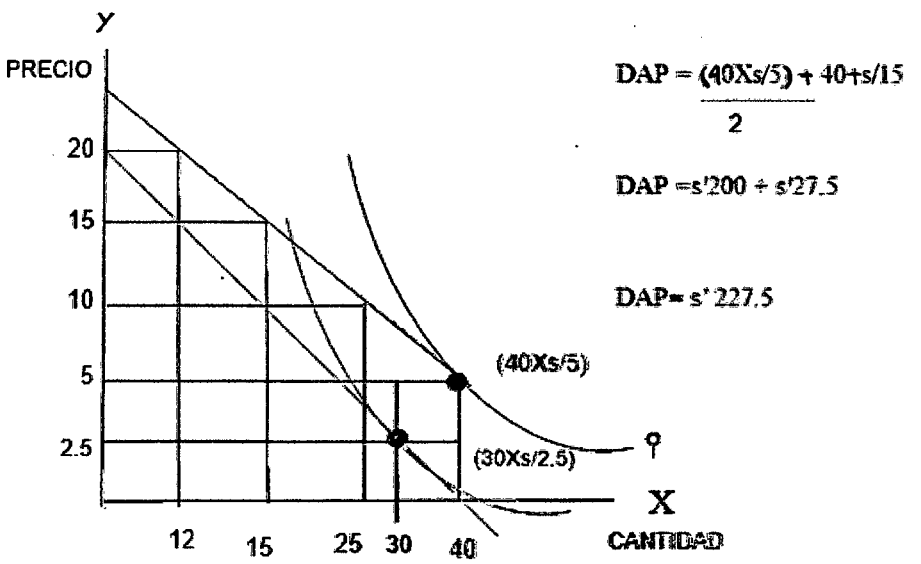


Fuente: Dirección Regional de Comercio Exterior, Turismo y Artesanía de Ucayali
Elaboración: BCRP. Sede Regional Iquitos. Departamento de Estudios Económicos.

De acuerdo con información de la Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de Ucayali, en mayo se registraron 16 264 arribos de turistas y 35 928 pernoctaciones; mayores en 0,2 y 8,5 por ciento, cada caso, frente a similar mes de 2012, impulsados por el mayor flujo de turistas nacionales, ya que el de extranjeros disminuyó en 2,3 por ciento. En cuanto al origen de los visitantes nacionales, el 38,4 por ciento llegó procedente de Lima, el 34,5 por ciento desde otros lugares del interior de Ucayali; y el 7,0 por ciento desde Huánuco. Por otro, lado, el turismo receptivo se originó en Estados Unidos (29,5 por ciento), Alemania (12,5 por ciento) y Colombia (7,0 por ciento).

2.1.11 MODELO DE DEMANDA DE DISPONIBILIDAD A PAGAR

GRAFICO N° 03



Se puede cuantificar la disposición a pagar (DAP) por las 40 unidades en la siguiente forma (unidades-servicios que brinda el ambiente como N° de paseo en botes):

Por la unidad número 40 el consumidor está dispuesto a pagar s/ 5.00,y eso es lo que efectivamente paga en la laguna de Yarinacocha(mercado),pero no cancela s/5.00 únicamente por la unidad 40,sino también por esa y por las anteriores 39 unidades. Por tanto en el mercado el pago en efectivo por las cuarenta unidades es de (s/5x40)=s/200; los restantes s/27.5 son el beneficio que se obtiene por consumir en el mercado estos 40 unidades a s/5.00 y no tener que pagar lo que había estado dispuesto a pagar (DAP) por las mismas. Este beneficio se denomina excedente del consumidor que representa la disponibilidad a pagar (DAP) y lo que efectivamente paga.

2.2 SERVICIO DE BOTES DE TRANSPORTE TURISTICO.

Norma, T. (2014). Desarrolla la Tesis para optar el título profesional de Economista en la Universidad de la Sierra Juárez con el tema **"Valoración económica de los servicios recreativos del ecoturismo en la comunidad Agraria de Santa Catarina Ixtepeji, Ixtlán, Oaxaca"** plantea como objetivo Estimar el valor de uso recreativo y los beneficios socioeconómicos del ecoturismo en la comunidad de Santa Catarina Ixtepeji. Los recursos forestales constituyen el medio para el funcionamiento del sistema natural, resultan ser fundamentales para la producción de materias primas, bienes de consumo final y servicios ambientales. A través de los bosques se dan los procesos primordiales para la biosfera, además de ser un atractivo turístico, contribuye a satisfacer las necesidades del ser humano (agua, alimentos, materiales para construcción, combustibles, entre otros), sin embargo, se estima que el 25% se ha convertido en terrenos de cultivo, se ha perdido el 25% del agua que fluye en los ríos, se ha degradado 40% de los arrecifes coralinos y 35% de los manglares; lo que ocasiona alta concentración de nitrógeno en los mares, aumento de CO2 en la atmósfera y la extinción de especies (Morales y Parada, 2005; Balvanera y Cotler, 2007).

Otras características que tienen los bosques son sus potencialidades históricas y culturales propias de la comunidad, los cuales conforman la base estratégica del ecoturismo, convirtiéndose en uno de los sectores más importantes de la industria internacional del turismo, el cual implica un viaje responsable a áreas naturales que salvaguarda la integridad del ecosistema y produce beneficios económicos para la comunidad local que pueden estimular la conservación, es decir, el ecoturismo es un agente de cambio. El ecoturismo en México ha

mostrado un rápido crecimiento propiciando un aumento en las investigaciones enfocadas al desarrollo académico, pero, en los últimos años el ecoturismo ha sido considerado una opción complementaria al desarrollo de las áreas naturales protegidas, buscando acciones que permitan contribuir en la mejora de la calidad de vida de la población. El ecoturismo es una actividad que busca no solo aumentar los ingresos de la comunidad, sino también contribuir en la mejora de los aspectos socioculturales (Díaz, 2010). Dada esta importancia la comunidad de Santa Catarina Ixtepeji determina asignar un área para ofrecer servicios de ecoturismo y acuerdan que sea un área natural protegida comunalmente. Son innumerables los beneficios que se obtienen de los bosques y del entorno natural, conocidos como servicios ambientales, necesarios para la vida. Sin duda existe una estrecha relación entre la calidad de los servicios ambientales y la calidad y mantenimiento de la vida. Estos aspectos de los cambios en la calidad ambiental como consecuencia de las actividades antropogénicas han sido estudiados por diversos campos y disciplinas, entre ellas la economía ecológica y la economía ambiental. Por su parte, la economía ecológica incorpora la dimensión ambiental de una manera más directa, pues privilegia el punto de vista de las ciencias de la naturaleza, basándose en los grandes ciclos biogeoquímicos y el intercambio de energía (Osorio, 2006).

La economía ambiental se basa en los conceptos y supuestos básicos de la teoría neoclásica que concentra el análisis sobre la escasez y los bienes, los cuales son valorados según su abundancia o rareza, es decir, que los bienes escasos son considerados bienes económicos y los bienes abundantes se consideran no económicos. Desde esta disciplina, el medio ambiente es considerado como bien

económico debido a la escasez de algunos recursos naturales como el agua, fuentes de energía entre otras. Otra característica de esta postura es que considera los recursos naturales como bienes no económicos debido a que no poseen un precio y su consumo es de tipo público, por ello, son externos al mercado, es decir, que los beneficios que brinda la naturaleza no se pueden cuantificar en términos que sean comparables con los beneficios económicos derivados de las diversas actividades productivas, asignándoles una ponderación muy baja en las decisiones de política pública, lo cual puede conducir a comprometer la sostenibilidad de los niveles actuales de bienestar de la sociedad. Así, la economía ambiental (EA) se ocupa principalmente de la valoración monetaria del medio ambiente, el cual permite tener un indicador en su importancia para el bienestar social y debe admitir compararlo con otros componentes del mismo. Los bienes y servicios de mercado se miden en la contabilidad nacional por sus valores de cambio (precio por cantidad), mientras que los métodos de valoración de los servicios ambientales estiman el excedente del consumidor. Esto impide una agregación directa de los valores ambientales en la contabilidad nacional (Campos y Caparrós, 2009).

2.2.1 LA CALIFICACIÓN E INSCRIPCIÓN REGISTRAL DE LAS ENBARCACIONES FLUVIALES

El Certificado de Matrícula. Es el documento otorgado por la Capitanía de Puerto a las embarcaciones que han cumplido con efectuar su trámite de matrícula. Tiene validez permanente y debe ser refrendado anualmente. Como este documento tiene *validez permanente* no requiere que para la presentación al registro tenga la refrenda anual vigente.

Entenderlo de otra manera, implicaría calificar restrictivamente el documento y negar el acceso al registro basado únicamente en que la refrenda anual debe encontrarse vigente, lo cual tiene importancia para capitanías como documento administrativo mas no para el proceso de inscripción registral.

La Matrícula.

Es la inscripción de una embarcación que se realiza en la Capitanía de Puerto. La matrícula está compuesta de un código alfanumérico que consta de 2 letras iniciales correspondientes al puerto de matrícula, seguido de 4 ó 5 dígitos que corresponden al número correlativo de inscripción y de 2 letras finales que indicarán: la 1ra el tipo de servicio y la 2da el ámbito donde cumplirá sus actividades o lo que es lo mismo, el ámbito donde va a navegar; es decir, Marítimo, Fluvial o Lacustre. Por lo general, las letras que distinguen al puerto de matrícula están compuestas por la primera y última letra de la ciudad en la cual el puerto tiene su capitanía. En el caso del Callao las letras que distinguen al puerto de matrícula son:

"CO" por Ej. CO-12401-CM ⟶ La Numeración es correlativa a la inscripción. No cambia.

En el caso de Chimbote las letras iniciales del puerto de matrícula son:

"CE" por Ej. CE-14521-CM Nótese que son la primera y la última letra de la ciudad.

Igual ocurre para el caso de Pucallpa:

"PA" ⟶ PA-25241-CF ésta última letra varía porque indica que el ámbito de su actividad es Fluvial.

Algunos códigos -son los menos- no corresponden a la primera y última letra del puerto de matrícula. Es el caso del puerto de matrícula de Iquitos:

"IQ" por Ej. **IQ-18447-CF**

Igual ocurre para el caso de Pisco:

"PS" —**PS-18453-CM**

A las embarcaciones de recreo (naves para fines recreativos y deportivos como son yates, veleros, etc), se les reconoce por la primera letra del tipo de servicio.

Por ejemplo, el Velero "TANGO":

"CO" —**CO-19192-DM**

↓

Indicativo de que es una nave deportiva de recreo (Numeral 4, literal A) del artículo C-010402 del D.S. N° 028-DE-MGP del 25/05/2001).

Nombre de la embarcación. Es la designación que se le da a una embarcación para distinguirla de otras. La importancia del nombre de una embarcación está vinculada al caso de búsqueda por razones de seguridad por pérdida en el mar, pues el nombre se coloca en una parte visible de la estructura con determinadas dimensiones11. El nombre va en la proa, en los lados, en el espejo para temas Identificación.

Capitanía de Puerto Pucallpa

Es la encargada de efectuar las matrículas de naves y artefactos navales, hace conocimiento a todos los propietarios y/o armadores de embarcaciones artesanales construidas en material de madera de arqueo bruto menor o igual a 6.48, que debido a la problemática existente en esta región, con respecto a la imposibilidad de obtener el certificado de

matrícula para sus respectivas embarcaciones, debido a que no existe dentro de la jurisdicción de esta capitanía de puerto astilleros constructores en material no convencional (madera) debidamente autorizada por la autoridad marítima; La dirección general de capitanías y guardacostas ha iniciado procedimiento administrativo para la formalización y regularización de las embarcaciones menores, para lo cual viene gestionando la aprobación de la resolución ministerial, a fin de obviar algunos requisitos establecidos en el texto único de procedimientos administrativos de la marina de guerra del Perú (TUPAM-15001).

Requisitos para la expedición del certificado de matrícula:

- Solicitud dirigida al Capitán de Puerto que contenga los generales de ley y detalle de lo solicitado
- UN(1) Formato de inspección de medidas principales de la embarcación
- UNA (1) Declaración jurada simple de propiedad de la embarcación, así como la del motor en caso corresponda.
- UN (1) Croquis de detalle general de la embarcación con las medidas principales tales como: eslora, manga y puntal.
- Fotografías a color de la embarcación que muestren cada banda, con el nombre correspondiente en bajo relieve.
- Fotografía del motor donde se aprecie el número de serie del mismo.
- Fotografía del documento nacional de identidad (DNI) o Registro único del contribuyente, según corresponda.

Además deberá ser refrendado anualmente y renovado al vencimiento de la última refrenda (4 años).

Implementos indispensables que deben tener en cuenta las embarcaciones fluviales son los: chalecos salvavidas, botiquín de primeros auxilios, boyas de resistencia, la relación de pasajeros y de carga, sobre todo seguro contra accidentes.

INSTANCIAS DE CALIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DE TÍTULOS.

El Registrador califica un título, califica la adecuación de los documentos al ordenamiento legal. Sin embargo, el administrado confía en que ésta calificación será predeciblemente similar en cualquier oficina registral que presente su título, sea en Piura o lo, en Iquitos o en Lima, en Puno o Pucallpa. El administrado, espera que la calificación, no varíe de una oficina a otra, más aún cuando en el caso de garantías mobiliarias existe inscripción de competencia nacional y se presentan los títulos en cualquier parte del país, así espera que sus títulos no sean calificados u observados de manera diferente de un lugar a otro, de allí que en el entorno globalizado y competitivo presente hoy en día, es deber de los registradores adquirir, constantemente, conocimientos, competencias y herramientas para hacer más eficiente su gestión, y evitar diferencias de opiniones en cuanto a la calificación registral y al cumplimiento de los requisitos[2].

2 Por ejemplo, convocado por el Dr. David Rubio Bernuy participamos en la elaboración del "Manual Oficial de los Servicios Registrales de la SUNARP 2010" un muy buen trabajo pensado **para** los usuarios del registro. El Manual recoje los requisitos de diversos actos inscribibles y facilita su presentación y calificación inclusive para el trabajo de los operadores registrales (téngase en cuenta que trabajan en las áreas registrales, asistentes CAS, practicantes, secigristas, etc), sin embargo no se puso al alcance ni se publicitó al público en general, tampoco fue repartido a los registradores públicos: se quedó en el camino y en el anaquel de ciertos escritorios para ser exhibidos como piezas de colección.

CALIFICACIÓN DE TÍTULOS MIXTOS.

En el Registro de Embarcaciones, y en general en el Registro Vehicular (ambos, pertenecientes al Registro de Bienes Muebles), se han llegado a suscitar entrampamientos en la calificación de títulos mixtos[6]. Por ejemplo, aquellos títulos que contienen títulos mixtos NO deben ser calificados por diferentes registradores (es decir, aquellos que califican únicamente garantías y aquellos que califican actos distintos), trátese el caso de compraventa y cancelación de garantía.

Ciertos registradores -básicamente en zonas registrales distintas a Lima- califican sólo la compraventa y respecto a la cancelación de la garantía solicitan que el usuario se desista de dicha inscripción[7]

2.2.2 EVALUACION DELCOSTO DE NO-CALIDAD DEL SERVICIO

Los costes de la "no-calidad" son aquellos ocasionados por la falta de calidad en el servicio que presta la empresa y por aquellos errores o fallas que se presenta durante la prestación del servicio. Dentro de estos incluimos a los que se originan por las fallas internas y los que se originan por fallas externas:

La falta de estrategias de calidad y desactualización de nuestros servicios no solo significa una desventaja frente a la competencia, el uso de procesos de calidad y mejoramiento continuo de nuestros servicios no es un costo en sí, sino más bien una inversión que nos generará beneficios económicos y organizacionales a mediano y largo plazo. Las causas más comunes que originan los costes de la "No-Calidad", en empresas turísticas de transporte turístico acuático son:

- Retrasos de zarpe de embarcaciones, Deficiencias en la estructura de la organización.
- Objetivos mal definidos, muy amplios y poco claros, Falta de experiencia de los conductores de las embarcaciones.
- Incertidumbre en las funciones específicas del personal, Ausencia de planes estratégicos e indicadores de evaluación.
- Falta de inversión en el mantenimiento de las naves y equipos.
- Ausencia de sistemas de selección, falta de inversión en su capacitación del personal.
- Informalidad de las empresas e incumplimiento de normas de seguridad, Deficiencias en la planificación y gestión de un sistema de calidad.

Factores para brindar un servicio de calidad al turista

Es esencial que la empresa defina cuáles son sus valores y que realice un compromiso organizacional de actuar bajo esos principios. Esta disposición no debe quedar en un plan o un discurso gerencial sino generar una actitud de servicio. Para llegar a una calidad de servicio, ésta debe ser adecuada a las necesidades del cliente y ser monitoreada constantemente. Es así que debemos mantener a nuestro personal capacitado, para poder interiorizar una verdadera actitud de servicio que se sustente en un amor propio por el negocio. Por ello la labor de los jefes de área o responsables de la toma de decisiones, no solo debe estar orientada a los clientes sino al personal de acuerdo a los requerimientos de los clientes, creando un ambiente laboral saludable que refleje

confianza. Para brindar un servicio de calidad debemos conocer cuáles son las necesidades de nuestros clientes y aprender cómo superar sus expectativas. Un valor importante que debe tener la empresa es la actitud de servicio con la que debe contar todo el personal de la organización. Para ello la dirección de la empresa debe ser coherente y debe plantear reglas, esperados y las formas de compensación.

La calidad de los servicios que brindamos se ve reflejada en:

- El trato que brinda el personal de la empresa a los clientes, colocarse desde su punto de vista (empatía).
- En nuestra capacidad de ser flexibles ante los requerimientos de los clientes, conocer el producto, escuchar con interés y preguntar oportunamente.
- En la buena presentación y buen funcionamiento de nuestras embarcaciones

Consideraciones especiales para balsas y embarcaciones típicas

El uso de balsas y embarcaciones típicas, tales como canoas, balsas, caballitos de totora entre otros; deben tener un trato muy especial en cuanto a las normas de seguridad a cumplir y el tipo de servicio a brindar. El servicio de transportación en este tipo de embarcaciones debe estar dirigido a un segmento que lo exija dentro de sus actividades culturales o vivenciales, más no utilizarse como un servicio de transporte masivo. No cualquier empresario puede utilizar este tipo de embarcaciones, pues su uso es reservado para las comunidades que lo ofrecen dentro de su producto cultural. Su finalidad no es la de

transportar, es más bien una parte complementaria del atractivo de una comunidad que mantiene vigente su uso. Estas embarcaciones no están incluidas en la regulación expedida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y por la Dirección General de Capitanías y Guarda costas del Perú. Dentro de este marco, aun cuando este tipo de embarcaciones no se encuentra dentro del transporte turístico acuático, se recomienda tener presente las siguientes consideraciones cuando corresponda:

- Equipar la nave con un botiquín de primeros auxilios.
- Contar con chalecos para cada uno de los pasajeros.
- Informar a la autoridad competente el zarpe de la embarcación.
- No exceder el límite de carga de pasajeros en las embarcaciones.
- Realizar una lista de pasajeros y remitirla a la autoridad competente.
- Realizar constantes inspecciones a las naves típicas de uso turístico.
- Informar a los pasajeros de las condiciones y limitaciones de la embarcación.
- Realizar la ruta con un guía especializado, con experiencia en el uso de dicha embarcación típica.
- Fundamentar el uso de dichas naves con elementos culturales y vivenciales de la localidad.
- Realizar una hoja de ruta de acuerdo a las limitaciones de navegabilidad de la embarcación típica

2.3 DEFINICION DE TERMINOS BASICOS

Valor

El concepto de valor se relaciona con el bienestar humano, para estimar el valor económico se realiza una comparación de dos alternativas, es muy útil para análisis costo-beneficio, evaluación de políticas y para determinar cuando los recursos naturales se han visto afectados (Bockstael *et al.* 2000).

De acuerdo al diccionario de la real academia española se refiere a uno de los conceptos del grado de utilidad o aptitud de los bienes y servicios para satisfacer las necesidades o proporcionar bienestar, en un segundo concepto, se refiere a la cualidad de los bienes, para la acumulación de recursos monetarios.

Sheil y Wunder (2002) señalan que el valor no es una característica separada de una entidad sino es una medida entre un sujeto y el objeto de valoración dentro de un contexto en relación a un tiempo, lugar o escenario hipotético.

Valoración

Es la práctica de asignar valor económico a un bien o servicio con el propósito de ubicarlo en el mercado de compra y venta. Se considera valoración o tasación a la contemplación de diversos indicadores en particular para determinar el valor final de un producto o bien de cualquier índole y, así posibilitar su intercambio en operaciones económicas.

Se debe considerar que la valoración consiste en fijar valores positivos a los bienes y servicios ambientales (Gómez, 2008).

Valor económico

Según Bockstael *et al.* (2000) el valor económico de los servicios y función del ecosistema se relaciona con la contribución para el bienestar humano medido en la propia evaluación de bienestar de cada individuo, el cual implica una mayor comunicación entre ecologistas y economistas, el resultado ha sido una relación forzada hacia un mismo fin basado en los costos y beneficios de protección de los ecosistemas y los servicios que prestan, influyendo en la aplicación de métodos de valoración desconectando un conjunto de valores y servicios de los ecosistemas.

Valoración Económica

La valoración económica es aún una ciencia en construcción, para algunos bienes y servicios el mercado provee precios que reflejan los valores que la sociedad les asigna, en el caso de otros bienes y servicios como especies en peligro de extinción o paisajes con valor escénico no tienen mercado definido o solo tienen una pequeña parte del valor total, dada esta complejidad se han asignado diversos valores (Dixon y Pagiola, 1998; García y Colina, 2004).

Ecoturismo

Fletcher (2009), Es un conjunto relativamente coherente y culturalmente especifico de creencias, valores y suposiciones, mismo que se propaga en el curso del desarrollo del ecoturismo. Ceballos-Lascuráin en 1987 citado por Khan y Duk (2003), considera el ecoturismo como "el segmento del turismo que implica viajar a áreas relativamente no alteradas o no

contaminado con la finalidad de admirar, estudiar y disfrutar del paisaje, sus plantas y animales silvestres, así como las características culturales existentes (tanto en el pasado y el presente) que se encuentra en estas áreas".

Economía

La economía se define como la ciencia que estudia los modos a proceder para la administración y gestión de unos recursos limitados y disponibles, con objeto de obtener unos bienes o servicios que satisfagan las necesidades de las personas u organizaciones.

La economía es la ciencia que estudia la asignación de los recursos, de forma eficiente, con la finalidad de satisfacer las necesidades humanas. Toma en cuenta la optimización de los recursos y su eficiencia en diferentes procesos productivos. De esta manera justifica su estudio, por el deseo que tiene los diferentes agentes económicos por satisfacer sus propias necesidades. Sobre el parámetro de satisfacción de necesidades, para lo cual el hombre tiene que tener accesibilidad a los recursos naturales para satisfacer sus necesidades, las cuales son escasas o, al menos, la economía sólo se ocupa de aquellos que los son y como tales existe la necesidad de seleccionar entre ellos para satisfacer fines alternativos.

Servicio

Un servicio es un conjunto de actividades que buscan responder a las necesidades de un cliente. Es el servicio que proporciona una empresa para relacionarse con sus clientes. Es el conjunto de actividades interrelacionadas que ofrece un suministrador con el fin de que el cliente obtenga el producto en el momento y lugar adecuado y se

asegure un uso correcto del mismo. Se trata de una herramienta de mercadeo que puede ser muy eficaz en una organización si es utilizada de forma adecuada, para ello se deben seguir ciertas políticas institucionales

Turismo

Puede definirse al turismo como el conjunto de las acciones que una **persona** lleva a cabo mientras viaja y pernocta en un sitio diferente al de su residencia habitual, por un periodo consecutivo que resulta inferior a un año.

Valor Actual Neto

Es un procedimiento que permite calcular el valor presente de un determinado número de flujos de caja futuros, originados por una inversión. La metodología consiste en descontar, al momento actual(es decir actualizar mediante una tasa) todos los flujos de caja futuros o en determinar la equivalencia en el tiempo o de los flujos de efectivo futuros que genera un proyecto y comparar esta equivalencia con el desembolso inicial.

Tasa Interna de Retorno o Tasa Interna de Rentabilidad

Es el promedio geométrico de los rendimientos futuros esperados de dicha inversión, y que implica por cierto el supuesto de una rentabilidad para "Reinvertir" en términos simples diversos autores la conceptualización como la tasa de descuento con la que el valor actual neto o valor presente neto (VAN o VPN) es igual a cero.

La TIR puede utilizarse como indicador de la rentabilidad de un proyecto:

mayor TIR, mayor rentabilidad; asi se utiliza como uno de los criterios para decidir sobre la aceptación o rechazo de un proyecto de inversión. Para ello la TIR se compara con una tasa minima o tasa de corte, el coste de oportunidad de la inversión (si la inversión no tiene riesgo, el coste de oportunidad utilizado para comparar la TIR será la tasa de rentabilidad libre de riesgo). Si la tasa de rendimiento del proyecto-expresada por la TIR-supera la tasa de corte, se acepta la inversión; en caso contrario, se rechaza.

Evaluación Económica

Estudia y mide el aporte neto de un programa o de un proyecto al bienestar nacional teniendo en cuenta el objetivo de eficiencia. Compara los costos y beneficios del proyecto desde el punto de vista de la economía en su conjunto y tiene como objetivo medir la contribución del proyecto al cumplimiento de los objetivos socioeconómicos y por lo tanto mejorar el bienestar de la sociedad.

Demanda de Disponibilidad a Pagar - DAP

Es la cantidad de dinero que el consumidor está dispuesto a pagar por adquirir alguna cantidad del bien que desea. Expresa la cantidad máxima que pagaría un consumidor por adquirir un determinado bien, o un usuario para disponer de un determinado servicio.

La DAP está sujeta a las preferencias de cada individuo por el bien en cuestión, en relación a una medida monetaria (dinero) el cual permite comparar el valor que posee el medio ambiente, con el valor que se asigna a otros aspectos asociados al desarrollo económico. Para obtener información se realiza mediante encuestas in-situ, las cuales permiten

identificar las características socioeconómicas de los visitantes con base a las siguientes variables: lugar de origen, tiempo contemplado para permanecer en el espacio recreativo, tiempo empleado para llegar al lugar, ingresos dejados de ganar; con esta información se determina el excedente obtenido a través de los costos incurridos que representa el valor del servicio ambiental.

Costo de Viaje

Este método se usa para estimar los valores económicos de uso asociados con los ecosistemas o sitios que son utilizados para recreación. El método puede ser usado para estimar los beneficios económicos o costos resultantes de: cambios en los costos de acceso a sitios recreacionales, eliminación de un sitio recreacional existente, adición de un nuevo sitio recreacional, cambios en la cantidad ambiental en un sitio recreacional.

La premisa básica de este método es que el tiempo y el costo de viajar en que la gente incurre para visitar el sitio representan el "precio" de acceso al sitio. Entonces la disponibilidad a pagar para visitar el sitio puede ser estimada basándose en el número de viajes que ellos hacen a diferentes costos de viaje.

Demanda elástica

Demanda en la que la razón del prorcentaje de cambio de la cantidad demandada al porcentaje de cambio del precio es mayor que la unidad. Característica que tienen aquellos bienes cuya demanda se modifica de forma sustancial como consecuencia de cambios en el precio de dicho

bien o cambios en la renta de los consumidores.

Elástica, cuando la elasticidad de la demanda es mayor que 1, la variación de la cantidad demandada es porcentualmente superior a la del precio.

Demanda Inelástica

Demanda que hasta cierto punto responde a los cambios de precio, pero no en gran medida. La demanda inelástica siempre tiene un valor numérico entre cero y menos uno.

Inelástica, cuando la elasticidad de la demanda es menor que 1, la variación de la cantidad demandada es porcentualmente inferior a la del precio.

Valor Económico Total

El valor económico total se basa en la utilidad de los bienes y servicios al cual se le asigna valor económico (Gómez, 2008), o bien se refiere a la suma de los valores directos e indirectos y los valores de no uso (Bishop, 1999). Este tipo de valor considera al valor de uso y al valor de no uso. De acuerdo con Dixon y Pagiola (1998) este enfoque parte de la idea de que cualquier bien o servicio está integrado por diversos atributos, algunos son concretos y de fácil medición mientras que otros son difíciles de cuantificar. Los Valores de Uso (VU) corresponden a los valores que tienen los bienes y servicios por su utilidad, se dividen en Valores de Uso Directo (VUD), Valores de Uso Indirecto (VUI) y Valor de Opción (VO) y los Valores de No Uso (VNU) considera al Valor de Existencia (VE) y Valor de Legado (VL).

Recursos Naturales

Es un bien o servicio proporcionado por la naturaleza sin alteraciones por parte del ser humano. Desde el punto de vista de la economía, los recursos naturales son valiosos para las sociedades humanas por contribuir a su bienestar y a su desarrollo de manera directa (materias primas, minerales, alimentos) o indirecta (servicios).

Oferta

Se define oferta como aquella cantidad de bienes o servicios que los productores están dispuestos a vender a los distintos precios del mercado. Hay que diferenciar la oferta del término de una cantidad ofrecida, que hace referencia a la cantidad que los productores están dispuestos a vender a un determinado precio.

Ley de la oferta, ley económica que determina que la cantidad ofrecida de un bien aumenta a medida que lo hace su precio, manteniéndose las restantes variables constantes. La cantidad ofrecida directamente proporcional al precio.

Demanda

Se define como la cantidad y calidad de bienes y servicios que pueden ser adquiridos en los diferentes precios del mercado por un consumidor o por el conjunto de consumidores (demanda total o de mercado).

Ley de la demanda, ley económica que determina que la cantidad demandada de un bien disminuye a medida que aumenta su precio, manteniéndose las restantes variables constantes. La cantidad demandada es inversamente proporcional al precio.

SERVICIO DE BOTES DE TRANSPORTE TURÍSTICO.

Registro de capitanía

El Registro de capitanía es aquél registro jurídico en el cual se inscriben las embarcaciones construidas o en proceso de construcción, de matrícula y bandera peruana, así como todos los derechos, cargas, gravámenes, actos o contratos referentes a los mismos. Así, en este registro se inscriben todas aquellas embarcaciones dedicadas a la actividades a, sean éstas pequeñas o grandes sin limitación de tamaño.

Botes turísticos

El servicio de transporte turístico acuático tiene especial importancia para el desarrollo del turismo en nuestro país, poseedor de un vasto mar, ríos y lagos que se constituyen en importantes atractivos turísticos. Por este motivo, es necesario lograr que este servicio sea cada vez más competitivo, propiciando que las empresas implementen cambios y asuman una cultura de servicio, que no sólo las diferencie, sino que también les permita incrementar su competitividad en el mercado, respondiendo a las necesidades de los turistas nacionales y extranjeros.

Transporte fluvial

El transporte fluvial viene a constituir la navegación que realizan embarcaciones a través de los ríos navegables movilizando carga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendo puntos geográficos diferentes en el ámbito nacional e internacional.

Transporte

El transporte forma parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos que permiten organizar un servicio o una empresa.

Caseta de información turística

Son entidades públicas o privadas que manejan la información referente a las actividades turísticas de una región o destino turístico. A ellas recurre en primera instancia un visitante o turista para obtener información.

Souvenir

Un souvenir, suvenir[1] o recuerdo (del francés souvenir, 'objeto que sirve como recuerdo de la visita a un lugar'),[2] es un objeto que atesora a las memorias que están relacionadas a él. Esto es análogo a la explotación psicológica del condicionamiento clásico. Por ejemplo, si un viajero compra un souvenir en unas vacaciones memorables, muy probablemente asociará dicho souvenir a las vacaciones y recordará ese momento especial cada vez que mire el objeto. Incluso a veces tales artículos están marcados o grabados para indicar que su valor es de índole sentimental más que práctica.

Servicios Recreativos

Son un conjunto de actividades que buscan el impacto social, por medio de la aplicación de técnicas recreativas novedosas, orientadas a normar el criterio de uso del tiempo libre, tanto cotidiano como de fin de semana.

Pernoctaciones

Cada una de las noches que un viajero permanece o está registrado en un establecimiento de alojamiento colectivo o en un alojamiento turístico privado, siendo innecesaria su presencia física. Pasar la noche en determinado lugar.

Arribos

Es el sitio donde se puede atracar o llegar a la playa. Es llegar la nave al puerto en que termina su viaje, o a que tenga que dirigirse para evitar algún peligro o remediar alguna necesidad. También es dejarse ir con el viento; o caer la proa a sotavento, aumentando el ángulo que su dirección forma con el viento.

Actitud de Servicio consiste en la disposición continua del personal para satisfacer las expectativas del cliente. Demostrando proactividad y disciplina para desempeñar su labor.

Demanda turística personas que se desplazan fuera de su lugar de residencia habitual, por distintos motivos de viaje que no sean ir a trabajar o llevar a cabo una actividad remunerada. Está conformada por turistas extranjeros y nacionales. Individuos que van a consumir un producto o servicio turístico.

Dirección de Capitanías y Guardacostas del Perú

Es la encargada de supervisar todas las operaciones de transporte en el ámbito acuático del Perú, está representado por las capitanías de puerto.

Para el grupo español de música pop y la canción de Orchestral Manoeuvres in the Dark, véanse Souvenir (banda) y Souvenir (canción).
«Souvenirs» redirige aquí. Para el álbum de The Gathering, véase Souvenirs (álbum de The Gathering). WWW. Enciclopedia libre-WIQUIPEDIA"

CAPITULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 HIPOTESIS

H_1 = La valoración económica del servicio de botes de transporte turístico de la laguna de Yarinacocha es positiva.

Valor ↑ Utilidades

positivo ↑ indicadores de rentabilidad

VAN > 0

TIR > COK 14%

Si la valoración económica es positiva entonces el servicio de botes es (BUEÑO), Va mejorar, más formalidad de botes turísticos

H_0 = Hipótesis Nula

3.2 VARIABLES

La presente tesis cuenta con dos variables independientes:

V.I : Variable independiente:

VE = Valoración económica

Indicadores:

VUD = Valor de uso directo

VNUD = Valor de no uso directo

VL= Valor de legado

VE = Valor de existencia

V.I : Variable independiente:

CV = Servicio de botes de transporte turístico

Indicadores:

TE = Tipo de embarcación

FTF = Formalidad del transporte fluvial

RST = Rutas del servicio de transporte

Cuadro No. 06: Variables y dimensiones

VARIABLE	DIMENSIONES
Valoración Económica	Valor de uso
	Valor de no uso
Servicio de botes de transporte turístico	Transporte fluvial

Fuente: Plan maestro

3.2.1 DEFINICIONES CONCEPTUALES

3.2.1.1 valoración económica.

Conjunto de técnicas y métodos que permiten medir las expectativas de beneficios y costos derivados de algunas acciones tales como: uso de un activo ambiental, realización de una mejora ambiental, generación de un daño ambiental, entre otros.

3.2.1.2 servicio de botes de transporte turístico

El servicio de transporte turístico acuático tiene especial importancia para el desarrollo del turismo en nuestro país, poseedor de un vasto mar, ríos y lagos que se constituyen en importantes atractivos turísticos. Por este motivo, es necesario lograr que este servicio sea cada vez más competitivo, propiciando que las empresas implementen cambios y asuman una cultura de servicio, que no sólo las

diferencie, sino que también les permita incrementar su competitividad en el mercado, respondiendo a las necesidades de los turistas nacionales y extranjeros

3.2.2 DEFINICION OPERACIONAL DE VALORACIÓN ECONÓMICA

Surge la necesidad de valorar bienes no transables cuando se presenta la situación de elegir entre dos alternativas que generan cambio de la calidad ambiental. En este caso la alternativa viene dada por la posibilidad de desarrollar el ecoturismo en la cuenca del Yanayacu de Pucate, donde actualmente los ingresos de los pobladores provienen básicamente del uso consuntivo de los recursos naturales de la Reserva. Las leyes de oferta y demanda constituyen el conjunto de relaciones económicas más importantes entre los agentes de la sociedad, articulándose en virtud de estas relaciones lo que llamamos mercado. En el mercado los agentes económicos interactúan definiéndose los precios de los bienes y servicios, lo que permite tomar decisiones en busca del bienestar. Es así como el consumidor trata de alcanzar el mayor nivel de utilidad sujeto a un ingreso y el productor busca obtener los mayores beneficios al mínimo costo.

3.2.3 DEFINICION OPERACIONAL DE SERVICIO DE BOTES DE TRANSPORTE TURISTICO

Transporte Turístico Acuático

Es aquella que brinda el servicio de traslado a los turistas hacia los atractivos turísticos con el fin de posibilitar su disfrute. En este sentido, la organización interna de la empresa les debe permitir a sus gerentes o a quienes asuman la dirección y administración el manejarla de forma eficiente y eficaz, tomando decisiones que conlleven hacia una gestión adecuada. Es importante que la empresa cuente con una estructura eficaz y funcional que se refleje en el personal, generando un clima laboral agradable, que propicie resultados económicos positivos para la empresa.

La Calidad en los Servicios de Transporte Turístico Acuático

La calidad en los servicios debe ser una de las metas de la organización, ya que ésta diferenciará nuestro servicio de los competidores y permitirá una eventual fidelización con nuestros clientes. Para lograr la calidad en los servicios se debe tener en cuenta factores internos de la empresa desde el nivel directivo más alto hasta los colaboradores. Contar con estrategias de calidad orientadas al cliente nos permitirá implementar herramientas para medir el nivel de satisfacción, como encuestas, entrevistas, que nos permitan identificar y remediar los errores que podamos cometer al presentar nuestros servicios y poder mejorarlos. La calidad, la excelencia en la atención y el servicio al cliente no sólo se alcanza

logrando las expectativas de nuestros clientes, sino también con el esfuerzo continuo por realizar todos nuestros conocimientos en base a criterios y aptitudes al momento de nuestro desempeño y tomando en cuenta los diferentes aspectos que involucran al cliente y/o turista.

3.2.4 DIMENCIONES

3.2.4.1 Valor de Uso

Es la que asocia algún tipo de interacción entre el hombre y el medio natural tiene que ver con el bienestar que tal uso proporciona a los agentes económicos.

3.2.4.2 Valor de No Uso

Es la que no implica interacciones hombre-medio, se asocia al valor intrínseco del medio ambiente y se divide en Valor de Existencia y Valor de Legado.

3.2.4.3 Transporte Fluvial

El transporte fluvial viene a constituir la navegación que realizan las embarcaciones a través de los ríos navegables movilizando carga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendo puntos geográficos diferentes en el ámbito nacional e internacional.

3.3. INDICADORES

En el cuadro No, 07 presentamos los indicadores de cada una de las dimensiones de cada variable

Cuadro No. 07

Variables dimensiones e indicadores

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
Valoración Económica	Valor de uso	Valor de uso directo
		Valor de no uso directo
	Valor de no uso	Valor de legado
		Valor de existencia
Servicio de botes de transporte turístico	Transporte fluvial	Tipo de embarcación
		Formalidad del transporte fluvial
		Rutas del servicio de transporte

Fuente: Plan maestro

3.2.4.4 Valor de uso directo

Corresponde al aprovechamiento más rentable, o más común, o más frecuente del recurso. Es lo que en el aprovechamiento de recursos naturales se puede dar en materia prima comercializable en algunas de sus fases de procesamiento, de acuerdo a las demandas del mercado. Pero también puede incluir ciertos subproductos, considerados como desechos sólidos, que pueden tener algún uso económico, o ciertos gases potencialmente recuperables. Debe mencionarse que tal uso directo puede ser comercial o no-comercial. Muchos de los usos alternativos pueden ser importantes, como las necesidades de subsistencia de las

comunidades locales o para el deporte de montaña, o un valor paisajístico excepcional, por ejemplo. No se restringe, pues, a aquello que significa valor de términos de ganancia privada. Por otro lado en los usos comerciales, esto puede tener relevancia tanto para los mercados locales como para los internacionales. De todos modos, los valores comerciales son, en general mucho más fáciles de medir que los valores no-comerciales.

3.2.4.5 Valor de no uso directo

No implica interacciones hombre- medio, se asocia al valor intrínseco del medio ambiente, y se puede adquirir como valor de legado y valor de existencia.

3.2.4.6 Valor de Legado

Corresponde al deseo de ciertos individuos de mantener los recursos ambientales sin tocar, para el uso de sus herederos y de las generaciones futuras. No hace referencia a usos futuros definidos por esta generación, sino que deja la decisión para las que vendrán. Conceptualizado como el valor que se otorga a un bien o servicio ambiental, en tanto una persona desea promover su conservación de forma de garantizar que sus descendientes puedan gozarlo y usarlo como lo hacen ellos hoy.

3.2.4.7 Valor de Existencia

Corresponde a lo que ciertos individuos, por razones éticas, culturales o altruistas, están dispuestos a pagar para que no se utilice el recurso ambiental, sin relación con usos actuales o futuros. En otras palabras, la actitud de los amantes de las especies salvajes o nativas, de la belleza natural, de la salvación de ecosistemas únicos. Se trata de un beneficio intangible, derivado de la mera existencia del bosque, independientemente de los valores de uso (presentes o futuros) que se deriven de él; como ejemplo, el valor que algunas personas o grupos otorgan al hecho de que ciertas especies silvestres no se extingan; es el valor que los individuos dan a la satisfacción de conocer algunas especies y ambientes naturales.

3.2.4.8 Tipo de Embarcación

Canoas

Las canoas son embarcaciones de dislocación. Sus cascos, moviéndose por el agua, son más grandes aún que las quillas, y tienen un efecto más considerable en la trayectoria de una canoa a través del agua. Una canoa de fondo plano tiene una excelente estabilidad, pero si es inclinada hasta cierto punto, se vuelve inestable y se volteará.

Botes Turísticos

El servicio de transporte turístico acuático tiene especial importancia para el desarrollo del turismo en nuestro país, poseedor de un vasto mar, ríos y lagos que se constituyen en importantes atractivos turísticos. Por este motivo, es necesario lograr que este servicio sea cada vez más competitivo, propiciando que las empresas implementen cambios y asuman una cultura de servicio, que no sólo las diferencie, sino que también les permita incrementar su competitividad en el mercado, respondiendo a las necesidades de los turistas nacionales y extranjeros.

3.2.4.9 Formalidad del Transporte Fluvial

CUADRO N°08

Matrícula de botes turísticos de la laguna de Yarinacocha			
ASOCIACION	Con matricula	Sin matricula	TOTAL
Delfines	18	25	43
Yacurunas	10	14	24
	28	39	67 Botes

Fuente: operadores de botes de la asociación los delfines y yacurunas.

Registro de Capitanía

El Registro de capitanía es aquél registro jurídico en el cual se inscriben las embarcaciones construidas o en proceso de construcción, de matrícula y bandera peruana, así como todos los derechos, cargas, gravámenes, actos o contratos referentes a los mismos. Así, en este registro se inscriben todas aquellas embarcaciones dedicadas a la actividades a, sean éstas pequeñas o grandes sin limitación de tamaño.

3.2.4.10 Rutas del Servicio de Transporte

La "Asociación de Botes Turístico los Delfines y la asociación los yacurunas". Han acordado en reunión de cobrar una sola cuota fija de ida y vuelta con la espera de 45 minutos la suma de s/ 30.00 nuevos soles por viaje.

Las salidas son a cualquier día de la semana, dependiendo a los lugares que quieran visitar, los Tours siempre salen en promedio 4 viajes de lunes a viernes y los sábados 3 viajes t domingos 4 viajes. Además se observó que solo realizan 11 viajes a la semana.

Cuadro N°09

DIAS	N° DE VIAJES	TOMANDO EN CUENTA QUE LA OFERTA DEL SERVICIO ES MAYOR
Lunes	4 viajes	28 por Ruta
Martes		29 por Ruta
Miércoles		30 por Ruta
Jueves		
Viernes		30 por Ruta
Sábado	3 viajes	30 x 3 por 3 Rutas
Domingo	4 viajes	28 x 4 por 4 Rutas
TOTAL	11 viajes a la semana	Promedio s/ 28.00 nuevos soles por Ruta

Fuente: Encuesta realizada a los Operadores de Botes

Cuadro N° 10

RUTAS DEL SERVICIO DE TRANSPOTE DE BOTES					
TOURS		TIEMPO (min)	COSTO POR VIAJE S/.	5 a 6 TURISTAS S/.	10 a 12 TURISTAS S/.
TOURS 1	LA JUNGLA	30	30.00	6.00	3.00
	PLAYA RESTINGA	40	30.00	6.00	3.00
TOURS 2	SAN JUAN	20	30.00	6.00	3.00
	SAN JOSE	30	30.00	6.00	3.00
TOURS 3	RECREO PANDISHO	45	30.00	6.00	3.00
	SANTACLARA	60	30.00	6.00	3.00
TOURS 4	SAN FRANCISCO	50	30.00	6.00	3.00
	11 DE AGOSTO	60	30.00	6.00	3.00

Fuente: Información de la dirección regional de comercio y exterior de turismo.

Lugares puntuales

Los Lugares más visitados fueron la jungla con un 60% y la Comunidad Nativa de San Francisco 28%, otros 10% y 2% Pandisho. Según la encuesta realizada a los turistas Nacionales y Extranjeros.

Recorrido en la laguna de Yarinacocha

El recorrido de la laguna de Yarinacocha, normalmente son a los lugares turísticos como las CC.NNs: la Jungla, San José, San Juan, Recreo Pandisho, Santa Clara, San Francisco, Playa Restinga y 11 de agosto, que los turistas visitan a diario. Son comunidades nativas, muy representativas para los turistas. Además según los operadores de botes nos comentaron que a la semana realizan 11 viajes a las diferentes comunidades nativas, pero se notó también poca presencia de las autoridades en mejorar los paisajes turísticos y poca promoción a estos lugares. Otras comunidades de la zona son **Nuevo Destino** y el **Caserío 11 de Agosto,** también conocido como **"Caserío de Cesteros",** llamado así porque muchas mujeres de dedican a fabricar canastos, carteras, abanicos, sombreros, paneras y una gran variedad de artículos utilitarios con fibras vegetales que son recolectadas en los bosques naturales.

CAPITULO IV

METODOLOGÍA

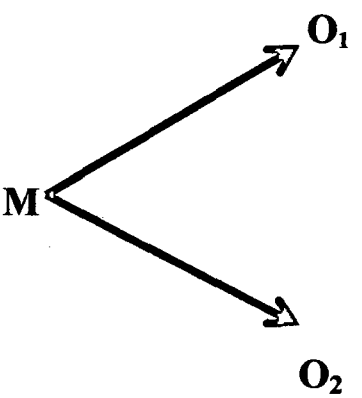
4.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

4.1.1 Método

El método que se ha empleado es método descriptivo, porque, hay escasa información de investigación científica de naturaleza económica de los medios de transporte turística de la laguna Yarinacocha y además se describe cada una de las variables de la investigación realizada.

4.1.2 Diseño Metodológico

El diseño planteado, grafica la observación independiente de cada una de las variables



DONDE:

M : Muestra

A : **(V1) Valoración Económica**

B : **(V2) Servicio de Transporte Turístico**

4.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

4.2.1 Población

La población del presente trabajo de investigación son 10335 Turistas que visitan la Laguna de Yarinacocha, de los cuales aplicando la técnica del muestreo proporcional se encuestaron a 300 turistas nacionales, extranjeros, regionales y locales, que son los afluentes a la Laguna de Yarinacocha, y a 67 operadores de botes fueron. También corresponde a los propietarios u operadores de los botes que dan servicio de transporte fluvial turístico en la laguna de Yarinacocha.

4.2.2 Muestra

La muestra para el presente estudio de investigación, se estima siguiendo los criterios que ofrece la estadística, por ello se hace uso del método Probalístico, mediante la técnica de Muestreo Proporcional:

Teniendo en cuenta las siguientes consideraciones

N = Población (10335)

n = Tamaño de la muestra necesaria.

P = Probabilidad de que evento ocurra (50%)

Q = Probabilidad de que el evento no ocurra (50%)

$Z_{\alpha/2} = 1{,}96$

$\varepsilon = 0{,}05$

Cuya fórmula matemática es:

$$n = \frac{Z^2_{\alpha/2} PQN}{\varepsilon^2(N-1) + Z^2_{\alpha/2} PQ}$$

$$n = \frac{(1.96^2)\,(0.4^2 * 10335)}{(0.05^2 * 10335 - 1) + (1.96^2 * 0.6^2)}$$

$$n = \frac{3.8416 * 2037.4005}{24.84 + 1.383} = \frac{7826.88}{26.07}$$

n = 300 Turistas que fueron encuestados

Se obtuvo una muestra de 300 Turistas que vistan la Laguna de Yarinacocha, para realizar las encuestas. La población total de boteros son 81 operadores de botes de las cuales se obtuvo una muestra de 67 boteros encuestados Para la unidad de estudio.

$$'n = \frac{Z^2\ p\,q\,N}{E^2(N-1) + Z^2\ pq}$$

$$'n = \frac{(1.96)^2\,(0.5) * (0.5) * 81}{(0.05)^2\,(81-1) + (1.96)^2\,(0.5) * (0.5)}$$

'n = 67 operadores de botes fueron encuestados

4.2.3 Instrumentos de recolección de datos.-

Se elaboraron 02 instrumentos, formuladas mediante la técnica de la encuesta (cuestionario cerrado) escala tipo Likert. Los instrumentos se tomaron como base primero a la variable 01, denominada Valoración económica y la segunda servicio de botes turísticos.

4.3 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El método descriptivo

4.4 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.

Se procederá de manera auto administrado, que consiste en entregar la escala (instrumento) al respondiente (Turistas nacionales y extranjeros), y este marcará respecto a cada afirmación, la categoría que mejor describe su reacción o respuesta.

4.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA RECOLECCIÓN DE DATOS

4.5.1 Técnicas

a) Encuesta

La encuesta se define como un conjunto de técnicas destinadas a reunir, de manera sistemática, datos sobre determinado tema o temas relativos a una población, a través de contactos directos o indirectos con los individuos o grupo de individuos que integran la población estudiada.

La encuesta es un método y/o técnica que consiste en obtener información acerca de una parte de la población o muestra proporcionada por ellos mismos, sobre opiniones, actitudes o sugerencias. Hay dos maneras de obtener información con este método y/o técnica, mediante el uso del cuestionario o de la entrevista.

Cuestionario es un instrumento consistente en una serie de preguntas a las que contesta el mismo respondedor. (A. Zapata, 2007)

El cuestionario es un método y/o técnica que utiliza un instrumento o formulario impreso, destinado a obtener respuestas sobre el problema en estudio en donde se obtiene información acerca de las variables que se va a investigar. Puede ser aplicado personalmente o por correo y en forma individual o colectiva. El diseño del cuestionario habrá de fundamentarse en el marco teórico, las hipótesis sus variables y los objetivos de la investigación. Cada pregunta que se incluya deberá estar relacionada con las variable indicadoras, es conveniente que cuando se diseñe el cuestionario, se tenga a la mano la operatividad de las variables, para asegurarse de que todos los indicadores están siendo investigados (A. Zapata, 2007).

b) Entrevista

La entrevista es una técnica denominada de "E*laboración y* registro de datos mediante conversaciones", que considera a la conversación como la unidad mínima de la interacción social. Es aquella destinada a comprobar los conocimientos o experiencias de una persona a detalle.

Para Powney y Watts, una entrevista es simplemente una conversación entre dos o más personas, donde uno o más

participantes toman la responsabilidad de reportar lo substancial (cualitativo) que se dice (Balcázar, 2006).

c) Análisis documental

El análisis de documentos o análisis documental consiste en analizar la información registrada en materiales duraderos que se denominan documentos. Se consideran dos tipos básicos de documentos escritos y visuales. Entre los escritos se pueden considerar actas, cartas, diarios, discursos, periódicos, revistas, programas de cursos, materiales políticos, leyes y decretos. (Vázquez Navarrete, Ferreira de silva, Mogollón Pérez, & Fernández de Sanmamed, 2006).

4.5.2 Instrumentos y equipos

a) Cuadernillo de encuestas de la Variable Valoración Económica, dirigido a los Turistas Nacionales y Extranjeros que visitan la laguna de Yarinacocha.

b) Cuadernillo de encuestas de la variable Servicio de Botes de Transporte Turístico, dirigido a los Operadores de Botes de la **"Asociación de Botes Turísticos los Delfines y la Asociación los Yacurunas"**

c) Listado de cotejo, para el análisis de los documentos de las instituciones involucrados)

d) Libreta de notas, Cámaras filmadoras y fotográficas

e) Bote y motor, Computadora e impresora, Calculadora.

4.6 TRATAMIENTO DE DATOS.

Se organizó y se procesó los datos de forma computarizada, a fin de obtener resultados más eficientes, teniendo en cuenta las variables de investigación. Los softwares que se utilizaron fueron:

Ms. Excel.- Es una aplicación para manejar hojas de cálculos. Este programa fue y sigue siendo desarrollado y distribuido por Microsoft, y es utilizado normalmente en tareas financieras y económicas. Es un programa para el procesamiento de datos.

SPSS.-Statistical Package for the Social Sciences: Programa estadístico informático muy usado en las ciencias sociales y las empresas de investigación de mercado, que permitirá el análisis de los datos recolectados con las técnicas e instrumentos a utilizar en el recojo de información.

4.6.1 Método de Análisis

Tabulación y distribución de frecuencias Medidas de tendencia central y dispersión Porcentajes y tasas Determinación de medidas de tendencia central, medidas de posesión y variabilidad, método manual, funciones estadísticas del Excel y el programa estadístico SPSS.

CAPITULO V

RESULTADOS

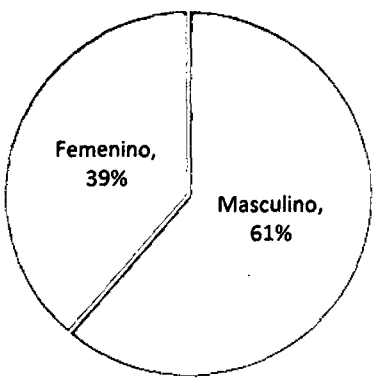
Los resultados se presentan de acuerdo a las variables planteados

5.1 VALORACIÓN ECONÓMICA

Las encuestas se determinaron, un total de 367, debido a la época invernal y las frecuentes reuniones de los Operados de Botes, por la coyuntura de reubicarlos, por la construcción del malecón de Yarinacocha, solo fue posible encuestar a 300 turistas que visitan la laguna de Yarinacocha y a 67 Operadores de Botes Turísticos. De los cuales presentamos los resultados siguientes:

¿Sexo de los usuarios de botes turísticos en la Laguna de Yarinacocha?

Grafico N° 04: Según Sexo



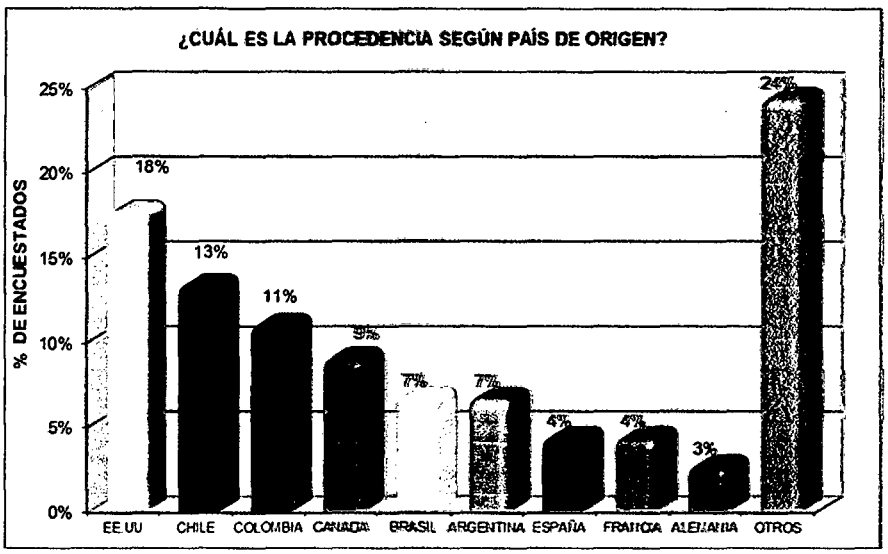
Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

La variable sexo, es otro indicador influyente en el valor económico de la Laguna de Yarinacocha que hace referencia a la preferencia de visitas a la zona si es mujer o varón el que visita más el lugar. Como se puede apreciar, existe mayor proporción de turistas de sexo masculino que femenino, esto se debe a que en la Laguna de

Yarinacocha existe dificultades para llegar hasta la zona; es decir, para llegar hasta allí debemos de caminar muchas cuestas y además, la infraestructura de la carretera no es adecuada. El 61%(184) de los visitantes son de sexo masculino y el 39%(116) de los visitantes son de sexo femenino.

¿Cuál es Procedencia según País de origen?

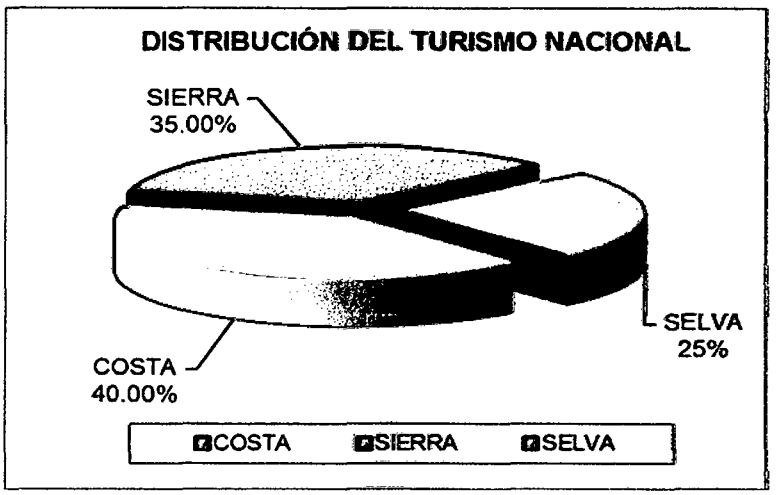
Grafico N° 05



Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

De acuerdo a la encuesta realizada, los turistas que en mayor porcentaje visitan Perú son los de procedencia de Estados Unidos con un 18%(53), seguido del país de Chile con 13%(40), luego Colombia con 11%(33), Canadá 9%(27), Brasil 7%(20) y Argentina con 7%(20). Seguido de otros países Europeos y otros.

Grafico N° 06

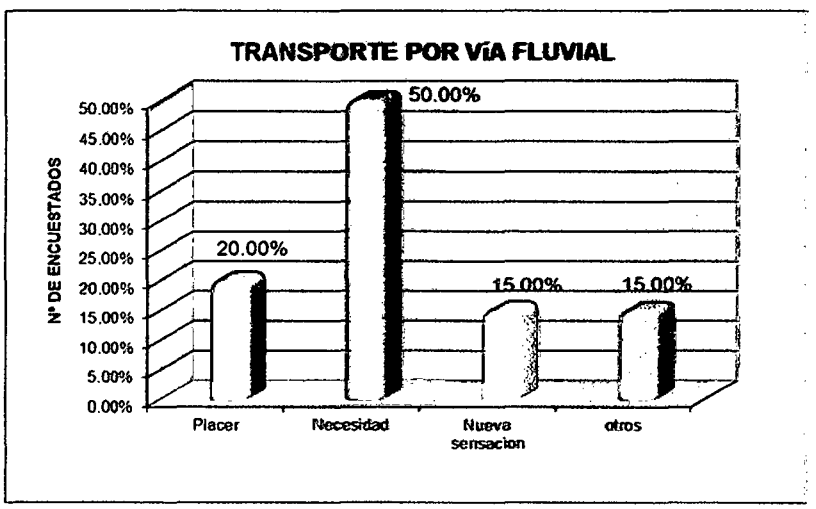


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

De los turistas nacionales, con mayor porcentaje que visitan la laguna de Yarinacocha son de la costa con 40%(120), seguido de la sierra con 35%(105) y finalmente de la selva con 25%(75).

¿El transporte por vía fluvial para usted, es?

Grafico N° 07



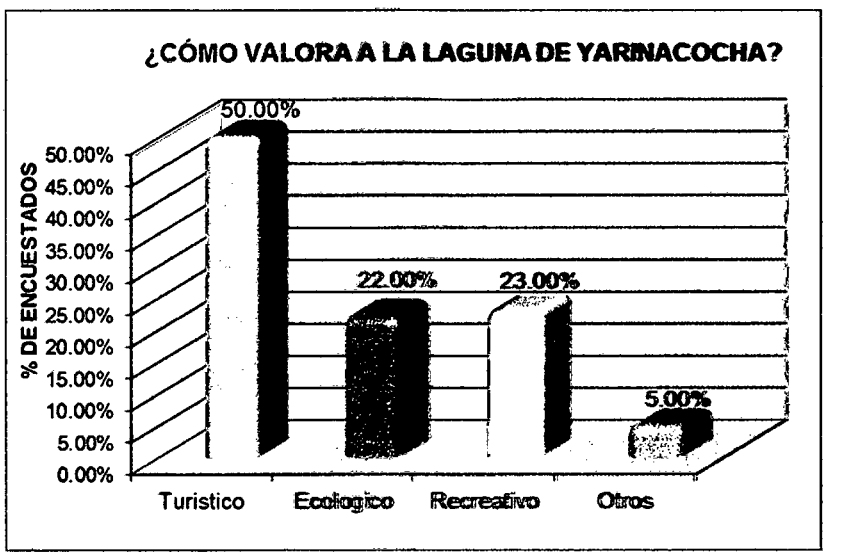
Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

De los turistas que visitan a la laguna de Yarinacocha que hicieron uso de los botes turísticos manifestaron, que mayoritariamente lo toman por necesidad que representa el 50%(150) y el 20%(60) por placer y 15%(45) por nueva sensación.

¿Cómo valora a la laguna de Yarinacocha?

Los visitantes manifestaron que valoran a la laguna de Yarinacocha, por turismo con un 50%(150), por recreativo 23%(69), ecológico 22%(66) y 5%(15) otros como biodiversidad, navegación fluvial etc.

Grafico No.08

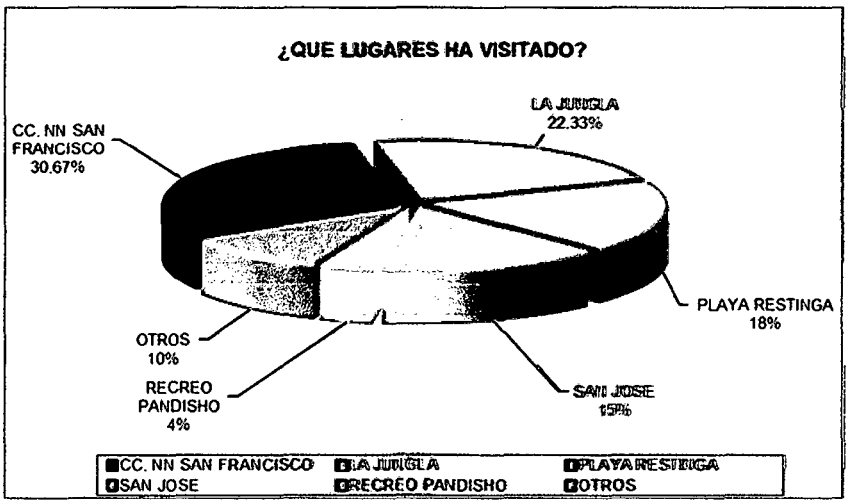


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.

¿Qué lugares ha visitado?

Los Lugares más visitaos fueron la CC.NN San Francisco con un 30.67%(92), la Jungla con 22.33%(67), Playa Restinga con 18.33%(55), San José con 15%(45) y Recreo Pandisho 3.67%(11).

Gráfico N° 09

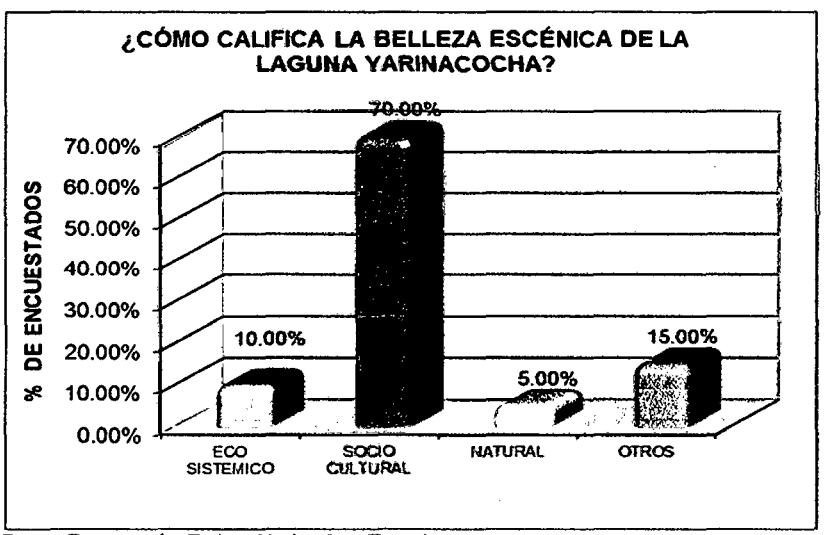


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

¿Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?

La mayoría de los visitantes calificaron la belleza escénica como socio cultural en un 70%,(210) como ecosistema el 10%(30), natural el 5%(15) y otros un 15%(45), algunos indicaron como socio cultural por la presencia de presencia de infraestructura de servicios como los restaurantes.

Gráfico N° 10

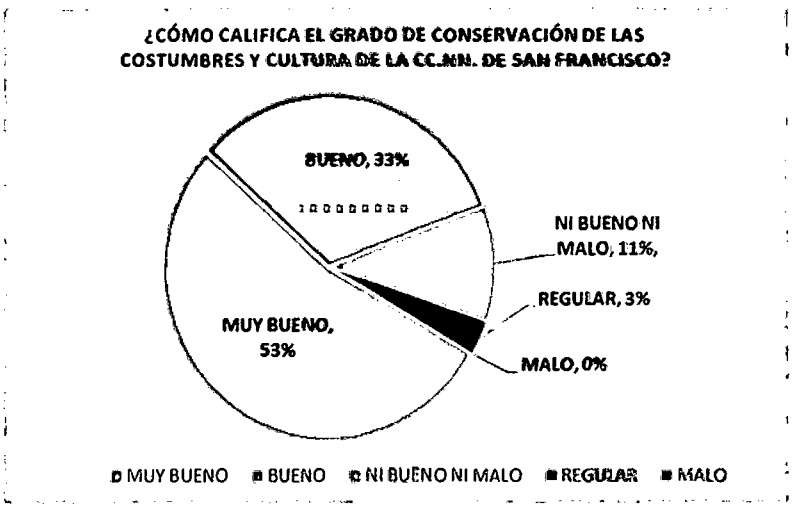


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

¿Cómo califica el grado de Conservación de las costumbres y cultura de la CC.NN. de San Francisco?

Los visitantes calificaron de muy bueno la conservación de las costumbres y cultura como muy bueno que representa el 53%(160) y bueno como 33%(98), ni bueno ni malo 11%(32) y regular 3%(10).

Gráfico N° 11

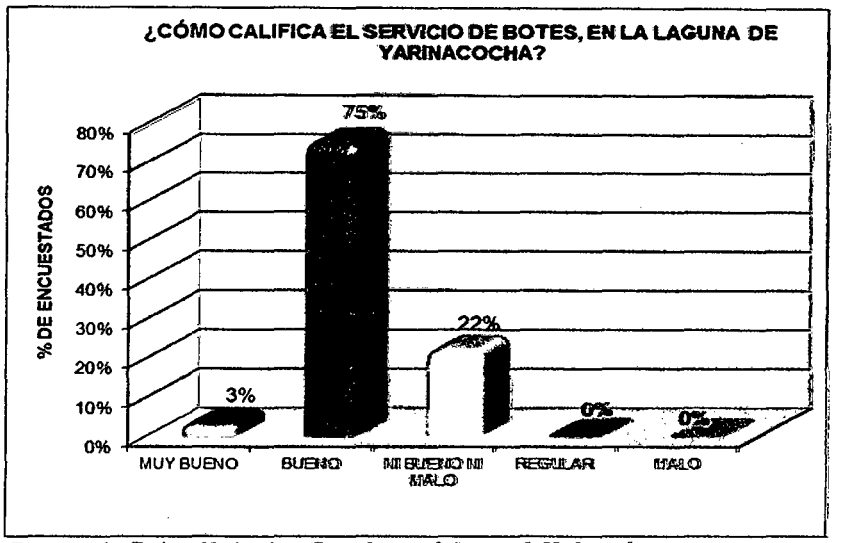


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros.
Elaboración: Propia

¿Cómo califica el servicio de botes, en la laguna de Yarinacocha?

De los turistas que hicieron uso de los botes afirmaron que el 75%(225), dan un servicio de bueno, ni bueno ni malo el 22%(66) y de muy bueno solo el 3%(9).

Gráfico N° 12

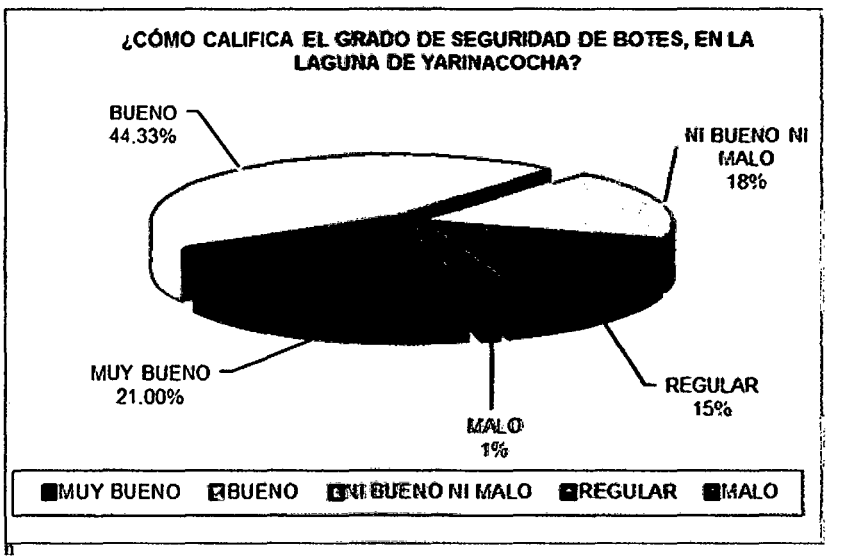


Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

¿Cómo califica el grado de Seguridad de Botes, en la Laguna de Yarinacocha?

Los visitantes calificaron el grado de seguridad de botes como de muy bueno el 21%(63), bueno 44%(133), ni bueno ni malo el 18%(55), regular el 15%(45) y malo el 1%(4).

Gráfico N° 13

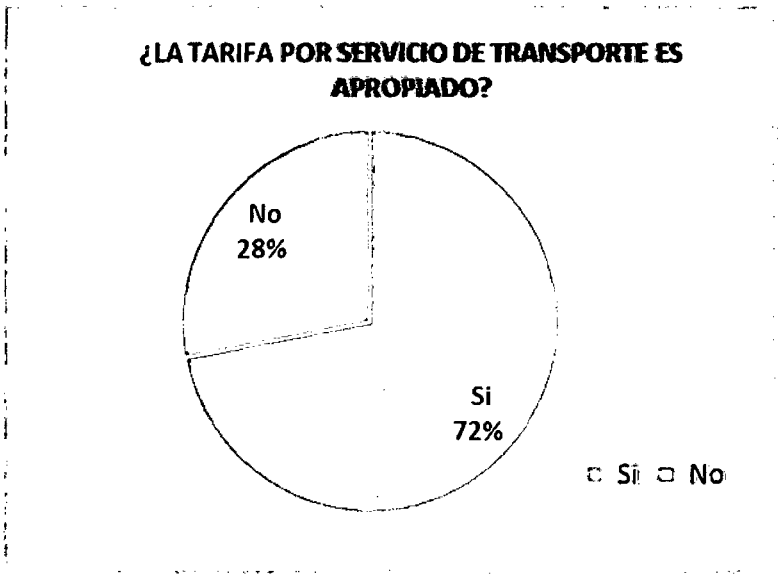


te: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

¿La tarifa por servicio de transporte es apropiado?

Consultado a los usuarios de los botes con respecto a la tarifa del servicio de bote, a lugares turísticos nos manifestaron que es apropiado el 72%(216) y el 28%(84) que no, básicamente por la falta de deficiencias de seguridad y el ruido molesto del motor.

Gráfico N° 14

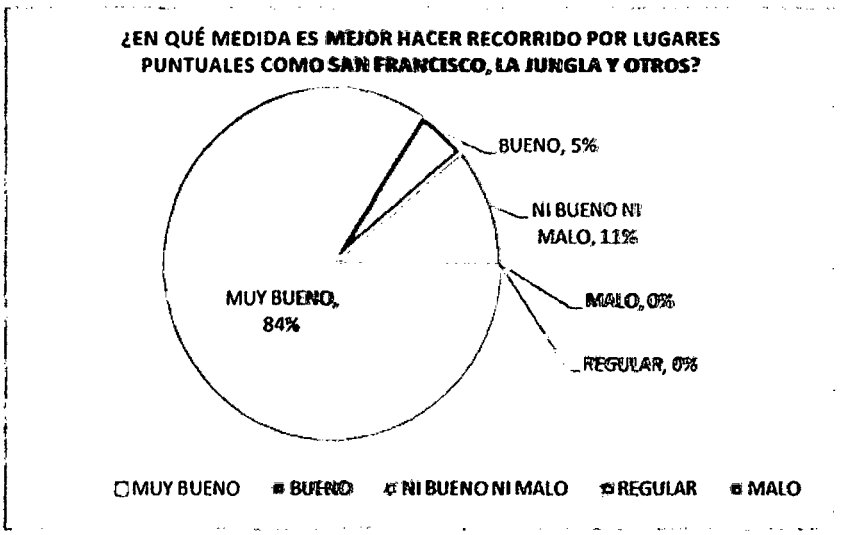


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

¿En qué medida es mejor hacer recorrido por lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros?

De los encuestados afirman que es muy bueno esta opción en 84%(252), considera que no es ni bueno ni malo en 11%(33) y el 5%(15) dice que bueno

Gráfico N° 15

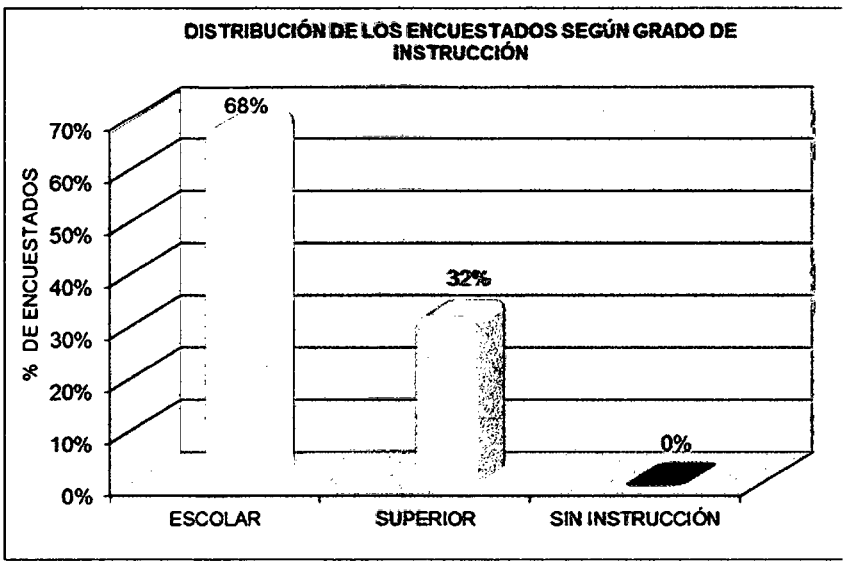


Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

NIVEL EDUCATIVO:

El nivel de educación de los turistas se ha tomado en cuenta debido a que, los gustos y las preferencias de cada visitante varía cuando éste tiene mayor conocimiento de los recursos naturales y lo valora de acuerdo a las perspectivas de la realidad y la relaciona con el medio ambiente, en cambio, las personas que tienen bajo nivel de educación, desconocen en gran medida las funciones de los bienes naturales. En tanto que, una persona que visita el lugar en este caso la Laguna de Yarinacocha que tiene conocimientos del bien que proporciona la naturaleza para el equilibrio de los ecosistemas, no sólo irá y disfrutará de él como recurso natural; sino que también lo valorará y cuidará de ella... a diferencia de otra persona que desconoce, en su gran mayoría visitará el lugar como un lugar de recreación y diversión.

Gráfico N° 16



Fuente: Encuesta a los Turistas Nacionales y Extranjeros en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Del total de los encuestados (300), el 68%(204) de las personas, tienen un nivel educativo de escolar y un 32%(96) de las personas, tienen un nivel educativo de superior, siendo además, que en dicha encuesta no se encontró a ninguna persona sin ningún grado de instrucción, esto indica que, la mayoría de las personas tienen conocimiento sobre los bienes y beneficios que brinda la naturaleza.

INGRESO MENSUAL:

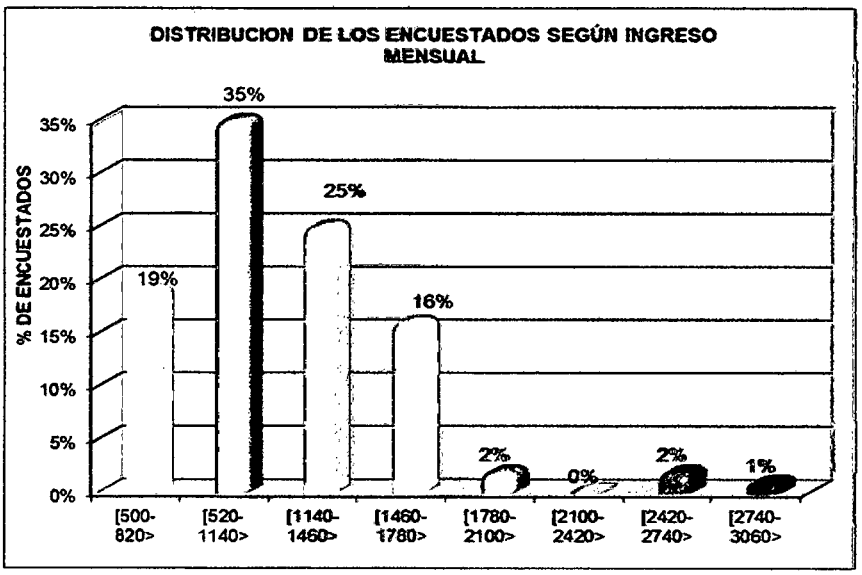
La variable del ingreso mensual de los encuestados o de los visitantes, nos permite medir la cantidad de dinero que los turistas perciben o ganan por las diferentes actividades que realiza para solventarse, es decir; esta variable se cuantificará en nuevos soles. En consecuencia, el rango de ingreso de los encuestados oscila entre S/.500.00 a 3060 nuevos soles mensuales.

Cuadro N° 11
DISTRIBUCION DE LOS ENCUESTADOS
SEGÚN INGRESO MENSUAL

INGRESO	Cantidad	Porcentaje
[500 - 820>	57	19.00%
[520 - 1140>	105	35.00%
[1140 - 1460>	75	25.00%
[1460 - 1780>	48	16.00%
[1780 - 2100>	6	2.00%
[2100 - 2420>	0	0.00%
[2420 - 2740>	6	2.00%
[2740 - 3060>	3	1.00%
TOTAL	300	**100.00%**

Fuente: Encuesta Realizada 04/04/15
Elaboración Propia

Grafico N° 17



Fuente: Elaboración Propia

De todo Los turistas que visitan a la Laguna de Yarinacocha, tienen un ingreso promedio de S/. 1158.00 nuevos soles, aproximadamente, además, de 300 turistas, 57(19%) de ellos tiene un ingreso menores S/ 820 nuevos soles, aproximadamente. Por otro lado, en la mayoría de personas (105)35% de S/. 1140.00 nuevos soles. 6 de ellos sólo tienen un ingreso mensual de S/. 2100.00 (2%) nuevos soles esto debido a

que en su mayoría son jóvenes estudiantes. Pocas personas tienen ingresos superiores a S/. 2740.00 nuevos soles. Los ingresos que perciben los turistas en su gran mayoría están comprendido entre S/. 520.00 a S/. 1780.00 nuevos soles, ya que, 228 turistas afirmaron tener su ingreso en este intervalo.

Cómo ya se mencionó anteriormente, existen pocos turistas que tienen sus ingresos mayores S/. 2740.00 nuevos.

AGRADO DE LA BIODIVERSIDAD.

Esta variable hace referencia a las preferencias que tiene el individuo con respecto a la Laguna de Yarinacocha. Además, nos permite ver si el turista está o quedó satisfecho con los bienes y servicios que le brinda el lugar; es decir, si le agradó o no el lugar que visitó, en este caso la Laguna de Yarinacocha.

CUADRO N° 12

DISTRIBUCION DE VISITANTES SEGÚN EL AGRADO DE LA BIODIVERSIDAD

AGRADO	Cantidad	Porcentaje
SI	234	78.00%
NO	66	22.00%
TOTAL	300	**100.00%**

FUENTE:ENCUESTA REALIZADA 04/04/15
ELABORACION PROPIA

Del total de los encuestados, el 78%(234) de ellos afirma que la Laguna de Yarinacocha fue de su agrado, no sólo por los servicios que brinda el lugar, sino que también que estarían dispuestos a volver

en un momento determinado. Además, de los 300 personas encuestadas el 22% (66) de ellos afirman que no les gustó el lugar, esto debido a muchos factores uno de ellos es por la distancia de la misma y por lo difícil que es de llegar hasta la Laguna de Yarinacocha (infraestructura vial en mal estado), otro de los factores es porque existe inseguridad en la zona ya sea por lo alejado que es el lugar o también porque no hay seguridad de salvavidas para los bañantes.

FRECUENCIA DE VISITAS POR AÑO

La frecuencia de visitas de los turistas, hace referencia a la cantidad de veces que el turista visita el lugar en función a sus ingresos y a los gustos y preferencias del lugar. No obstante, esta variable se mide en función a su disponibilidad a pagar de los visitantes para acceder a la zona; sin embargo, también existe algunos factores que explican esta variable como es el caso de las actividades que realiza, su nivel de ingreso y la distancia del lugar.

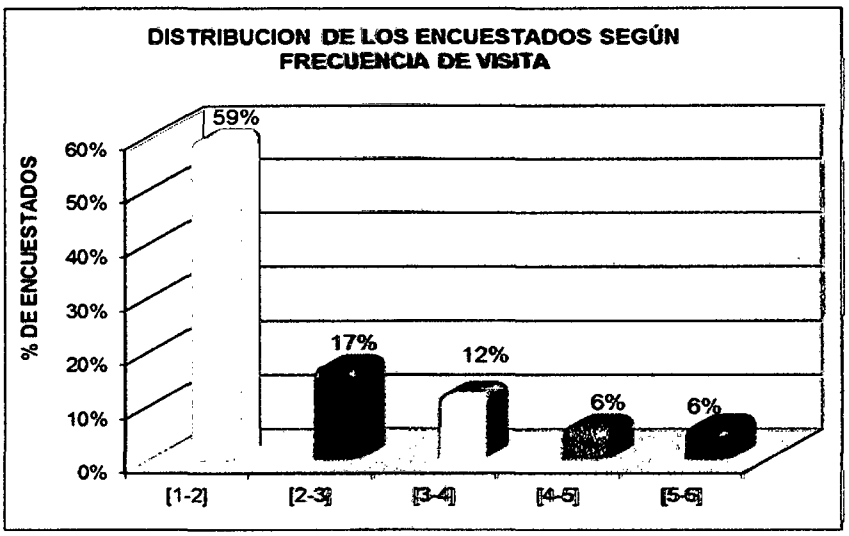
CUADRO N° 13

DISTRIBUCION DE LOS ENCUESTADOS SEGÚN FRECUENCIA DE VISITA

VISITAS/AÑO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
[1-2[	177	59.00%
[2-3[	51	17.00%
[3-4[	36	12.00%
[4-5[	18	6.00%
[5-6[	18	6.00%
TOTAL	300	100.00%

FUENTE:ENCUESTA REALIZADA 04/04/15
ELABORACION PROPIA

GRAFICO N° 18



Fuente: encuesta realizada 04/04/15
Elaboración propia

Del cuadro anterior, se puede decir que, el 59%(177) de las personas encuestadas, sólo visita la Laguna de Yarinacocha a lo mucho de 1 sola vez al año, esto se debe que en su gran mayoría son estudiantes jóvenes que no cuentan con muchos recursos económicos para volver a visitar y también porque el lugar es muy difícil para su accesibilidad. Por otro lado, el 17% (51) de las personas visitan el lugar de 2 a 3 oportunidades al año, esto en su gran mayoría con fines recreativos. Además, un 12%(36) de las personas vuelven a visitar de 4 hasta 6 oportunidades a la Laguna de Yarinacocha, muchas veces con fines de investigación y estudios medio ambientales.

4.2 Servicios de botes de transporte turístico

Los resultados de servicios que prestan los botes turísticos, en la laguna de Yarinacocha, tiene una población de 81 botes debidamente registrados en dos asociaciones, la Asociación de Botes Turístico los Delfines y la Asociación de botes los Yacurunas y de acuerdo a los cálculos estadísticos se estableció la muestra de 67 operadores de botes para ser encuestados, cuyos resultados totales se presentan en la

CUADRO N° 14

La tabla contiene las preguntas y repuestas de las dos variables de, valor económico y del servicio de los botes turísticos en la laguna de Yarinacocha

RESUMEN DE ENCUESTA A LOS OPERADORES DE BOTES TURISTICOS

CUESTIONARIO DE ENCUESTAS	MUY BUENO	BUENO	NI BUENO NI MALO	REGULAR	MALO	TOTAL
1.-En qué medida el transporte fluvial contamina el agua?	7	20	13	27	0	67
2.-Varia el transporte fluvial de la época de verano a invierno?	7	27	20	13	0	67
3.-Cuál es el grado de riqueza turística de la laguna Yarinacocha?	0	37	20	10	0	67
4.-Ha recibido capacitación sobre recursos turísticos de la laguna Yarinacocha?	7	20	27	13	0	67
5.-En que medida conoce la riqueza biodiversa de la laguna Yarinacocha?	0	20	34	13	0	67
6.-Cómo califica la CC.NN de San Francisco, para el turismo en la laguna Yarinacocha?	0	20	13	7	27	67
7.-Cómo califica la recreo turístico la JUNGLA para el turismo en la laguna Yarinacocha?	0	29	20	18	0	67
8.-Sabe si la sedimentación es alto en la laguna Yarinacocha?	0	35	27	5	0	67
9.-Afecta la navegabilidad la sedimentación, en la laguna Yarinacocha?	0	34	20	0	13	67
10.-La sedimentación es una amenaza para la laguna de Yarinacocha?	0	36	24	7	0	67
11.- Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?	0	38	29	0	0	67
12.- La presencia de Instalaciones de restaurantes en que grado cambia la belleza de la laguna de Yarinacocha?	0	20	33	7	7	67
13.-Cuál es el grado de Conservación de las costumbres y cultura de las CC.NNs de San Francisco y San Clara?	0	27	27	7	6	67
14.-En que medida la forma de gobierno de las CC,NNs a variado con la presencia de autoridades, como Teniente	0	20	34	13	0	67
15.-En qué grado afecta la extinción del Paiche en la laguna Yarinacocha?	0	9	13	20	25	67
16.- Cómo califica las acciones conservación de la laguna de Yarinacocha?	0	10	27	25	5	67
17.- ¿Los turistas solicitan canoas para navegar en la laguna de Yarinacocha?	7	20	27	13	0	67
18.-¿Los botes son seguras para navegar en la laguna de Yarinacocha?	7	27	26	7	0	67
19.- ¿Cuál es el grado de comodidad de botes, en la laguna de Yarinacocha?	0	27	34	6	0	67
20.- ¿Cuál es el grado de seguridad de botes, en la laguna de Yarinacocha?	13	13	34	7	0	67
21.- ¿Cómo son las quejas de los usuarios del servicio de los botes, en la laguna de Yarinacocha?	6	5	42	14	0	67
22.-¿Como califica el registro de propiedad de los botes por el sector turismo	0	27	33	7	0	67
23.- ¿En qué grado considera el registro de los botes turísticos en la capitanía?	0	27	40	0	0	67
24.- ¿Cuenta con autorización de zarpe su bote?	0	27	13	20	7	67
25.- ¿Cual es grado de satisfacción de sus ingresos por el servicio de transporte con su bote?	0	47	7	13	0	67
26.- ¿La tarifa por servicio de transporte es apropiado?	0	47	20	0	0	67
27.- ¿Cuál es grado de demanda de los servicios de transporte los fines de semana?	10	27	20	10	0	67
28.- ¿Cuál es grado de demanda durante los días de las	0	27	20	20	0	67
29.- ¿En que medida es mejor ir a lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros	0	27	40	0	0	67
30.- ¿En que grado es mejor para usted, hacer recorrido por la laguna de Yarinacocha?	0	27	35	5	0	67

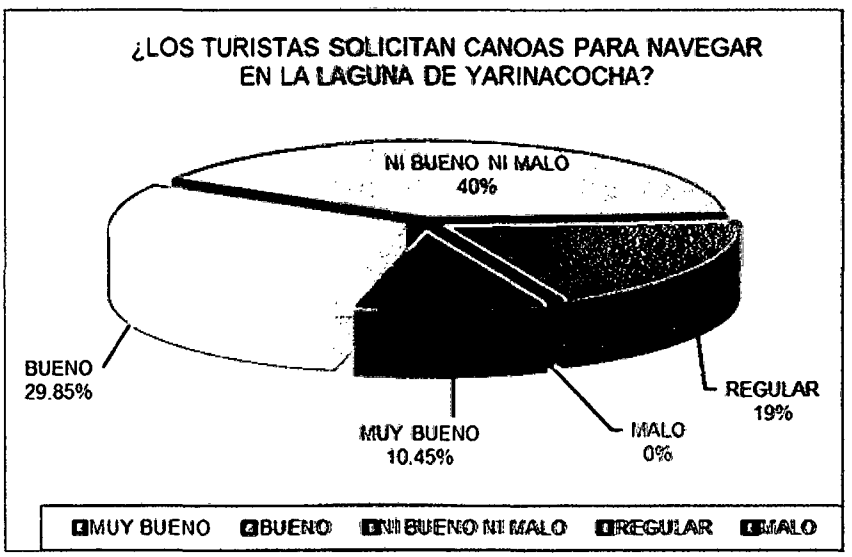
Fuente: Elaboración Propia

La encuesta a los boteros se hizo las preguntas teniendo en cuenta las dos variables, correspondiente a los valores de uso y no uso y también de los servicios de botes.

Del variable servicio de botes de transporte turístico y tipo de embarcación, tenemos las siguientes preguntas:

¿Los turistas solicitan canoas para navegar en la laguna de Yarinacocha?

GRAFICO N° 19

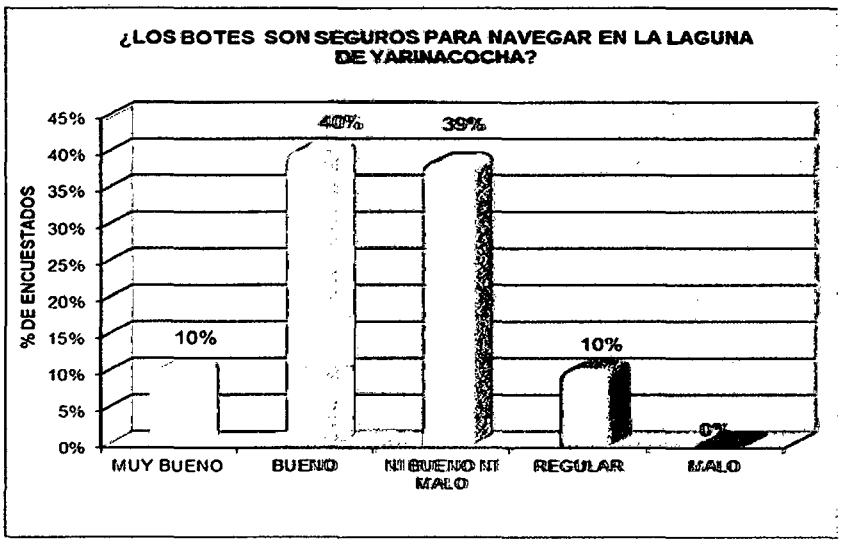


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

De los 67 encuestados el 40%(27) afirman que los turistas solicitan canoas para navegar, calificados como muy bueno y bueno.

¿Los botes son seguros para navegar en la laguna de Yarinacocha?

GRAFICO N° 20

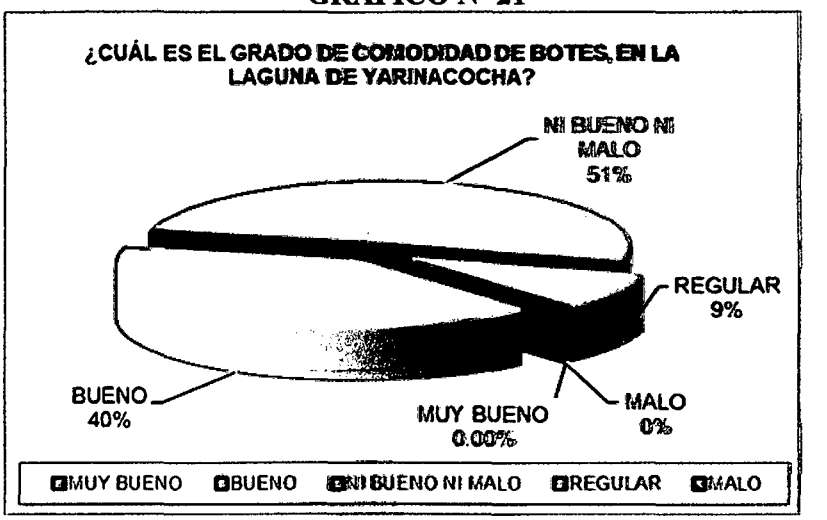


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

De la versión de los boteros, el 10%(7) dicen que es, muy bueno la seguridad y el 40%(27) manifiesta que es bueno la seguridad, , mientras que el 39%(26) de los boteros manifiestan que no es ni uno ni otro y 10%(7) manifiesta que es regular. Por el tema de la seguridad, los turistas manifestaron además que deben formalizarse ya que los ellos quien brindan el servicio turístico a los turistas nacionales y extranjeros. Además deben de tener todos sus implementos necesarios como: chalecos salvavidas, botiquín de primeros auxilios, boyas de resistencia, la relación de pasajeros y de carga, sobre todo seguro contra accidentes.

¿Cuál es el grado de comodidad de botes, en la laguna de Yarinacocha?

GRAFICO N° 21

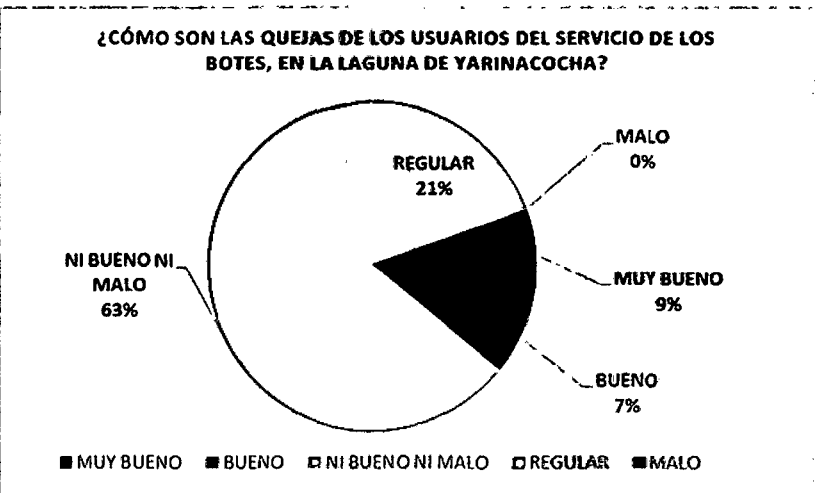


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

El 40%(27) de los encuestados manifiestan, que el grado de comodidad es bueno, el 51%(34) manifestaron que no es ni bueno ni malo y el 9%(6) manifestó que es regular.

¿Cómo son las quejas de los usuarios del servicio de los botes, en la laguna de Yarinacocha?

GRAFICO N° 22

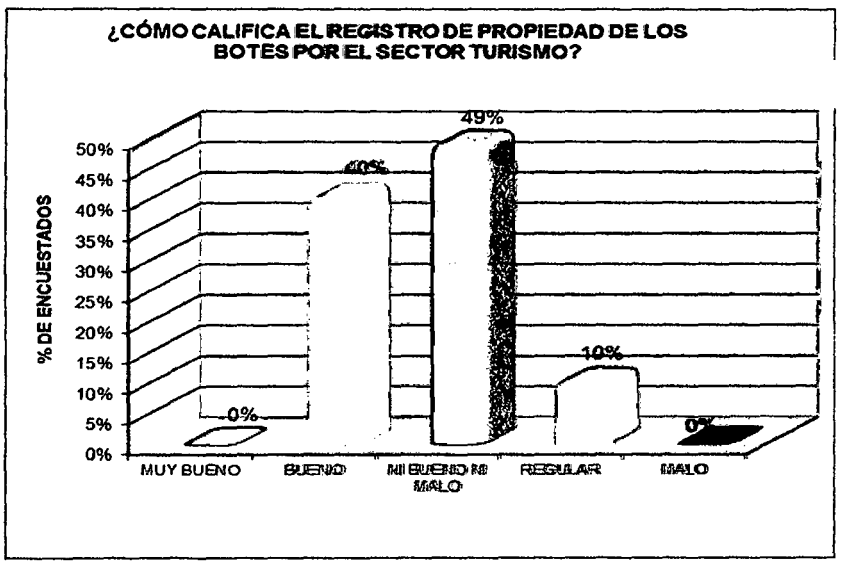


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Los encuestados en un 63%(42) no manifiestan sobre la comodidad y el 21% manifiestan, que la comodidad es regular.

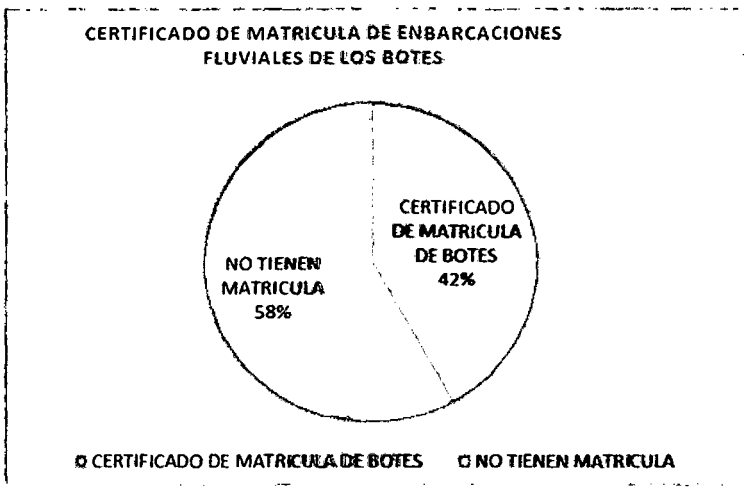
¿Cómo califica el registro de propiedad de los botes por el sector turismo?

GRAFICO N° 23



Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

GRAFICO N° 24



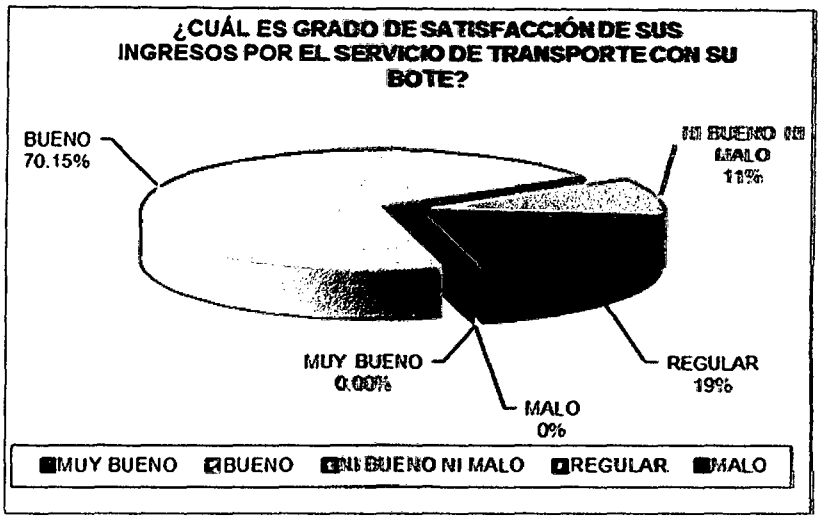
Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

La calificación de registro es del 40%(27) como bueno y 49%(33) ni bueno ni malo y 10%(7) de regular. Según las evidencias del registro en sus propias naves del total de 67 botes acoderados se apreció que el 58%(39) no tienen matricula y el 42%(28) cuentan con matricula, y están legalmente formalizados ante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Estos han sido registrados con una antigüedad superior a los 10 años y los otros carecen por que no cumplen con los requisitos exigidos por la capitanía de puertos.

Pero actualmente están en proceso de formalizarse debido a que la dirección general de capitanías y guardacostas ha iniciado procedimiento administrativo para la formalización y regularización de las embarcaciones menores, para lo cual viene gestionando la aprobación de la resolución ministerial, a fin de obviar algunos requisitos establecidos en el texto único de procedimientos administrativos de la marina de guerra del Perú (TUPAM-15001).

¿Cuál es grado de satisfacción de sus ingresos por el servicio de transporte con su bote?

GRAFICO N° 25



Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

El 70%(47) manifestó que su satisfacción es buena, mientras que el 11%(7) manifestó que no es ni bueno ni malo y 19%(13) manifestó que es regular.

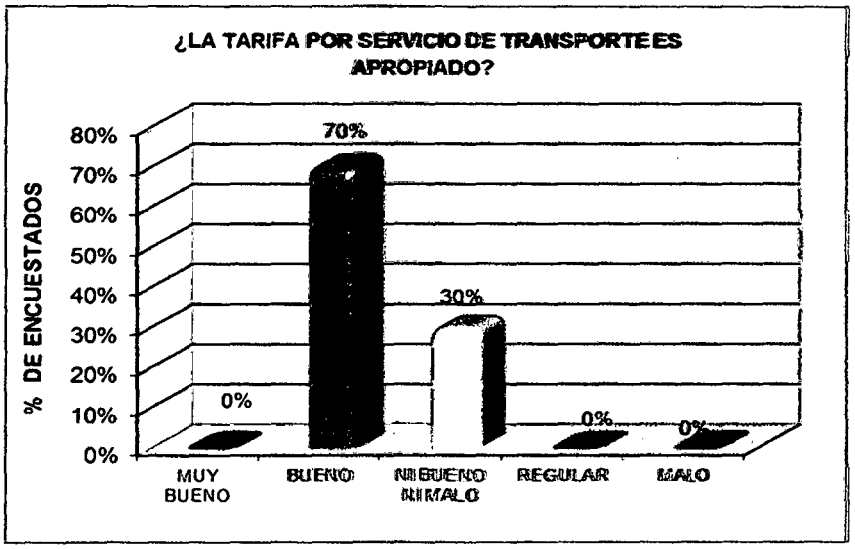
El precio según acuerdo, de la organización es de S/ 30, aun punto turístico sea San Francisco, la Jungla u otro punto turístico, sin embargo, la competencia de los operadores varían el precio bajando desde S/. 30 treinta nuevos soles, hasta S/ 28.00 veinte nuevos soles.

Los servicios realizados, los días de lunes a viernes es muy escaso pudiendo ser un promedio de 04 cuatro y los sábados 3 tres y domingos un promedio de 4 servicios, alcanzando un promedio de 11 servicios semanales, generando un ingreso promedio de S/. 250.00 y un ingreso bruto mensual de S/ 1000.00 mil nuevos soles.

Los costos de transporte por viaje, es de un promedio de S/ 4.00, que incluye la gasolina y una fracción de tiempo, por mano obra.

¿La tarifa por servicio de transporte es apropiado?

GRAFICO N° 26

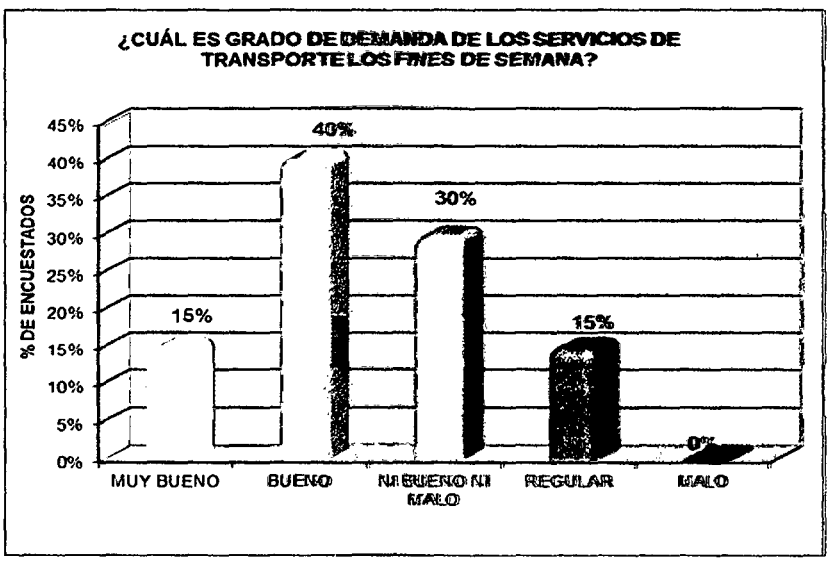


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Los operadores de botes en 70%(47) manifestaron que la tarifa es apropiada y el 30%(20) manifestaron que no es bueno ni malo.

¿Cuál es grado de demanda de los servicios de transporte los fines de semana?

GRAFICO N° 27

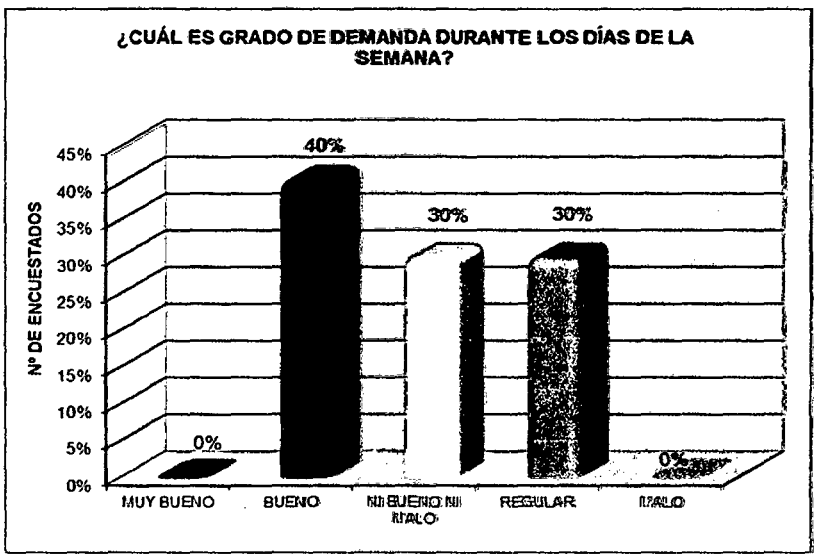


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

La demanda los fines de semana, el 40%(27) manifiesta que es buena el 30%(20) que no es buena ni mala, el 15%(10) indica que es muy buena y el 15%(10) manifiesta que es regular, que además manifestaron los operadores de botes que en los días sábado y domingo logran zarpes en un promedio de 4 viajes

¿Cuál es grado de demanda durante los días de la semana?

GRAFICO N° 28



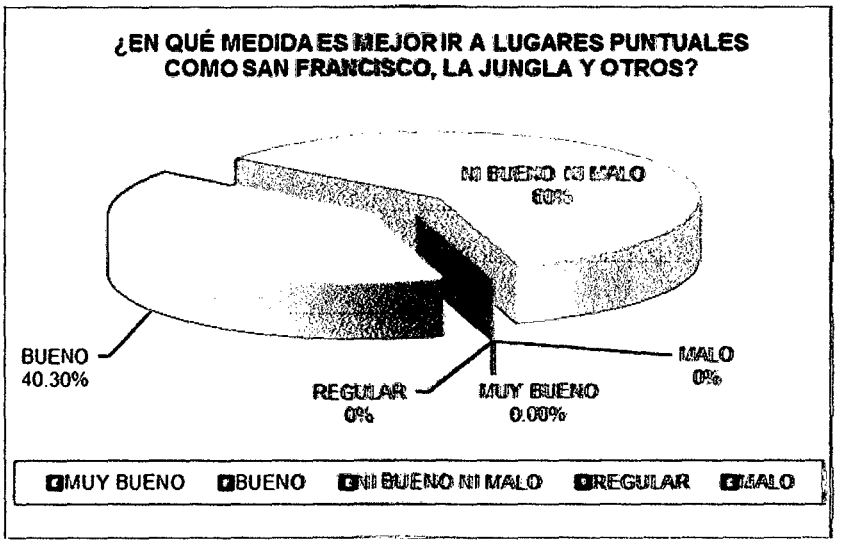
Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

La demanda durante los días dela semana califican 40%(27) que es buena, el 30%(20) califican ni buena ni mala y el 30%(20) califican de regular, además manifestaron que durante la semana de lunes a viernes solo se hace un promedio de 2 zarpes, afectando los ingresos de los propietarios.

¿En qué medida es mejor ir a lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros?

Los encuestados manifestaron que es buena un 40%(27) y ni buena ni malo el 60%(40), además indicaron que en estos viajes, tienen que esperar hasta por una hora, perdiendo la posibilidad de ir y regresar por mayores zarpes.

GRAFICO N° 29

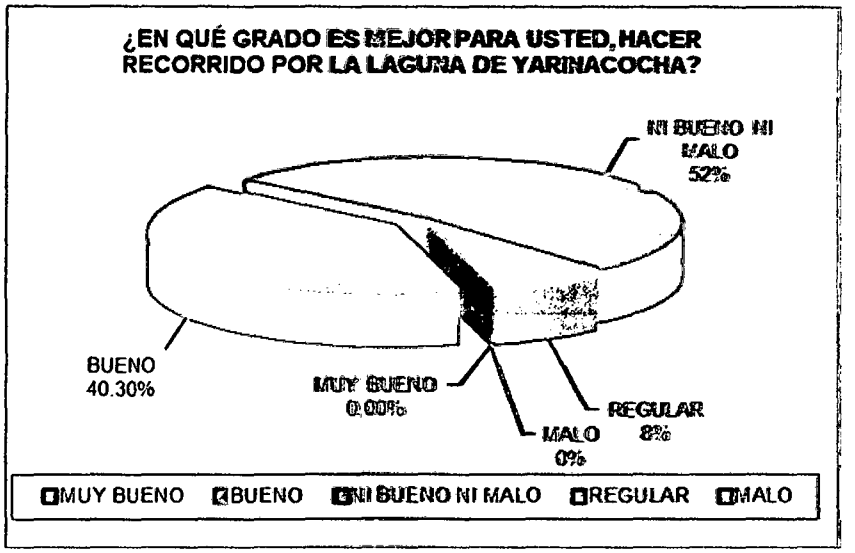


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

¿En qué grado es mejor para usted, hacer recorrido por la laguna de Yarinacocha?

Los boteros indicaron en el recorrido, generalmente se hace en menos de una hora y pueden hacer otra a medida que haya más demanda. Además los recorridos lo realizan más los fines de semana debido a que existe mayor demanda de turistas nacionales y extranjeros.

GRAFICO N° 30

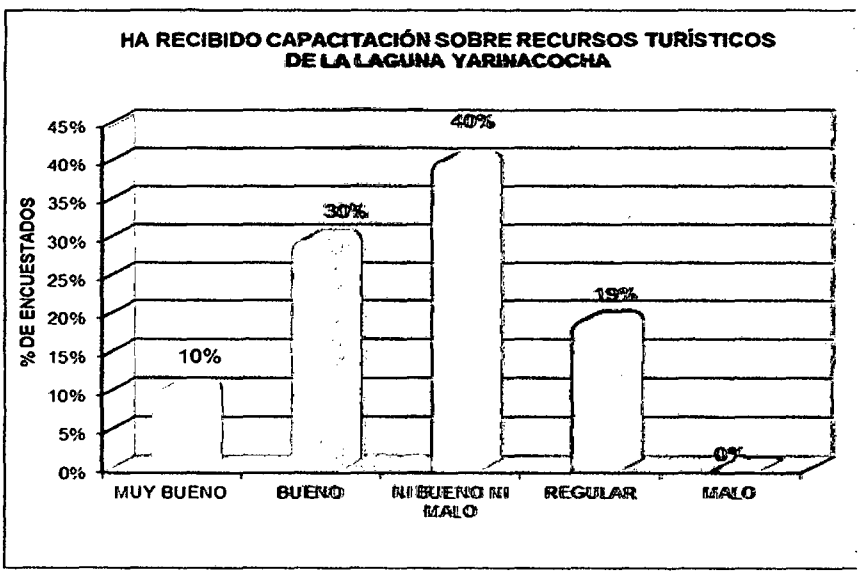


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Los encuestados manifestaron que es buena un 40%(27) y ni buena ni malo el 52%(35), regular 8%(5) además indicaron que en estos viajes, tienen que esperar hasta por una hora, perdiendo la posibilidad de ir y regresar por mayores zarpes.

¿Ha recibido capacitación sobre recursos turísticos de la laguna Yarinacocha?

GRAFICO N° 31

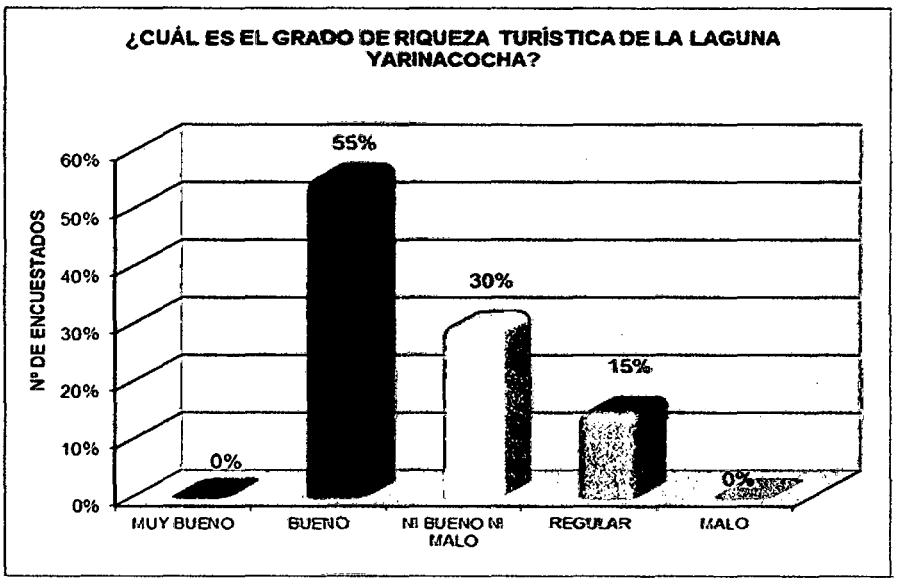


Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Los encuestados manifestaron que es buena un 30%(20) y ni buena ni malo el 40%(27), regular 19%(13), Además indicaron los boteros que si reciben capacitación por parte de la Dirección de Comercio Exterior y Turismo de la Región Ucayali y también de la dirección de transportes acuáticas, pero ellos sugieren que las capacitaciones sean más seguidas ya que son de suma importancia para mejorar la calidad del servicio.

¿Cuál es el grado de riqueza turística de la laguna Yarinacocha?

GRAFICO N° 32



Fuente: Encuesta a los operadores de Botes en la Laguna de Yarinacocha.
Elaboración: Propia

Los encuestados manifestaron que es buena un 55%(37) y ni buena ni malo el 30%(20), regular 15%(10), Además indicaron los boteros que si conocen la riqueza turística que mantiene la laguna de Yarinacocha. Pero sus inquietudes son sobre la presencia de las autoridades que deben poner mayor énfasis para cuidar y preservar la laguna de Yarinacocha.

Evaluación económica del servicio de botes

La evaluación económica nos muestra un Valor Actual Neto de S/. 6,528.16,perido de recuperación en dos años, con una vida útil del principal equipo que el bote de madera, que pasado los tres años hay que reponer casi toda la madera externa e interna del bote, así como el peke peke.

T.2 evaluación económica de botes turísticos

Para aplicar el Valor Actual Neto (VAN) en la valoración económica se realizó mediante la fórmula siguiente:

Formula del VAN

$$VAN = -I_0 + \sum_{i=1}^{n} \frac{F_i}{(1+r)^i}$$

Formula del TIR

$$TIR = i_1 + \left[\frac{VP \cdot (i_2 - i_1)}{VP + |VN|} \right]$$

TIR= Tasa Interna de Retorno

VP= es el VAN (positivo) a la tasa de actualización baja i_1

/*VN*/= es el VAN (negativo) a la tasa de actualización baja i_2

i_1=Tasa de actualización donde el VAN es positivo

i_2= Tasa de actualización donde el VAN es negativo

CUADRO N° 15

RUTAS TURISTICAS POR SEMANA				
Días	lunes - viernes	sábado	domingo	total semana
Zarpe	4	3	4	11

INGRESOS	26	28	30	84
			Promedio semanal	**28**

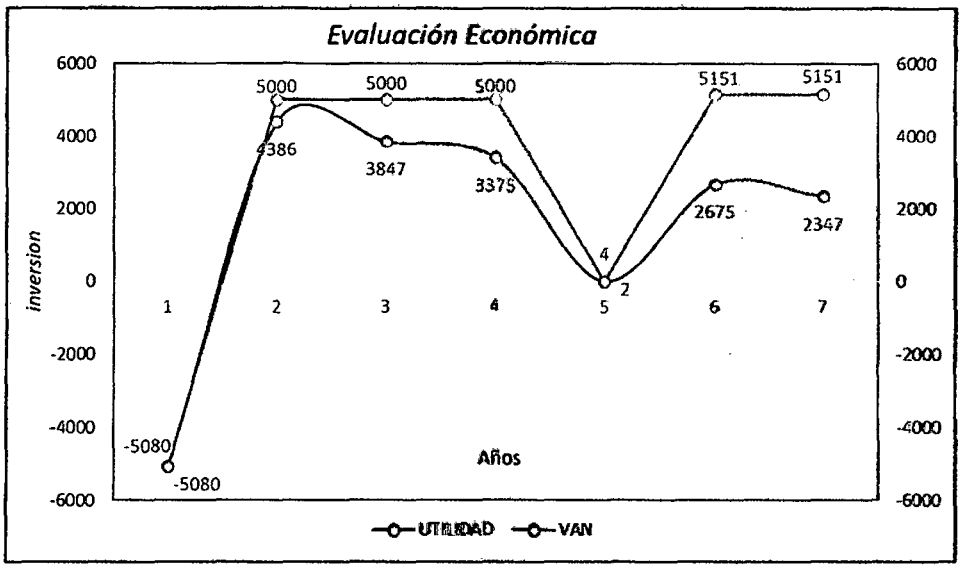
Elaboración: Propia - Cálculos realizados por inversión en botes turísticos

CUADRO N° 16

EVALUACIÓN ECONÓMICA							
INVERSION TOTAL	**AÑO 0**	**AÑO 1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**	**AÑO 5**	**AÑO 6**
EGRESOS	**5080**	**11016**	**11016**	**11016**	**17063**	**11346**	**11346**
Inversiòn							
.Bote madera	2000				2251		
.motor PkPk 10HP	2600				2926		
.Chalecos	480				540		
Gastos operativos							
.Combustible		1716	1716	1716	1767	1767	1767
.Mano de obra		9000	9000	9000	9270	9270	9270
.mantenimiento de motor		300	300	300	309	309	309
INGRESOS		**16016**	**16016**	**16016**	**17067**	**16497**	**16497**
.Zarpes (11 x 52)		16016	16016	16016	16497	16497	16497
Precio de rescate (28.5%)					570		
UTILIDAD	**-5080**	**5000**	**5000**	**5000**	**4**	**5151**	**5151**
14%							
Factor de actualizaciòn	1.00	0.88	0.77	0.67	0.59	0.52	0.46
VAN	-5080	4386	3847	3375	2	2675	2347
VA egresos	5080	9663	8476	7435	10103	5893	5169
Suma de VA de egresos	51819.61						
VA ingresos		14049	12324	10810	10105	8568	7516
Suma de VA de ingresos	63372.13						
VAN	**11,552.52**						
TIR	**89.66%**						
PRI	2 años						
B/C	1.22						

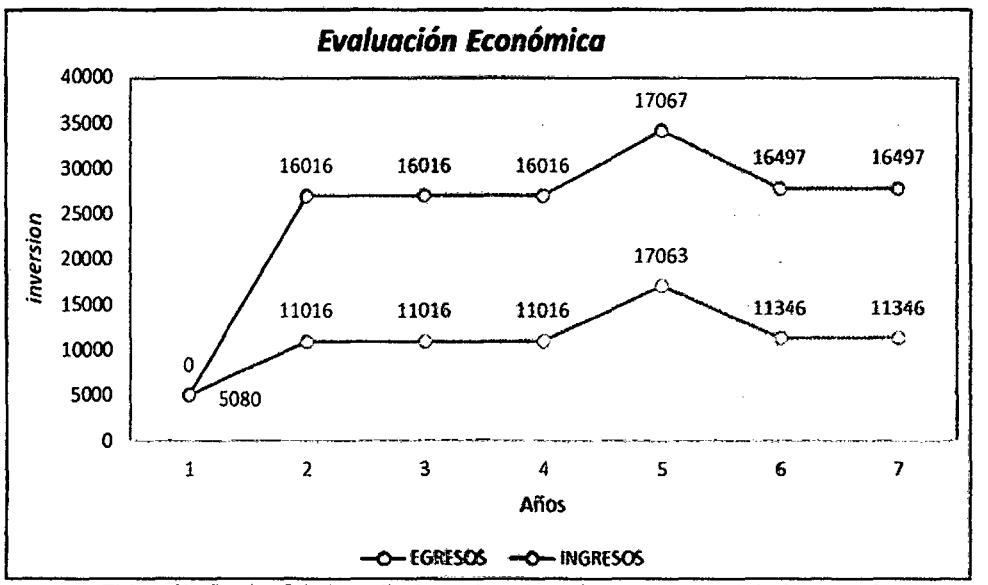
Elaboración: Propia - Cálculos realizados por inversión en botes turísticos

GRAFICO N° 33



Elaboración: Propia - Cálculos realizados por inversión en botes turísticos

GRAFICO N° 34



Elaboración: Propia - Cálculos realizados por inversión en ingresos e egresos de los botes turísticos

Valor Actual Neto (VAN)

En el cuadro se puede observar que el valor actual neto es de s/. **11,552.52** positivo, es decir es rentable invertir en botes de transporte turístico, ya que dentro de los 2 años se recupera la inversión además genera más rentabilidad de lo esperado.

Tasa Interna de Retorno (TIR)

En el cuadro se puede observar que la tasa interna de retorno es de **89.66%,** positivo, es decir es rentable invertir en botes de transporte turístico, ya que dentro de los 3 años se recupera la inversión además genera más rentabilidad de lo esperado. Ademas se puede analizar que en el 4 año se repone nuevamente el bote, con una valor de rescate de 570 nuevos soles, que es parte del ingreso.

Además se puede analizar que el 4 año el VAN es de s/2.00 la cual nos indica que, por reponer nuevo activo las utilidad son muy bajas y prácticamente solo recuperamos la inversión, pero para el 5^{to} y 6^{to} año la rentabilidad es mayor, la cual es muy recomendable invertir en esta actividad económica.

COSTO DE VIAJE

Costo de viaje del turista en Ucayali que viene desde Lima a Pucallpa para conocer los diferentes lugares turísticos que ofrece la Laguna de Yarinacocha, en las cuales está considerada por categorías: el pasaje, hotel, alimento, movilidad local y souvenir. Se muestra los costos de las diferentes categorías en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 17

PROMEDIO POR TRES DIAS DE TURISMO EN UCAYALI-(LIMA-PUCALLPA)							
CLASE	PASAJE		HOTEL	ALIMENTO	MOVILIDAD LOCAL	SUVERNIR	TOTAL DE COSTO
A	LAN PREMIUN	390	315	100	150	600	3885
		390	945	300	450	1800	
B	LAN	300	90	75	50	200	1545
		300	270	225	150	600	
C	PERUVIAN Y/O STAR PERU	240	60	60	30	100	990
		240	180	180	90	300	
D	TERRESTRE	160	45	25	15	30	505
		160	135	75	45	90	

	HOTEL	RESTAURANT
A	RIVER	ANACONDA
	CASA ANDINA	ORLANDO
	SOL DE ORIENTE	LOS ROSALES
B	GAVILAN	EL VIAJERO
	SAN ANTONIO	KITY
	HOTEL PETITAS	
C	5 COMENTARIOS	LORETANITA
	METRO	CUSQUEÑITA
	EL REFUJIO	YARINA

Fuente: Elaboración propia

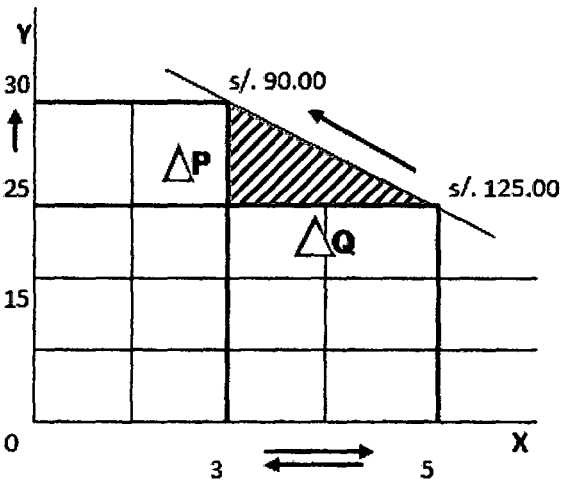
Se calculó un promedio de costo de viaje que un turista gastaría hasta llegar a disfrutar de los lugares turísticos que ofrece la laguna de Yarinacocha, se tomó en consideración la estadía por tres días de visita a los diferentes lugares turísticos como: La jungla, CC.NN san francisco, Playa Restinga y otros. Podemos notar que el costo de la clase A es de s/ 3885.00 nuevos soles, es la más alta ya que en esta categoría están considerados las personas que tienen buena economía. Además se calculó el costo de la inversión más baja es decir la clase D de solo s/ 505.00 nuevos soles que gastaría para disfrutar de los lugares turísticos que ofrece la laguna de yarinacocha.

DEMANDA ELÁSTICA

Formula:

$$E_p = \frac{\frac{Qd_1 - Qd_2}{Qd_1}}{\frac{P_1 - P_2}{P_1}}$$

GRAFICO N° 35



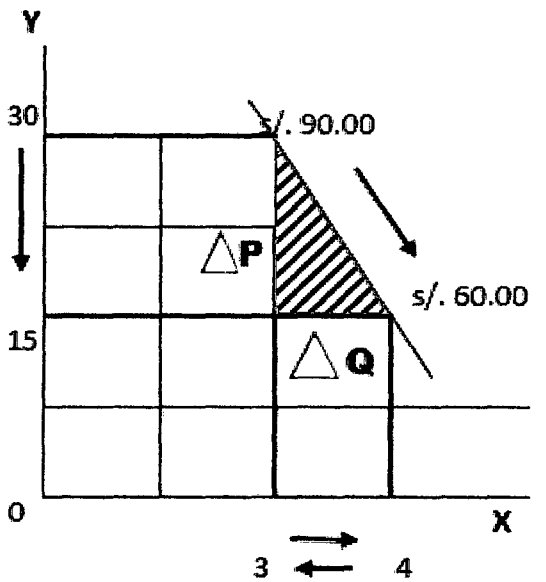
$$\mathcal{E} = \frac{\frac{5-3}{3}}{\frac{25-30}{30}} = \frac{\frac{2}{3}}{\frac{5}{30}} = \frac{66\%}{17\%}$$

$\mathcal{E} = 4$ $\mathcal{E} > 1$ DEMANDA ELASTICA

La variación porcentual del precio es mayor que la variación porcentual de la cantidad demandada. El precio por ruta es de s/ 30.00 nuevos soles los fines de semana, las cuales solo hacen 3 veces por día (sábado), pero si bajan el Precio a S/.25.00 nuevos soles, harían 5 veces por día, las cuales generaría mayor ingreso, se cumple la demanda elástica. En este caso si es recomendable bajar el precio a S/ 25.00 nuevos soles ya que se realizaría 5 viajes y generaríamos mayor ingreso.

DEMANDA INELÁSTICA

GRAFICO N° 36



$$\mathcal{E} = \frac{\frac{4-3}{3}}{\frac{15-30}{30}} = \frac{\frac{1}{3}}{\frac{15}{30}} = \frac{33\%}{50\%}$$

$\mathcal{E} = 0.66$ $\quad \mathcal{E} < 1$ DEMANDA INELASTICA

La variación porcentual del precio es menor que la variación porcentual de la cantidad demandada. El precio por ruta es de s/ 30.00 nuevos soles los fines de semana, las cuales harian 3 veces por día (sábado), pero si bajan el precio a S/.15.00 nuevos soles, harían 4 veces por día, las cuales generaría menor ingreso, se cumple la demanda inelástica. No es recomendable bajar el precio a un extremo, siempre es necesario saber hasta qué punto se puede obtener mayor ingreso.

V. CONCLUSIONES

5.1 La información obtenida, con respecto a la valoración económica, de los encuestados, la mayoría son de sexo masculino con un 61% y femenino 39%, del total de turistas encuestadas el 85% son de procedencia nacional de los cuales 40% son de la costa, 35% de la sierra y de la selva 25%, los que proceden de otros países el 15%, la mayoría son de los Estados Unidos Estados Unidos con un 18%, seguido del país de Chile con 13%, luego Colombia con 11%, Canadá 9%, Brasil y Argentina con 7%. Seguido de otros países europeos y otros, muchos de ellos manifestaron que su principal motivo de visita es el Ayahuasca.

Los encuestados manifestaron que el motivo principal de visita a la laguna de Yarinacocha es por recreación en 50%.

La mayoría de los que hicieron uso del servicio de botes manifestó que temen por su seguridad, pero lo toman por que es la única alternativa para conocer la laguna, por necesidad el 50%.

El lugar turístico que mayor afluencia recibe es la CC.NN San Francisco con un 30.67% y la Jungla con 22.33%.

La belleza escénica calificó como socio cultural con un porcentaje del 70%, por la presencia de infraestructura turística, en la laguna y alrededores.

Los que visitaron la Comunidad Nativa de San Francisco calificaron que en un 53% conserva sus costumbres ancestrales.

Con respecto al servicio de botes manifestaron que es bueno en un 75% y la tarifa es apropiada en 72%

Los operadores encuestados manifestaron que los botes brindan seguridad

en un 44.33% y que el 40% indicaron que la comodidad es bueno, también manifestaron que el 70% tenían quejas sobre la comodidad.

El registro de inscripción de botes en la capitanía de Puerto de Pucallpa solo el 42% con Certificado de Matricula y el 58% no cuenta con matricula. Además debido a la problemática existente en esta región, con respecto a la imposibilidad de obtener el certificado de matrícula para sus respectivas embarcaciones, debido a que no existe dentro de la jurisdicción de esta capitanía de puerto astilleros constructores en material no convencional (madera) debidamente autorizada por la autoridad marítima; La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha iniciado procedimiento administrativo para la formalización y regularización de las embarcaciones menores, para lo cual está gestionando la aprobación de la resolución ministerial, a fin de obviar algunos requisitos establecidos en el texto único de procedimientos administrativos de la marina de guerra del Perú (TUPAM-15001). Que facilitara la formalización y/o regularización de las embarcaciones fluviales.

En cuanto a sus ingresos los operadores de botes afirman que es bueno en un 70%, lo que significa que es una buena oportunidad de auto trabajo para los boteros. También indican que el costo de la tarifa acordada es de S/ 30, que sin embrago varía de acuerdo a la oferta y la demanda, que varía según los días de la semana, de lunes a viernes es muy baja y los fines de semana es muy buena hasta con cuatro servicios por día, en cuanto a si es mejor llevar a un solo lugar turístico o hacer un recorrido los

operadores de bote manifiestan que mejor es hacer un recorrido por el uso de menor tiempo y ser más rentable.

La evaluación económica de los botes, nos indica que tiene un VAN de S/. 11,552.52; Tasa Interna de Retorno (TIR) de 89.66%, la relación B/C 1.22 y el Periodo de Recuperación de la Inversión (PRI) es de 2 años, con un factor de actualización de 14%, las cuales son rentables invertir en este sector para generar mayor Crecimiento Económico en el Turismo. La Dirección de Comercio Exterior y Turismo-DIRCETUR, trabaja coordinamente con el Gobierno Regional de Ucayali para promocionar la inversión privada en botes turísticos modernos para generar mayor Inversión en Ucayali.

VI. RECOMENDACIONES

6.1 Que las instituciones involucradas en la promoción de turismo nacional prioricen, en las zonas de la costa y sierra, para los turistas internacionales, desarrollar cursos de capacitación de un inglés básico, para el entendimiento entre los operadores de botes y los turistas extranjeros, también es importante tomar acciones relacionados con la salubridad por la práctica de Ayahuasca, por ser uno de los principales motivos por los vienen los turistas extranjeros.

6.2 Debido a que las organizaciones del servicio de botes, no cuentan con seguro de riesgo de vida, se recomienda que se constituyan en empresas asociativas y obtengan su seguro por ser de suma importancia.

6.3 El principal atractivo turístico con mayor visita es la Jungla, que debido en épocas de verano la afluencia es alta por lo que debe mejorar sus servicios de atención, que podría tener acceso al apoyo financiero no reembolsable del FYNCIT, que incluye la participación de la universidad.

6.4 La evaluación económica de los botes, nos muestran ingresos alentadores así mismo los indicadores económicos, por lo que constituye una amenaza de inversión grande, para evitar los boteros deben mejor la comodidad y seguridad.

6.5 Actualmente la laguna de Yarinacocha es el atractivo principal del Distrito de Yarinacocha. Se recomienda la mayor presencia del estado para poder aprovechar los recursos existentes al máximo,

para así tener mayor beneficio no solo de los que administran la zona; si no que también de los consumidores y la población entera serían los beneficiarios directos incrementando así su costo de oportunidad.

6.6 Ejecutar propuestas por la municipalidad para implementar y mejorar la infraestructura del acceso y al mismo tiempo ejecutar charlas a la población sobre el valor que tienen los bienes naturales a favor del equilibrio del ecosistema.

6.7 Crear mayor información para acceder a los lugares turísticos que favorecen positivamente al país mejorando el nivel de bienestar de las familias; ya que en la actualidad muchas personas desconocen de las muchas riquezas naturales que posee nuestro provincia

6.8 Mayor presencia de nuestra casa superior (UNU) ya que cuenta con buenos profesionales para dar asistencia técnica en la mejora y en el mejor aprovechamiento de los recursos que tengan sostenibilidad.

VII. BIBLIOGRAFIA

- Norma, T. (2014). "Valoración económica de los servicios recreativos del ecoturismo en la comunidad Agraria de Santa Catarina Ixtepeji, Ixtlán, Oaxaca" (tesis de maestría). Universidad de la Sierra Juárez, Ixtlán de Juárez, México.
- Azqueta, D.O. (1994). Valoración económica de la calidad ambiental. Universidad de Alcalá de Henares. McGraw-Hill/Interamericana de España, S.A.U. Madrid.
- Velásquez Goytia, J.D. (1996) Valoración recreacional del parque nacional natural "El Cocuy". Una aplicación de los métodos costo de viaje y valoración contingente. Magister en economía del medio ambiente y recursos naturales. Universidad de los Andes, Facultad de economía, Santafe de Bogota, Colombia, Agosto de 1996.
- Encuesta nacional de Hogares 2007 anualizado INEI. Lima Elaboración PNUD/Unidades de informe sobre desarrollo Humano. Perú (Matriz de indicadores sociales).
- Aguirre, A., A. López y C. Restrepo. (2006). Valoración económica de bienes y servicios ambientales. Aplicación práctica de la cuenca hidrográfica "El Zacatín" en el departamento de Antioquia. Monografía de grado. Universidad de Medellín, Colombia.
- Almeyda, A.M., E.N. Broadbent y H.W. Durham. (2010). Social and environmental effects of ecotourism in the Osa Peninsula of Costa Rica: the Lapa Rios case, Journal of Ecotourism, 9(1), 62-83.
- Álvarez, B. (1999). La demanda de servicios ambientales. El método costo de viaje en la estimación de la demanda recreativa de espacios

naturales. Encuentro de Economía Pública, Oviedo. Universidad de Zaragoza.

- Antonio, M. y R. Croes. (2010). Ecotourists' loyalty: will they tell about the destination or will they return?. Journal of Ecotourism, 9(2), 85-103.
- Armstrong, E.K. y C.L. Kern. (2011). Demarketing manages visitor demand in the Blue Mountains National Park, Journal of Ecotourism, 10(1), 21-37.
- Ballantyne, M. y C. Pickering. (2012). Ecotourism as a threatening process for wild orchids, Journal of Ecotourism, 11(1), 34-47.
- Balvanera, P. y H. Cotler. (2007). Acercamiento al estudio de los servicios ecosistémicos. Instituto Nacional de Ecología, Gaceta ecológica especial, 84(85), 8-15.
- Barbier, E.B. (2000). Valuing the environment as input: review of applications to mangrovefishery linkages. Ecological Economics, 35, 47-61.
- Barbier, E.B., M. Acreman y D. Knowler. (1997). Valoración económica de los humedales- Guía para decisores y planificadores. Oficina de la Convención de Ramsar, Gland, Suiza.
- Barry, F. (1995). Economía Ambiental: Una introducción. McGraw Hill. Colombia, 3-23. Barzev, R. (ed.) CCAD-PNUD/GEF., (2002). Guía metodológica de valoración económica de bienes, servicios e impactos ambientales. Proyecto Para la Consolidación del Corredor Biológico Mesoamericano. Serie Técnica 04, Managua Nicaragua, pág. 149.
- Bellei, C. (2007). Expansión de la educación privada y mejoramiento de la educación en chile. Evaluación a partir de la evidencia. Revista

Pensamiento Educativo, 40(1), 1-21.

- Bergland, O. (1995). Valuing Multidimensional Environmental Changes with Contingent Ranking. Department of Economics and Social Sciences Agricultural University of Norway.
- Bishop, J.T. (ed). (1999). Valuing Forests: A Review of Methods and Applications in
- Developing Countries. International Institute for Environment and Development: London. Blamey, R.K. (2001). Principles of Ecotourism. In D.B.Weaver (ed.) *The Encyclopedia of Ecotourism*. Wallingford: CABI Publishing, 5–20.
- Blanco, N. y Alvarado, M.E. (2005). Escala de actitud hacia el proceso de investigación científico social. Revista de Ciencias Sociales. 11(3), 537-544.
- Bockstael, N.E., A.M. Freeman, R.J, Kopp, P.R. Portney y V.K. Smith. (2000). On Measuring Economic Values for Nature. Environmental Science and Technology, 34(8), 1384-1389.
- Cabral, A., A. Aguilar y L.F. Alvarado. (2010). Normatividad mexicana en materia de figuras asociativas en los agronegocios. Revista Estudios Agrarios.
- Campos, P. y A. Caparrós. (2009). La integración del valor de cambio de los servicios
- ambientales en las cuentas verdes de las áreas naturales. Economía y Medio Ambiente, 847, 9-22.
- Cantón, I. (2003). La estructura de las organizaciones educativas y sus múltiples

- implicaciones. Revista Interuniversitaria de Formación del Profesorado, 17(2), 139-165. Carrillo, J. (1998). Memoria. IV Congreso Interamericano sobre el Medio Ambiente.
- Equinoccio, serie Simposia, vol. 2. Celina, H. y A. Campo. (2005). Metodología de investigación y lectura crítica de estudios.
- Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronbach. Revista Colombiana de Psiquiatría, 34(4), 572-580.
- Cruise, D. (2009). Can one be an unethical ecotourist? A response to R. Buckley's 'in search of the Narwhal'. Journal of Ecotourism, 8(1), 70-73.
- Díaz, I.A. (2010). Ecoturismo Comunitario y Género en la Reserva de la Biosfera de Los Tuxtlas (México). Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Instituto
- Universitario de Ciencias Políticas y Sociales Universidad de La Laguna. España, 8(1), 151-165.

ANEXOS

ANEXO N° 01

CRONOGRAMA DE INVESTIGACION DE TESIS

N°	MESES / ACTIVIDADES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO
1	Formulación de proyecto	X				
2	Elaboración de proyecto	X				
3	Implementación del proyecto	X				
4	Presentación del proyecto		X			
5	Elaboración de los instrumento de investigación del proyecto		X			
6	Recolección de datos			X		
7	Organización y procesamiento de los resultados			X		
8	Análisis, conclusiones y recomendaciones de los resultados				X	
9	Elaboración del *informe* de investigación				X	
10	Presentación del informe final y defensa de tesis.					X

Anexo 02
Cuestionario de Encuestas

Señor (a): Reciba mi saludo cordial y al mismo tiempo hacerle llegar, una pequeña encuesta, que tiene el propósito de dar una idea clara del valor económico del ecoturismos de la Laguna de Yarinacocha, con la finalidad de conservar y preservar éste lugar. - **ENCUESTA A LOS BOTEROS**

MARCA CON UNA (X), QUE USTED CREA CONVENIENTE:

1.-En qué medida el transporte fluvial contamina el agua?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

2.-Varia el transporte fluvial de la época de verano a invierno?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

3.-Cuál es el grado de riqueza turística de la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

4.-Ha recibido capacitación sobre recursos turísticos de la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

5.-En que medida conoce la riqueza biodiversa de la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

6.-Cómo califica la CC.NN de San Francisco, para el turismo en la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

7.-Cómo califica la recreo turístico la JUNGLA, para el turismo en la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

8.-Sabe si la sedimentación es alto en la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

9.-Afecta la navegabilidad la sedimentación, en la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

10.-La sedimentación es una amenaza para la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

11.- Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

12.- La presencia de Instalaciones de restaurantes en que grado cambia la belleza de la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

13.-Cuál es el grado de Conservación de las costumbres y cultura de las CC.NNs de San Francisco y San Clara?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

14.-En que medida la forma de gobierno de las CC,NNs a variado con la presencia de autoridades, como Teniente gobernador y Agentes municipales?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

15.-En qué grado afecta la extinción del Paiche en la laguna Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

16.- Cómo califica las acciones conservación de la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

17.- Los turistas solicitan canoas para navegar en la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

18.-Las canoas son seguras para navegar en la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

19.- Cuál es el grado de comodidad de botes, en la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

20.- Cuál es el grado de seguridad de botes, en la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

21.- Cómo son las quejas de los usuarios del servicio de los botes, en la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

22.-Como califica el registro de propiedad de los botes por el sector turismo.

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

23.- En qué grado considera el registro de los botes turísticos en la capitanía?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

24.- Cuenta con autorización de zarpe su bote?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

25.- Cual es grado de satisfacción de sus ingresos por el servicio de transporte con su bote?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

26.- La tarifa por servicio de transporte es apropiado?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

27.- Cuál es grado de demanda de los servicios de transporte los fines de semana?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

28.- Cuál es grado de demanda durante los días de las semana?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

29.- En que medida es mejor ir a lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

30.- En que grado es mejor para usted, hacer recorrido por la laguna de Yarinacocha?

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

Cuestionario de Encuestas

Señor (a): Reciba mi saludo cordial y al *mismo tiempo hacerle llegar, una pequeña* encuesta, que tiene el propósito de dar una idea clara del valor económico del ecoturismos de la Laguna de Yarinacocha, con la finalidad de conservar y preservar éste lugar. - **ENCUESTA DE USUARIOS**

MARCA CON UNA (X), QUE USTED CREA CONVENIENTE:

I.- Información General:

1. Sexo

a) masculino b) femenino

2. ¿Cuál es procedencia? A.- País:

.....

Si la respuesta es del Perú: a) Costa b) Sierra c) Selva

3. El transporte por vía fluvial para usted, es un:

a) Placer b) Necesidad c) Nueva sensación d) otros indicar.....

4. Como valora a la laguna de Yarinacocha:

a) Turístico b) ecológico c)recreativo d) otros indicar.....

5. Su visita a la laguna de Yarinacocha es por:

a) Turismo b) ecología c) estudio d) negocio e) otros indicar.....

6. Que lugares a visitado

a) San Francisco b)La Jungla c) Pandisho otros indicar.....

7. Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?

a) eco sistémico b) socio cultural d) natural e) otros indicar.....

8. Cómo califica el grado de Conservación de las costumbres y cultura de la CC.NN. de San Francisco?

b)Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

9. Tenía referencia que había Paiche en la laguna Yarinacocha

c)Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

10. Como califica el servicio de botes, en la laguna de Yarinacocha?

d)Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

11. ? Cómo califica el grado de seguridad de botes, en la laguna de Yarinacocha?

e)Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

12. ¡La tarifa por servicio de transporte es apropiado?

a) Si b) No

Si es no cuanto sugiere, indicar la ruta .....Precio .....

13. En qué medida es mejor ir a lograres puntuales como San Francisco, la Jungla y otros

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

14. Como califica la distribución de los encuestados según grado de instrucción

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

15. la distribución de los encuestados según ingreso mensual

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

16. la distribución de los encuestados según grado de biodiversidad

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

17. la distribución de los encuestados según frecuencia de visita.

a) Muy bueno b) bueno c) ni bueno ni malo d)regular e)malo

ANEXO N°. 03

FICHA TECNICA

I. DENOMINACIÓN: LISTA DE COTEJO (registro de documentos)

II. AUTOR:

Bach/eco. Meliza Tatiana, Crisostomo Trinidad

III. Expertos en validación:

1. Dra. Otilia Hernández Panduro

2. Dr. Elías Moreno Moreno

3. Dr. Gustavo Horacio Celi Arévalo

IV. OBJETIVOS

Medir el grado de priorización de la variable "Valoración económica de Botes de Transporte turístico"

V. DESCRIPCIÓN

Es un instrumento que consta de 13 preguntas, de respuestas cerradas, en 4 dimensiones, de dos puntos cada uno

VI. DIMENSIONES

CUADRO N° 06

VARIABLE	DIMENSION	INSTRUMENTO
VALORACION ECONOMICA	VALORACION DE USO DIRECTO	1.-En qué medida el transporte fluvial contamina el agua?
		2.-Varia el transporte fluvial de la época de verano a invierno?
		3.-Cuál es el grado de riqueza turística de la laguna Yarinacocha?
		4.-Ha recibido capacitación sobre recursos turísticos de la laguna Yarinacocha?
		5.-En que medida conoce la riqueza biodiversa de la laguna Yarinacocha?
		6.-Cómo califica la CC.NN de San Francisco, para el turismo en la laguna Yarinacocha?

	VALORACION DE NO USO	7.-Cómo califica la recreo turístico la JUNGLA, para el turismo en la laguna Yarinacocha?
		8.-Sabe si la sedimentación es alto en la laguna Yarinacocha?
		9.-Afecta la navegabilidad la sedimentación, en la laguna Yarinacocha?
		10.-La sedimentación es una amenaza para la laguna de Yarinacocha?
		11.- Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?
		12.- La presencia de Instalaciones de restaurantes en que grado cambia la belleza de la laguna de Yarinacocha?
		13.-Cuál es el grado de Conservación de las costumbres y cultura de las CC.NNs de San Francisco y San Clara?

CUADRO N° 07

CUESTIONARIO DE ENCUESTAS	masculino		femenino
Usuarios según sexo	202	67%	98
	b) femenino	33%	98
2. ¿Cuál es procedencia? A.- País:	Perú	85%	255
	EE.UU	17%	8
	Chile	11%	6
	Colombia	9%	5
	Canada	8%	4
	Brasil	7%	3
	Argentina	6%	3
	Espana	5%	2
	Francia	5%	2
	Alemania	3%	1
	Otros	28%	11

	Costa	40%	Sierra
Distribución del Turismo Nacional	102	35%	89
	c) Selva	25%	64
	a) Placer	*20%*	60
3. El transporte por vía fluvial para usted, es un:	b) Necesidad	50%	150
	c) Nueva sensación	15%	45
	d) otros indicar.....	15%	45
4. Como valora a la laguna de Yarinacocha:	a) Turístico	50%	150
	b) ecológico	5%	15
	c)recreativo	23%	69
	d) otros indicar.....	22%	66
6. Que lugares a visitado	a) San Francisco	28%	84
	b)La Jungla	60%	180
	c) Pandisho	2%	6
	otros indicar.....	10%	30

	...		
7. Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?			
	a) eco sistémico	10%	30
	b) socio cultural	70%	210
	d) natural	5%	15
	e) otros indicar..... ...	15%	45
8. Cómo califica el grado de Conservación de las costumbres y cultura de la CC.NN. de San Francisco?			
	a) Muy bueno	76%	228
	b) bueno	20%	60
	c) ni bueno ni malo	4%	12
	d)regular		0
	e)malo		0
10. Como califica el servicio de botes, en la laguna de Yarinacocha?			
	a) Muy bueno	3%	9
	b) bueno	75%	225
	c) ni bueno ni malo	22%	66
	d)regular		0
	e)malo		0

11. ? Cómo califica el grado de seguridad de botes, en la laguna de Yarinacocha?			0
	a) Muy bueno	5%	15
	b) bueno	12%	36
	c) *ni bueno ni* malo	81%	243
	d) regular	2%	6
	e) malo		0
12. ¡La tarifa por servicio de transporte es apropiado?	a) Si	72%	216
	b) No	28%	84
Si es no cuanto sugiere;	indicar la ruta		
	Precio		20
13. En que medida es mejor hacer recorrido por lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros	d) Muy bueno	84%	252
	b) bueno	5%	15
	c) ni bueno ni malo	11%	33

VII. JUSTIFICACIÓN

DIMENSIÓN No. 1: VALOR DE USO

DINENSIÓN No. 2: VALOR DE NO USO

DIMENSIÓN No. 3: TRANSPORTE DE BOTES

VIII. CARACTERISTICAS DE LA UNIDAD MUESTRAL

Documentos de gestión de las instituciones involucradas, a nivel Internacional, nacional y local entre los documentos: Acuerdos Internacionales, Convenios internacionales, Planes estratégicos sectoriales, Planes Operativos Institucionales, Plan de desarrollo concertado, Decretos supremos y Resoluciones y Ordenanzas Regionales

IX. Periodo de duración para la aplicación.

Por la naturaleza de los documentos se realizara una revisión en un periodo de 5 días, de información difundida en internet.

X. MATERIALES.

- Matriz de Cotejo
- Lapiceros
- Internet
- Computadora
- Documentos de gestión

ANEXO N° 04

UCAYALI: ARRIBOS, PERNOCTACIONES Y PERMANENCIA, SEGÚN PROCEDENCIA DE LOS HUÉSPEDES, 2001-2014

Modalidad	Unidad de Medida	2013 P/												2014 P/					
		Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.
Total Arribo	Número	**15,424**	**13,419**	**15,958**	**15,143**	**16,264**	**17,336**	**16,194**	**16,404**	**17,597**	**18,469**	**17,568**	**17,431**	**17,270**	**14,993**	**17,039**	**15,291**	**16,980**	**18,440**
Nacional	Número	15,066	13,098	15,494	14,780	15,793	16,735	15,537	15,835	17,044	17,893	16,990	16,949	16,720	14,434	16,331	14,614	16,207	17,619
Extranjero	Número	358	321	464	363	471	601	657	569	553	576	578	482	550	559	708	677	773	821
Total Pernoctación	Número de Noches	**30,743**	**27,693**	**33,687**	**33,604**	**35,928**	**37,221**	**35,158**	**35,938**	**38,315**	**38,786**	**37,496**	**37,361**	**37,334**	**32,518**	**35,621**	**33,729**	**33,568**	**37,500**
Nacional	Número de Noches	29,682	26,942	32,252	32,369	34,657	35,596	33,447	34,567	36,209	37,298	35,860	36,100	35,971	31,200	33,566	32,105	31,686	35,598
Extranjero	Número de Noches	1,061	751	1,435	1,235	1,271	1,625	1,711	1,371	2,106	1,488	1,636	1,261	1,363	1,318	2,055	1,624	1,882	1,902
Permanencia																			
Promedio	Días/pers.	**1.99**	**2.06**	**2.11**	**2.22**	**2.21**	**2.15**	**2.17**	**2.19**	**2.18**	**2.10**	**2.13**	**2.14**	**2.16**	**2.17**	**2.09**	**2.21**	**1.98**	**2.03**
Nacional	Días/pers.	1.97	2.06	2.08	2.19	2.19	2.13	2.15	2.18	2.12	2.08	2.11	2.13	2.15	2.16	2.06	2.20	1.96	2.02
Extranjero	Días/pers.	2.96	2.34	3.09	3.40	2.70	2.70	2.60	2.41	3.81	2.58	2.83	2.62	2.48	2.36	2.90	2.40	2.43	2.32

Fuente: Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de Ucayali.

UCAYALI: FLUJO TURISTICO NACIONAL Y EXTRANJERO EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE, SEGUN MODALIDAD: 1998-2009

Modalidad	Anos											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 1/
Total Arribo	**53 395**	**54 600**	**59 591**	**60 081**	**61674**	**49 108**	**86 857**	**103 386**	**110 468**	**56 020**	**143 588**	**57 578**
Nacional	50 558	52 328	57 401	57 503	59 509	47 286	84 519	99 943	107 722	54 912	140 560	56 172
Extranjero	2 837	2 272	2 190	2 578	2 165	1822	2 338	2 957	2 746	1 108	3 028	1406
Total Pernoctaci	**108 137**	**109 917**	**119 662**	**121 264**	**120 929**	**100 310**	**167 731**	**190 556**	**229 412**	**119 586**	**296 356**	**304 559**
Nacional	101651	103 864	112 358	113 320	114 703	95 958	162 006	183 842	222 519	115 766	287 607	290 631
Extranjero	6 486	6 053	7 304	7 944	6 226	4 352	5 725	6 714	6 893	3 284	8 749	13 928
Permanencia Promedio	**2,03**	**2,01**	**2,01**	**2,02**	**1,96**	**2,04**	**1,94**	**1,84**	**2,08**	**2,13**	**2,06**	**5,29**
Nacional	2,01	1,98	1,96	1,97	1,93	2,03	1,93	1,84	2,07	2,11	2,05	2,00
Extranjero	2,29	2,66	3,34	3,08	2,88	2,39	2,39	2,27	2,51	2,96	2,89	3,00

1/ Primer Semestre

FUENTE: DIRECCION REGIONAL SECTORIAL DE IND. TURISMO, INTEGRACION Y NEGOCIACIONES INTERNACIONALES DE UCAYALI - Direccion de Turismo.

I

: ARRIBOS DE EXTRANJEROS A LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE POR NACIONALIDAD DE LOS VISITANTES - SEGÚN AÑO: 1998 - 2009

Año	Arribos de extranjeros a los establecimientos de hospedaje																															Total
	Arg.	Ale.	Bol.	Bra	Can	Cen. Am	Col	Chile	Ecua	EE.UU	Esp	Fra	India	Israel	Italia	Jap	Kore-N	Kore-S	Mex	Par	Ing	China	Sing	Taiw	Uru	Ven	Africa	Aus	Ame	Asia	Eur	Otros	
1998	125	145	106	129	109	60	136	99	32	815	151	114	0	0	86	140	0	0	44	0	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	469	2 837
1999	84	130	35	85	149	17	87	79	12	769	100	103	0	0	87	72	0	0	28	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	426	2 272
2000	88	227	17	129	87	10	70	60	18	657	119	110	0	0	80	72	0	0	18	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	421	2 190
2001	86	208	33	47	121	77	82	32	12	953	83	129	0	0	65	34	141	0	36	1	28	0	0	0	2	11	10	19	20	25	323	0	2 578
2002	115	179	33	129	77	4	223	39	5	570	115	103	2	2	59	90	40	21	11	2	18	7	1	0	6	12	4	38	8	14	238	0	2 165
2003	99	332	57	200	340	17	332	45	14	1364	345	228	6	13	110	65	15	5	79	0	55	20	0	0	0	23	3	66	15	23	481	0	4 352
2004	59	206	41	158	65	4	94	42	14	830	113	87	0	8	91	45	20	1	24	4	34	42	0	1	6	6	0	42	13	32	256	0	2 338
2005	101	200	40	159	122	5	120	42	31	830	195	171	3	6	89	121	10	7	58	0	107	27	0	7	7	33	9	23	25	43	228	0	2 819
2006	73	167	25	169	94	20	69	60	53	842	121	150	4	5	72	105	6	3	21	21	61	31	0	10	6	36	4	36	31	12	197	0	2 504
2007	32	80	9	70	52	7	30	25	4	362	59	75	0	3	18	78	4	8	14	1	25	20	0	3	2	20	7	6	14	8	72	0	1 108
2008	74	216	28	132	88	32	130	137	111	925	155	221	3	6	70	111	5	2	29	3	69	42	0	3	8	49	17	37	39	47	239	0	3 028
2009 1/	69	81	13	162	25	5	54	72	30	370	72	115	1	3	27	51	8	9	9	0	49	14	0	0	2	10	3	49	8	30	77	0	1 418

1/ Primer Semestre

FUENTE: DIRECCION REGIONAL DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE UCAYALI-Direccion de Turismo

14.3 UCAYALI: PERNOCTACIONES DE EXTRANJEROS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE POR NACIONALIDAD DE LOS VISITANTES, SEGÚN AÑO: 1998 - 2009

Año	Pernoctaciones de extranjeros en los establecimientos de hospedaje																															Total
	Arg	Ale	Bol	Bra	Can	Cen Am	Col	Chile	Ecu	EE. UU	Esp	Fra	India	Israel	Italia	Jap	Korea-N	Korea-S	Mex	Par	Ing	China	Sin	Tai	Uru	Ven	Africa	Aus	Ame	Asia	Eur	Otros	
1998	114	294	186	279	264	123	381	48	43	2 257	388	254	0	0	156	224	0	0	110	0	0	0	0	0	0	123	0	0	0	0	0	1242	6 486
1999	234	355	117	182	462	55	314	328	63	2 066	259	196	0	0	284	218	0	0	49	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	844	6 053
2000	399	810	90	310	452	6	554	238	61	1971	618	290	0	0	247	180	0	0	41	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	1027	7 304
2001	180	502	65	122	198	629	489	144	12	3 872	220	190	0	0	217	64	139	0	134	1	51	0	0	0	2	12	17	25	46	46	567	0	7 944
2002	336	458	80	396	103	9	871	101	16	1466	498	334	28	4	146	308	42	118	13	3	40	17	2	0	13	19	21	76	20	54	634	0	6 226
2003	99	332	57	200	340	17	332	45	14	1364	345	228	6	13	110	65	15	5	79	0	55	20	0	0	0	23	3	66	15	23	0	481	4 352
2004	135	372	42	290	158	7	247	111	35	2 507	253	186	0	13	177	142	61	10	39	4	72	76	0	3	14	7	0	88	27	107	542	0	5 725
2005	166	350	75	446	217	18	420	88	74	2 056	356	337	8	30	208	216	37	41	127	0	179	67	0	11	7	35	9	75	89	117	537	0	6 396
2006	174	337	42	518	295	132	322	173	124	2 224	447	334	5	13	172	311	9	18	86	83	127	129	0	92	25	115	8	85	147	91	497	0	7 135
2007	144	223	39	433	221	100	86	52	9	1239	160	228	0	24	100	195	19	49	68	3	44	48	0	8	12	51	24	18	69	13	141	0	3 820
2008	261	459	84	397	206	70	665	413	286	3 065	433	524	7	30	211	240	8	11	89	5	140	92	0	6	13	120	41	96	104	149	524	0	8 749
2009 1/	240	235	49	404	111	2	379	292	67	1186	198	224	8	3	79	167	22	36	16	0	114	39	0	0	6	23	0	72	139	67	157	0	4 335

1/ Primer Semestre

FUENTE: DIRECCION REGIONAL DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE UCAYALI - Direccion de Turismo

1.1 REGIÓN UCAYALI: SUPERFICIE, POBLACIÓN TOTAL, DENSIDAD POBLACIONAL, NÚMERO DE PROVINCIAS Y DISTRITOS, 2007

Variable	Total País	Región Ucayali	Resto del País
Superficie	1285 215,60	102 410,55	1 182 805,05
Población Total 1/	27 419 294	432 159	26 987 135
Densidad (hab/km2)	21,33	4,22	22,82
N°de Provincias	194	4	190
N°de Distritos 2/	1828	15	1813

1/ Población censada

2/ Incluye el distrito de Manantay creado por Ley N° 28753 del 02 de Junio del 2006.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática-Censos de Población y Vivienda 2007.

1.2 REGIÓN UCAYALI: POBLACIÓN TOTAL, SUPERFICIE, DENSIDAD POBLACIONAL, SEGÚN PROVINCIA Y DISTRITOS, 2007

Provincia y Distrito	Capital	Población Total 1/ (al 2007)	Superficie (km²)	Densidad Poblacional (Hab/Km2)	Tasa de Crecimiento promedio anual
Departamento de Ucayali	**Pucallpa**	**432 159**	**101750,60**	**4,25**	**2,10**
Coronel Portillo	**Pucallpa**	**333 890**	**36 155,91**	**9,23**	**2,10**
Calleria	Pucallpa	136 478	10 277,67	13,28	
Campo Verde	Campo Verde	13 516	1548,87	8,73	
Iparia	Iparia	10 774	9 624,01	1,12	
Masisea	Masisea	11651	12 507,77	0,93	
Yarinacocha	Puerto Callao	85 605	197,81	432,76	
Nueva Requena	Nueva Requena	5 122	1999,78	2,56	
Manantay	San Fernando	70 745	659,93	107,20	
Atalaya	**Atalaya**	**43 933**	**38 924,43**	**1,13**	**3,10**
Raimondi	Atalaya	28 348	14 508,51	1,95	
Sepahua	Sepahua	6 670	8 223,63	0,81	
Tahuania	Bolognesi	7 284	7 016,71	1,04	
Yurua	Breu	1631	9 175,58	0,18	
Padre Abad	**Aguaytia**	**50 590**	**8 822,50**	**5,73**	**2,50**
Padre Abad	Aguaytia	25 633	4 663,66	5,50	
Irazola	San Alejandro	18 910	2 006,98	9,42	
Curimana	Curimaná	6 047	2 151,86	2,81	
Purus	**Esperanza**	**3 746**	**17 847,76**	**0,21**	**2,80**
Purus	Esperanza	3 746	17 847,76	0,21	

1/ Población Censada 2007.

Los datos del departamento y de la región Ucayali son los mismos, no hay diferencia entre región y departamento.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

1.3 CALIFICACIÓN DE CREACIÓN Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CAPITAL LEGAL DE LOS DISTRITOS, SEGÚN PROVINCIA Y DISTRITO. 2009

Provincia y Distrito	Capital legal								
	Nombre	Calificación de Creación				Ubicación Geográfica		
		Categoría	Dispositivo Legal			Altitud (m.s.n.m.)	Latitud Sur	Longitud Oeste
			Nombre	Número	Fecha			
Coronel Portill	**Pucallpa**							
Calleria	Pucallpa	Ciudad	D.L.	23094	18-jun-80	154	08°23' 11"	74°31' 43"
Campo Verde	Campo Verde	Pueblo	Ley	23416	01-jun-82	200	08°29' 45"	75°48' 00"
Iparia	Iparia	Pueblo	Ley	12301	03-may-55	270	09°18' 08"	74°25' 54"
Masisea	Masisea	Pueblo	Ley	s/n	13-oct-00	225	08°35' 38"	74°18' 45"
Yarinacocha	Puerto Callao	Pueblo	Ley	15170	16-oct-64	195	08°21' 00"	74°33' 30"
Nueva Requena	Nueva Requena	Villa	Ley	26352	13-sep-94	138	08°18' 15"	74°51' 57"
Manantay	San Fernando	Pueblo	Ley	28753	01-jun-06	154	08°23' 11"	74°31' 43"
Atalaya	**Atalaya**							
Raymondi	Atalaya	Villa	Ley	23416	01-jun-82	450	10°48' 46"	73°45' 27"
Sepahua	Sepahua	Pueblo	Ley	23416	01-jun-82	276	11°08' 45"	73°02' 45"
Tahuania	Bolognesi	Pueblo	Ley	12301	03-may-55	340	10°03' 56"	74°00' 24"
Yurúa	Breu	Pueblo	Ley	23416	01-jun-82	320	09°45' 30"	72°45' 00"
Padre Abad	**Aguaytía**							
Padre Abad	Aguaytía	Villa	Ley	23416	01-jun-82	287	09°02' 13"	75°30' 12"
Irazola	San Alejandro	Pueblo	Ley	23416	01-jun-82	212	08°49' 30"	75°12' 30"
Curimaná	Curimaná	Pueblo	Ley	26429	05-ene-95	150	08°27' 42"	75°09' 03"
Purús	**Esperanza**							
Purús	Esperanza	Pueblo	Ley	9815	02-jul-43	350	09°47' 30"	70°46' 00"

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

1.4 PRINCIPALES ABRAS CON INDICACIONES DE SU ALTURA, UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA

Abras	Altitud (m.s.n.m.)	Lugar	Ubicación Geográfica		Ubicación Política	
			Latitud	Longitud	Provincia	Distrito
Boquerón del Padre Abad	1000	Límite Departamental Huánuco-Ucayali; de paso al Río Yuracyacu y a la carretera Lima-Huánuco-Tingo María-Pucallpa	09°05' 46"	75°48' 06"	Padre Abad	Padre Abad
					Leoncio Prado	Hermilio Valdizán

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

1.5 UCAYALI: PRINCIPALES LAGUNAS CON INDICACIONES DE UBICACIÓN POLÍTICA Y GEOGRÁFICA Y EXTENSIÓN DE CUENCA

(Vertiente del Atlántico)

Nombre	Ubicación Política		Ubicación Geográfica			Sub Cuenca	Area Aproximada km2
	Provincia	Distrito	Long. Oeste	Latitud Sur	Altitud (m.s.n.m.)		
Imiria	Coronel Portillo	Masisea	74° 21'	08° 52'	> 500	Tamaya 1/	38,14
Chauya	Coronel Portillo	Masisea	74° 10'	08° 55'	> 500	Tamaya 1/	34,77

1/ Cuenca del Río Ucayali.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

1.6 UCAYALI: PRINCIPALES PUERTOS FLUVIALES POR UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA.

Puerto	Ubicacion Goegrafica		Ubicacion Politica	
	Latitud Sur	Longitud Oeste	Provincia	Distrito
Pucallpa	08° 23' 06"	74° 31' 00"	Coronel Portillo	Calleria
Sepahua	11° 09' 40"	73° 03' 54"	Atalaya	Sepahua
Inca	10° 43' 54"	73° 24' 06"	Atalaya	Raimondi
Atalaya	10° 43' 56"	73° 45' 30"	Atalaya	Raimondi
Bolognesi	10° 04' 54"	74° 00' 30"	Atalaya	Tahuania
Portillo	09° 14' 19"	72° 45' 00"	Atalaya	Yurua
Breu	09° 30' 33"	72° 46' 55"	Atalaya	Yurua
Iparia	09° 18' 56"	74° 25' 24"	Coronel Portillo	Iparia
Masisea	08° 35' 18"	74° 18' 48"	Coronel Portillo	Masisea

Fuente: Instituto Nacional de Estadistica e Informatica Direccion Nacional de Censos y Encuestas.

1.7 UCAYALI: CÓDIGO DE UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL DEPARTAMENTO, PROVINCIAS Y DISTRITOS CON SUS RESPECTIVAS CAPITALES.

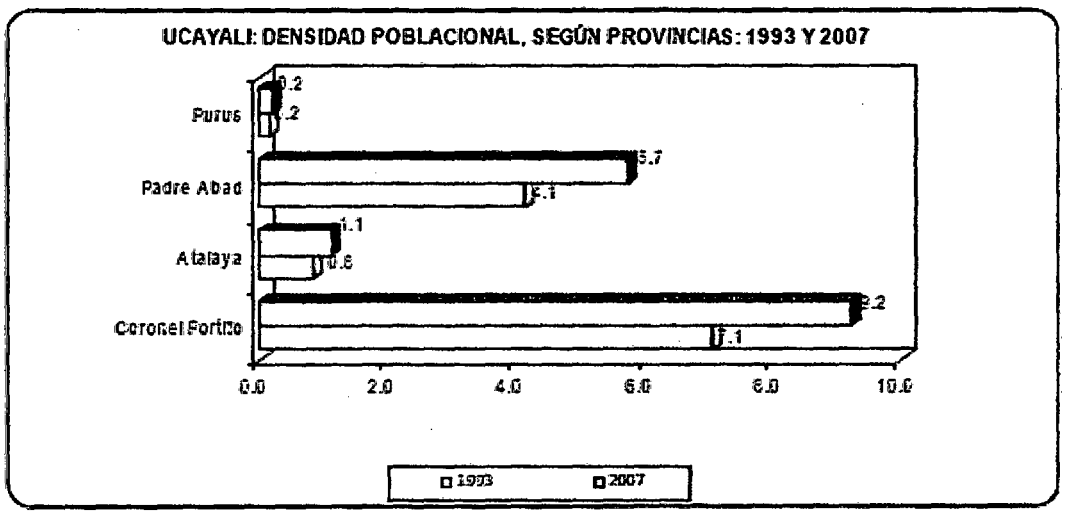
Código	Departamento / Provincia / Distrito	Capital	Región Natural
25	**Ucayali**	**Pucallpa**	**4**
250100	**Coronel Portillo**	**Pucallpa**	**4**
250101	Calleria	Pucallpa	4
250102	Campo Verde	Campo Verde	4
250103	Iparia	Iparia	4
250104	Masisea	Masisea	4
250105	Yarinacocha	Puerto Callao	4
250106	Nueva Requena	Nueva Requena	4
250107	Manantay	San Fernando	4
250200	**Atalaya**	**Atalaya**	**4**
250201	Raymondi	Atalaya	4
250202	Sepahua	Sepahua	4
250203	Tahuania	Bolognesi	4
250204	Yurua	Breu	4
250300	**Padre Abad**	**Aguaytia**	**3**
250301	Padre Abad	Aguaytia	3
250302	Irazola	San Alejandro	4
250303	Curimaná	Curimaná	4
250400	**Purús**	**Esperanza**	**4**

Fuente: Instituto Nacional de Estadistica e Informatica

2.2 UCAYALI: SUPERFICIE Y DENSIDAD, SEGÚN PROVINCIAS: 1993 Y 2007

Provincia	Superficie Territorial		Densidad Poblacional Hab./Km2	
	(Km²)	%	1993	2007
Total	102 410,6	100,0	3,2	4,2
Coronel Portillo	36 885,9	35,9	7,1	9,2
Atalaya	38 924,4	38,0	0,8	1,1
Padre Abad	8 822,5	8,6	4,1	5,7
Purus	17 847,8	17,4	0,2	0,2

FUENTE: Censos Nacionales de Población y Vivienda 1993 y 2007.



Anexo N°05
MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	Preguntas
¿Cómo es la valoración económica del servicio de botes de transporte turístico en la laguna de Yarinacocha en el año 2015?	OBJETIVO GENERAL Determinar la valoración económica del servicio de Botes de transporte turístico de la laguna de Yarinacocha en el año 2015	La valoración económica del servicio de botes de transporte turístico de la laguna de Yarinacocha es positiva.	V.I: Valoración Económica	Valor de uso	Valor de uso directo	Agua para transporte fluvial (hidrobia)	¿Qué importancia tiene el agua para el transporte fluvial?
							¿En qué medida el transporte fluvial contamina el agua?
							¿Varia el transporte fluvial de la época de verano a invierno?
						Turismo	¿Cuál es el grado de riqueza turística de la laguna Yarinacocha?
							¿Ha recibido capacitación sobre recursos turísticos de la laguna Yarinacocha?
							¿En qué medida conoce la riqueza biodiversa de la laguna Yarinacocha?
							¿Cómo califica la CC.NN de San Francisco, para el turismo en la laguna Yarinacocha?
							¿Cómo califica el recreo turístico la JUNGLA, para el turismo en la laguna Yarinacocha?
	OBJETIVOS ESPECIFICOS				Valor de uso indirecto	Retención de sedimento	¿Sabe si la sedimentación es alta en la laguna Yarinacocha?
							¿Afecta la navegabilidad la sedimentación, en la laguna Yarinacocha?
	Determinar el valor de uso directo de la laguna Yarinacocha						¿La sedimentación es una amenaza para la laguna de Yarinacocha?
	Valor de no uso indirecto de la laguna Yarinacocha					Belleza escénica	¿Cómo califica la belleza escénica de la laguna Yarinacocha?
	Determinar el servicio de botes turísticos						¿La presencia de Instalaciones de restaurantes en qué grado cambia la belleza de la laguna de Yarinacocha?
				Valor de no uso	Valor de legado	Legado cultural	¿Cuál es el grado de Conservación de las costumbres y cultura de las CC.NNs de San Francisco y San Clara?
	Determinar la opinión de los turistas con					Herencia histórica	¿En qué medida la forma de gobierno de las CC,NNs a variado con la presencia de autoridades, como Teniente gobernador y Agentes municipales?

	respecto a la laguna de Yarinacocha.				Valor de existencia	Especies en extinción	¿En qué grado afecta la extinción del Paiche en la laguna Yarinacocha?
	Calificación socio económica de los turistas y operadores de botes de la laguna Yarinacocha					Conservación	¿Cómo califica las acciones conservación de la laguna de Yarinacocha?
			Servicio de botes de transporte turístico	Transporte fluvial	Tipo de embarcación	Canoas	¿Los turistas solicitan canoas para navegar en la laguna de Yarinacocha?
							¿Las canoas son seguras para navegar en la laguna de Yarinacocha?
						Botes turísticos	¿Cuál es el grado de comodidad de botes, en la laguna de Yarinacocha?
							¿Cuál es el grado de seguridad de botes, en la laguna de Yarinacocha?
							¿Cómo son las quejas de los usuarios del servicio de los botes, en la laguna de Yarinacocha?
					Formalidad del transporte fluvial	Propiedad	¿Cómo califica el registro de propiedad de los botes por el sector turismo
						Registro en Capitanía	¿En qué grado considera el registro de los botes turísticos en la capitanía?
						Autorización de zarpe	¿Cuenta con autorización de zarpe su bote?
						Ingresos	¿Cuál es grado de satisfacción de sus ingresos por el servicio de transporte con su bote?
							¿La tarifa por servicio de transporte es apropiado?
							¿Cuál es grado de demanda de los servicios de transporte los fines de semana?
							¿Cuál es grado de demanda durante los días de la semana?
					Rutas del servicio de transporte	Lugares puntuales	En qué medida es mejor ir a lugares puntuales como San Francisco, la Jungla y otros
						Recorrido en la laguna Yarinacocha	¿En qué grado es mejor para usted, hacer recorrido por la laguna de Yarinacocha?

ANEXO N° 06

DOCUMENTOS DE LA CAPITANÍA PUERTO PUCALLPA

1.- AVISO DE CAPITANÍA N° 016-2015

2.- RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 372-2009-G.R. UCAYALI-DRSTC- DR

3.- CERTIFICADO DE MATRICULA DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

4.- CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES HASTA DE 6.48 DE ARQUEO BRUTO

ANEXO N° 07

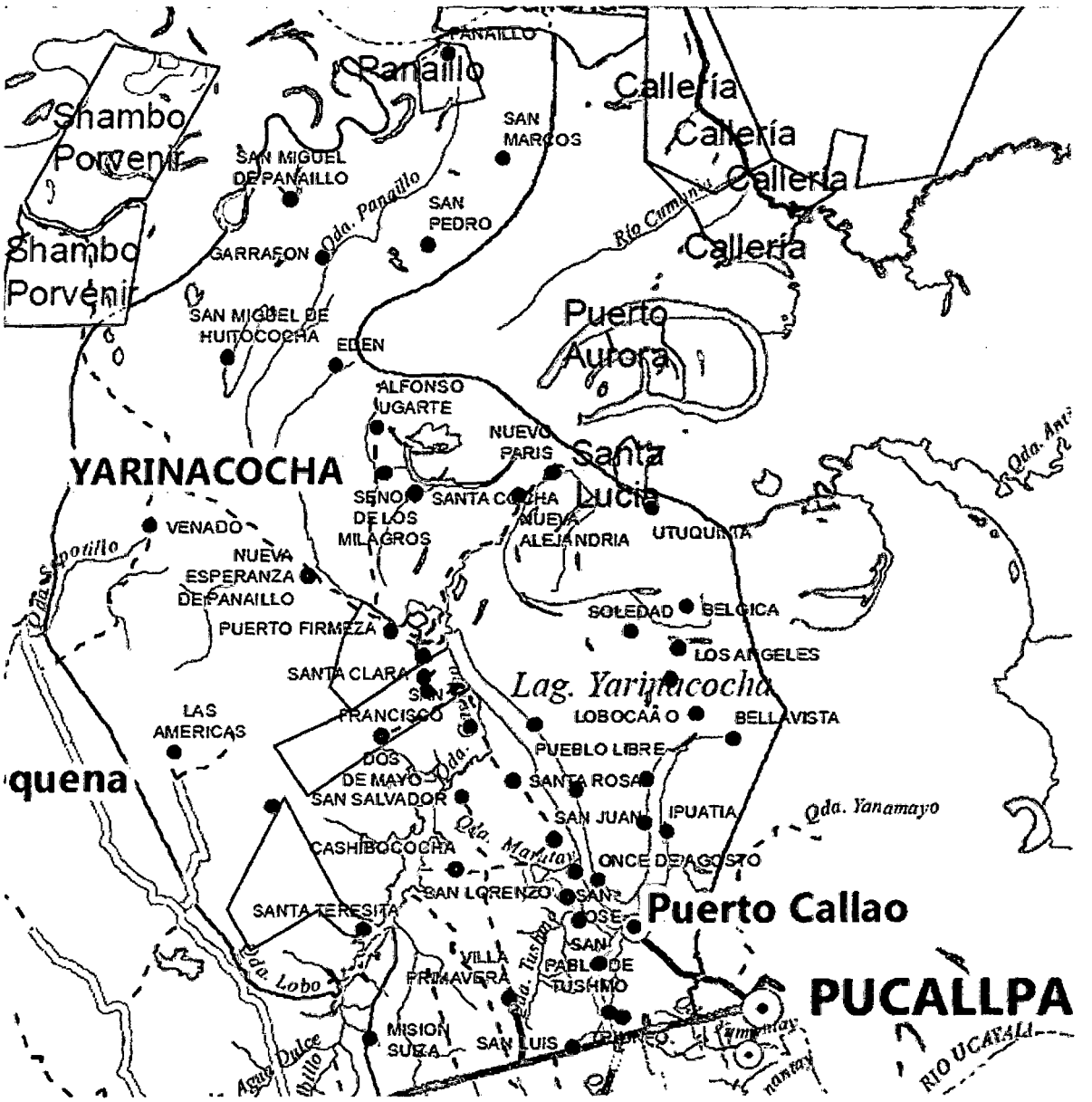
MAPA N° 01:

DISTRITO DE YARINACOCHA



Fuente: Gerencia de Acondicionamiento y Territorial del Gobierno Regional de Ucayali-GOREU

MAPA N° 02: MAPA DE UBICACIÓN DE LUGARES TURISTICOS DEL DISTRITO DE YARINACOCHA



Fuente: Gerencia de Acondicionamiento y Territorial del Gobierno Regional de Ucayali-GOREU

MAPA N° 03:

LUGARES TURISTICOS DE LA LAGUNA DE YARINACOCHA COMUNIDADES NATIVAS (SAN FRANCISCO, SANTA CLARA, SANTA TERESITA)



Fuente: Gerencia de Acondicionamiento y Territorial del Gobierno Regional de Ucayali-GOREU

ANEXO Nº 08
CUADRO DE UBICACIÓN DE LOS LUGARES TURISTICOS DE LA LAGUNA DE YARINACOCHA

RESPONSABLE	PROYECCION	TIPO_DE_LU	NOMBRE_DEL	CLASIFICAC	NORMATIVA	FECHA_NORM	HABITANTES	ESTE	NORTE	LONGITUD	LATITUD	COD_UBIGEO
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	ONCE DE AGOSTO	SIN CATEGORIZACION			135	545329	9078203	-74.588319	-8.338984	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	PUEBLO LIBRE	SIN CATEGORIZACION			110	542889	9084027	-74.610531	-8.286327	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	4	PUERTO CALLAO	PUEBLO	LEY 23416	01/06/1982	45931	546692	9076440	-74.575923	-8.354918	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	PUERTO FIRMEZA	COMUNIDADES NATIVAS			296	537463	9087546	-74.659830	-8.254542	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SAN FRANCISCO	COMUNIDADES NATIVAS			833	540006	9085367	-74.636722	-8.274231	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SAN JOSE	SIN CATEGORIZACION			1025	544470	9078519	-74.596124	-8.336134	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SAN JUAN	SIN CATEGORIZACION			788	543619	9079770	-74.603864	-8.324826	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SAN PABLO DE TUSHMO	COMUNIDADES NATIVAS			1178	544593	9076699	-74.594989	-8.352595	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SANTA CLARA	COMUNIDADES NATIVAS			400	538743	9085867	-74.648195	-8.269719	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SANTA ROSA	SIN CATEGORIZACION			263	542102	9081963	-74.617660	-8.305003	YARINACOCH/
DIRECCION DE GESTION DEL TERRITORIO	UTM ZONE 18 SOUTHERN HEMISPHERE WGS 84	5	SANTA TERESITA	COMUNIDADES NATIVAS			142	536380	9076376	-74.669580	-8.355586	YARINACOCH/

ANEXO N° 09
PANEL FOTOGRAFICO

Foto N° 01



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Botes Turísticos de la "Asociación de Botes Turístico los Delfines y la asociación los yacurunas" Ucayali – Perú.

Foto N° 02



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Botes Turísticos y botes de carga que se encontraban en las agencias de viaje" Ucayali – Perú.

Foto N° 03



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Turistas chilenos que estaban en espera para poder viajar a la CC.NN Santa Clara" Ucayali - Perú.

FOTO N° 04



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015).Turistas extranjeros que recién llegaban a la laguna de Yarinacocha" Ucayali – Perú.

FOTO N° 05



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Cuando se empezaba a realizar las encuestas a los Operadores de Botes" Ucayali – Perú

FOTO N° 06



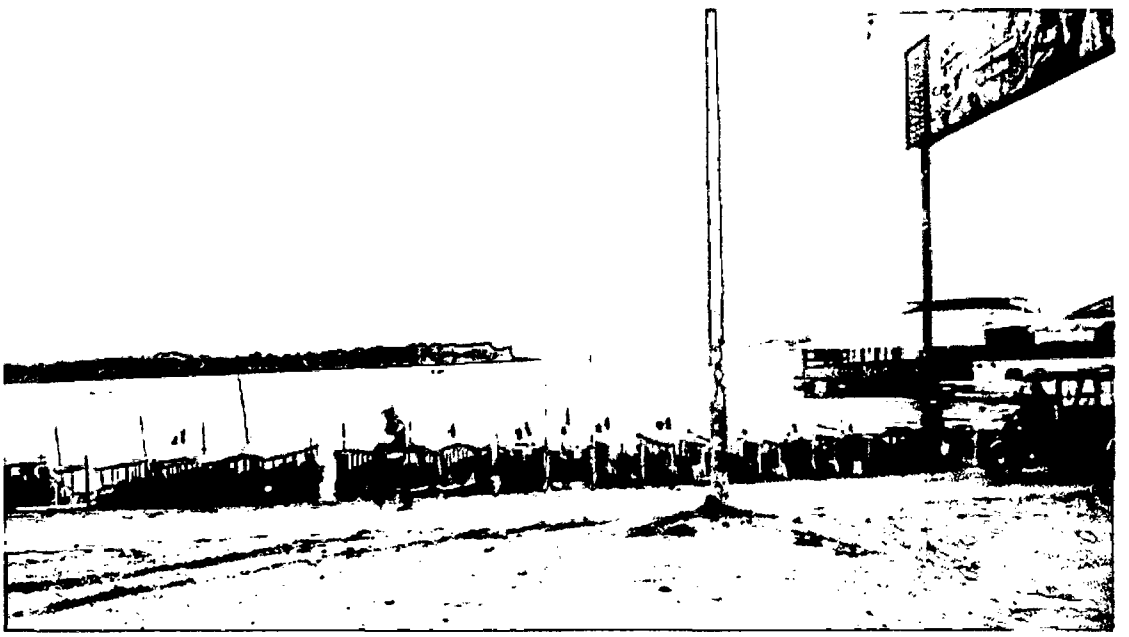
[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Cuando se estaba viajando a la CC.NN San Francisco se entrevistó a Turista Extranjera" Ucayali – Perú

FOTO N° 07



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Turistas chilenos que estaban viajando al Recreo Pandisho" Ucayali – Perú.

FOTO N° 08



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). Vista de la laguna de Yarinacocha" Ucayali – Perú

FOTO N° 07



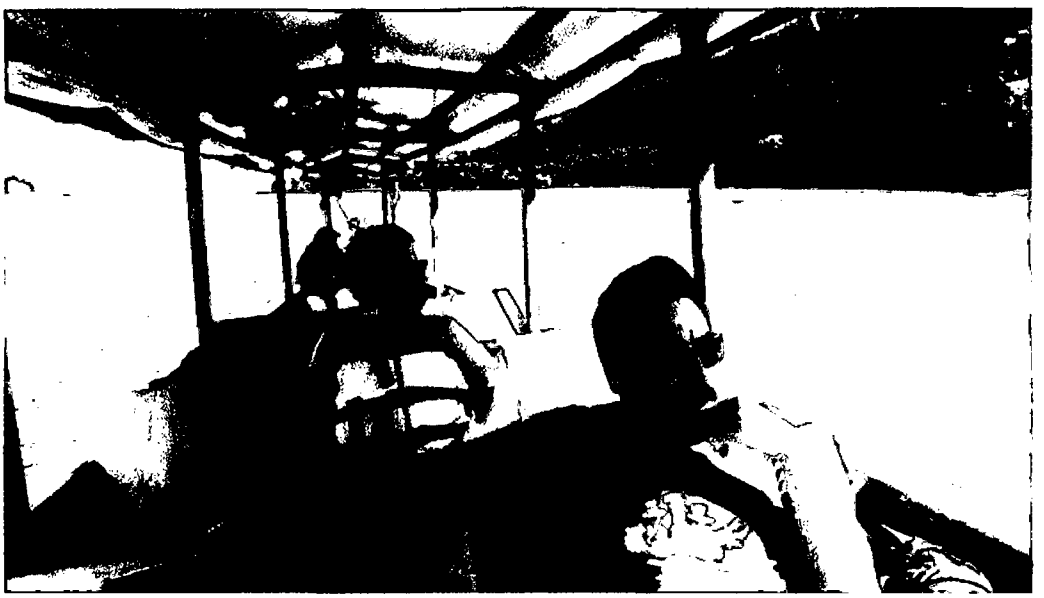
[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). En el local de la Caseta de información Turística" Ucayali – Perú.

FOTO N° 07



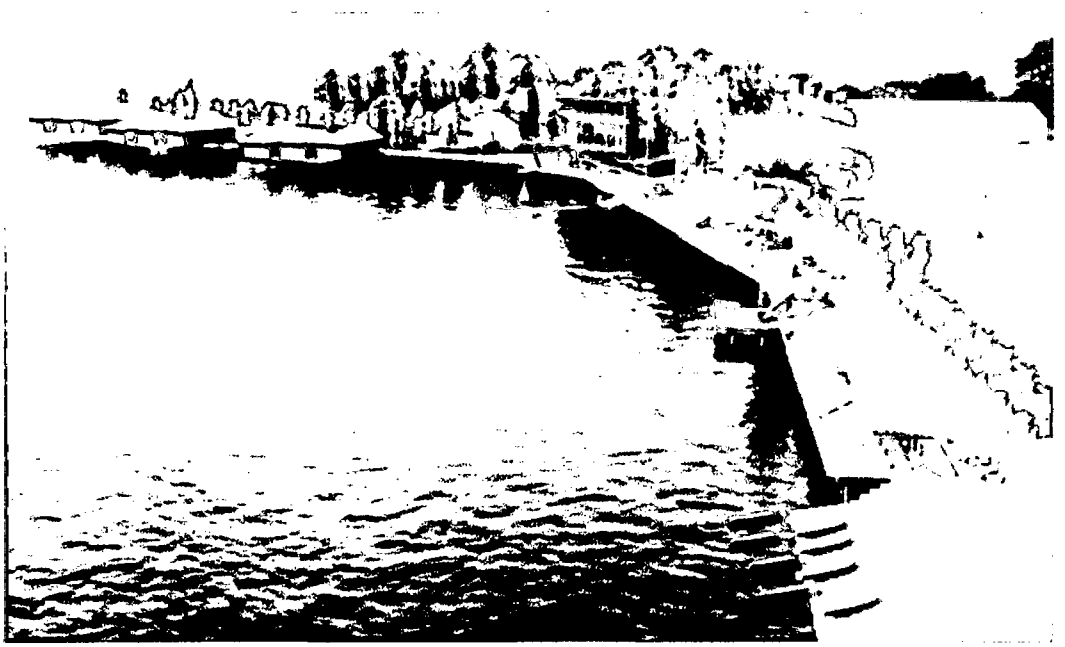
[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). En la entrevista al operador de botes de transporte turístico" Ucayali – Perú

FOTO N° 08



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). En la entrevista con los Turistas de Chile" Ucayali – Perú

FOTO N° 09



[Fotografía de Meliza Crisóstomo Trinidad]. (Pucallpa, distrito de Yarinacocha.2015). el nuevo boulevard que se construirá en Yarinacocha" Ucayali – Perú.

¡DUPLICADO!

Nº	DI-13010153-11-002

Matrícula: PA-42918-BF

REPÚBLICA DEL PERÚ

DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

CERTIFICADO DE MATRÍCULA DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

EXPEDIDO EN VIRTUD DE LAS DISPOSICIONES EMITIDAS POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ

CAPITANIA DE PUERTO DE: PUCALLPA Nº LIBRO: 1333 Nº FOLIO: 0027

FECHA REGISTRO INICIAL: 03/04/2013

DATOS DEL PROPIETARIO:

Nombre o Razón Social: AVELLANEDA MEDRANO JOSE
DNI/RUC: DNI 21010454
Domicilio: JR. JULIO C. TELLO NRO.781 SATIPO
Distrito: SATIPO Provincia: SATIPO Departamento: JUNIN

DATOS GENERALES

Nombre de la nave: CRISTO TE AMA
Código Internacional de llamada: ——— Nº OMI: ——— Ambito: Fluvial
Costruido por: MULTISERVICIOS CLINTON ATALAYA E.I.R.L.
Inicio de construcción: 15/02/2013 Término de construcción: 26/02/2013
Tipo de navegación: CABOTAJE Tipo de servicio: BF - Bote Motor

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora: 25.30 Manga: 02.00 Puntal: 00.80
Arqueo Bruto: 06.01 Arqueo Neto: ——— Capacidad de bodega m3: ———
Forma de popa: ESPEJO Tipo de propulsion: FUERA DE BORDA Forma de proa: LANZADA
Material superestructura: ——— Color Superestructura: ———
Material casco: ACERO NAVAL Color casco: VERDE

PLANTA DE INGENIERÍA

a) Motores Principales:

MARCA	MODELO	Nº SERIE	POTENCIA (Kw)
YAMAHA	E40XMHS	66TK-1144823	40 HP
YAMAHA	E40XMHS	66TK-1144825	40 HP

b) Combustibles	TIPO	GASOLINA	Nº TANQUES 02	CAPACIDAD TOTAL 180	Gls
c) agua:	Nº TANQUES	01	CAPACIDAD TOTAL 05		Gls

MOTIVO DE EMISIÓN: Duplicado

Se expide el presente Certificado en PUCALLPA a los 22 dias del mes de ABRIL del 2015

MARINA DE GUERRA DEL PERU

CAPITAN DE PUERTO
Teniente Filiberto
Primer Ayudante de la Capitania
de Puerto de Pucallpa
Luis CHAVEZ Altamirano
00096271

OBSERVACIONES :

REFRENDAS ANUALES

Se certifica que la nave ha efectuado la refrenda anual del certificado de conformidad con lo prescrito en el reglamento de la ley de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustres.

NOMBRE DE LA NAVE: CRISTO TE AMA

MATRICULA: PA-42918-BF

PRIMERA REFRENDA	SEGUNDA REFRENDA
LUGAR Y FECHA: CADUCA: 03/04/2015	LUGAR Y FECHA: CADUCA: 03/04/2016
Capitán de Puerto	Capitán de Puerto
TERCERA REFRENDA	**CUARTA REFRENDA**
LUGAR Y FECHA: CADUCA: 03/04/2017	LUGAR Y FECHA: CADUCA: 03/04/2018
Capitán de Puerto	Capitán de Puerto

IMPORTANTE

1. El presente Certificado deberá ser Refrendado Anualmente y renovado al vencimiento de la última Refrenda.
2. Perderá validez si se detectara algún tipo de enmendadura y/o modificación.
3. Las naves y los artefactos navales se identificaran a través del presente Certificado, por medio de las dimensiones de la eslora, manga, puntal y el número de serie del motor o motores principales.
4. Los cambios efectuados a la nave o artefacto naval que alteren los datos consignados en el presente Certificado, será motivo de la actualización del mismo.

NOTA

Copia del presente certificado se agregará al Archivo de la Dirección de Control de Actividades Acuáticas y al Legajo de la Nave de la Capitanía de Guardacostas

020130 0014667

Nº DI-09012650-10-002

REPÚBLICA DEL PERÚ

DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES HASTA DE 6.48 DE ARQUEO BRUTO

EXPEDIDO EN VIRTUD DE LAS DISPOSICIONES EMITIDAS POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL PERÚ

Propietario: GALINDO ENCISO LUIS

Nombre	Nº de Matrícula	Puerto Matrícula	Arqueo Bruto
TRANSPORTE FLUVIAL LA ROCA	PA-31751-BF	PUCALLPA	6.12

Fecha de Término de construcción: —— Tipo Nave / Ámbito: Fluvial

Capacidad máxima de 20 personas

LA AUTORIDAD MARÍTIMA CERTIFICA

1.- Que la Nave ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en las reglamentaciones vigentes, de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2.- Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que los dispositivos de seguridad y salvamento bastan para un total de personas que no podrá ser excedido de 20 , dichos dispositivos son:

Aros Salvavidas:	2
Chalecos Salvavidas:	20
Remos:	2
Extintores:	1

Este certificado es válido hasta el día 20 de MAYO del 2018 y será Refrendado anualmente.

Se expide el presente Certificado en PUCALLPA a los 20 días del mes de MAYO del 2014

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Capitanía Guardacostas Fluvial de Pucallpa
Actividades Acuáticas

Capitán de Corbeta
Capitán de Puerto de Pucallpa
Edwin BASHI López
00925536

Capitán de Puerto

RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS

Se certifica que la nave ha efectuado el reconocimiento anual de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.

Nombre de la Nave : TRANSPORTE FLUVIAL LA ROCA

Matrícula : PA-31751-BF

PRIMERA REFRENDA

Lugar y Fecha:

Caduca : 20 MAYO 2016

Teniente Primero
Primer Ayudante de la Capitanía
de Puerto de Pucallpa
Luis CHAVEZ Altamirano
00096271
Capitán de Puerto

INSPECTOR NAVAL

Antefirma _____

Firma _____

CIP _____

Teniente Primero
Primer Ayudante de la Capitanía
de Puerto de Pucallpa
Luis CHAVEZ Altamirano
00096271

SEGUNDA REFRENDA

Lugar y Fecha :

Caduca : 20 MAYO 2017

_____
Capitán de Puerto

INSPECTOR NAVAL

Antefirma _____

Firma _____

CIP _____

TERCERA REFRENDA

Lugar y Fecha :

Caduca : 20 MAYO 2018

_____
Capitán de Puerto

INSPECTOR NAVAL

Antefirma _____

Firma _____

CIP _____

NOTA

Copia del presente certificado se agregará al Archivo de la Dirección de Control de Actividades Acuáticas y al Legajo de la Nave de la Capitanía de Puerto

020090 0286531

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN"

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS
CAPITANÍA DE PUERTO DE PUCALLPA

AVISO DE CAPITANÍA N° 016 -2015

Fecha: 23 de julio del 2015

AL: TODOS LOS PROPIETARIOS Y/O ARMADORES DE EMBARCACIONES ARTESANALES CONSTRUIDAS EN MATERIAL DE MADERA, DE ARQUEO BRUTO MENOR O IGUAL A 6.48

1.- Esta Capitanía de Puerto, hace de conocimiento a todos los propietarios y/o armadores de embarcaciones artesanales construidas en material de madera de arqueo bruto menor o igual a 6.48, que debido a la problemática existente en esta región, con respecto a la imposibilidad de obtener el certificado de matrícula para sus respectivas embarcaciones, debido a que no existe dentro de la jurisdicción de esta Capitanía de Puerto astilleros constructores en material no convencional (madera) debidamente autorizados por la Autoridad Marítima; la Dirección General de Capitanías y Guardacostas ha iniciado el procedimiento administrativo para la formalización y regularización de las embarcaciones menores, para lo cual viene gestionando la aprobación de la Resolución Ministerial, a fin de obviar algunos requisitos establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú (TUPAM-15001).

2.- Por tal motivo, con la finalidad de ir cumpliendo con el mencionado proceso hasta la promulgación de dicha Resolución Ministerial, comunico a Ud. (s) que deberán solicitar la inspección de las embarcaciones menores o iguales a 6.48 de arqueo bruto, para la correspondiente toma de medidas principales de acuerdo al formato establecido, debiendo posteriormente presentar el trámite respectivo para la expedición del certificado de matrícula, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- Solicitud dirigida al Capitán de Puerto que contenga los generales de ley y detalle de lo solicitado.
- UN (1) Formato de Inspección de medidas principales de la embarcación.
- UNA (1) Declaración Jurada Simple de propiedad de la embarcación, así como la del motor en caso corresponda.
- UN (1) Croquis de detalle general de la embarcación con las medidas principales, tales como: eslora, manga y puntal.
- Fotografías a color de la embarcación que muestren cada banda, con el nombre correspondiente en bajo relieve.
- Fotografía del motor donde se aprecie el número de serie del mismo.
- Fotocopia del Documento Nacional de Identidad (DNI) o Registro Único de Contribuyente, según corresponda.

3.- Se exhorta a los propietarios de las mencionadas embarcaciones que no cuentan con matrícula, a acogerse a dicho proceso, con la finalidad de formalizar y regularizar la documentación establecida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Capitán de Corbeta
Capitán de Puerto de Pucallpa
Rony BULEJE Castañeda
00913625

Pucallpa 31 de 07 del 2015
VISTO PASE A: DIRECTOR
PARA MAYOR ILUSTRACIÓN Y
COORDINACIÓN CON CONTRATISTA
Y PROPIETARIOS
Dirección de Transporte Acuático

DISTRIBUCIÓN:

Copia: Jefe Distrito Capitanía IV
Unidad de Control Fluvial Nro. 2
Unidad de Control Fluvial Nro. 3
Propietarios de embarcaciones artesanales
Sindicatos y asociaciones de pescadores de la región Ucayali
Dirección Regional de la Producción
Dirección Regional de Transporte Acuático
Público en General
Vitrina Capitanía de Puerto de Pucallpa
Archivo.-

Resolución Directoral

REGIONAL SECTORIAL N° 372 2009 - G.R. Ucayali - DRSTC - DR.
PUCALLPA

21 SET. 2009

VISTO: La Resolución Directoral Regional Sectorial N° 326-2006-G.R.Ucayali-DRSTC-DR, de fecha 13 de Octubre del 2006, el Informe N° 057 -2009-GRU-DRSTCU-DTA y T, de fecha 29 de Abril del 2009, el Informe N° 019-2009-GRU-DRSTCU-DR-AL, de fecha 06 de Agosto del 2009, el Oficio N° 148- 2009-GRU-DRTCU-DR-OPP, de fecha 13 de Agosto del 2009, el Informe N° 135 -2009-GRU-DRSTCU-DTA y T, de fecha 03 de Setiembre del 2009, y el Proveído de la Dirección Regional Sectorial, de fecha 03 de Setiembre del año en curso.

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Directoral Regional Sectorial N° 326-2006-G.R.Ucayali-DRSTC-DR, de fecha 13 de Octubre del 2006, se **APROBO**, el Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, de la Dirección Regional Sectorial de Transportes y Comunicaciones de Ucayali;

Que, con Informe N° 057-2009-GRU-DRSTCU-DTA y T, de fecha 29 de Abril del 2009, el Director de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, solicita al Director Regional, la modificación del Reglamento Regional sobre el Otorgamiento de Permiso de Operación (Periodo o Tiempo), manifestando que en la ciudad de Iquitos según su TUPA, de la Dirección Ejecutiva de *Transporte Acuático, otorgan por un (01) año el Permiso de Operación, proponiendo la* modificación de dicho reglamento para otorgar el Permiso de Operación Regional, por lo que el TUPA se podría modificar solamente variando el tiempo del otorgamiento del permiso de operación, según lo Opinado por el Inspector de Transporte Acuático;

Que, el Asesor Legal mediante Informe N° 019-2009-GRU-DRSTCU-DR-AL, de fecha 06 de Agosto del 2009, informa al Director Regional, que realizado el análisis exhaustivo de la documentación presentada por la Dirección de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, y de la revisión de la normatividad vigente, opina por la procedencia de la modificación del Reglamento *Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, mediante acto administrativo, para lo cual se* deberá solicitar al Gobierno Regional de Ucayali, la modificación del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), el mismo que ha sido aprobado mediante Ordenanza Regional N° 007-2008-GRU/CR, de fecha 31 de Marzo del 2008; asimismo, al modificarse el Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, significaría mayor captación de recursos, los mismos que repercutirían en beneficio de la Institución;

Que, mediante Oficio N° 148- 2009-GRU-DRTCU-DR-OPP, de fecha 13 de Agosto del 2009, el Director de la Oficina de Planificación y Presupuesto, hace de conocimiento al Director Regional, que es necesario que se solicite al Director de Transporte Acuático conjuntamente con el Asesor Legal, la elaboración y/o modificación del Reglamento Regional de Transporte Fluvial Región Ucayali, que fue aprobado con la Resolución del Visto, para la justificación Técnica e incorporar en la actualización de los costos en el Procedimiento Administrativo de Permiso de Operación de las Naves y/o embarcaciones desde 03 a 50 toneladas, para lo cual se necesita tener aprobado el Reglamento de Transporte Fluvial Regional, ya que sería la base legal del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA);

Que, con Informe N° 135 -2009-GRU-DRSTCU-DTA y T, de fecha 03 de Setiembre del 2009, el Director de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, solicita al Director Regional, la modificación del Reglamento Regional sobre el Otorgamiento de Permiso de Operación, haciendo llegar la propuesta técnica, operativa, funcional, así como económica y estadísticamente, a la modificación del Reglamento Regional del artículo 19° con respecto al tiempo que se otorga los *permisos de operación actualmente;*

Resolución Directoral

REGIONAL SECTORIAL N° 372 2009 - G.R. Ucayali - DRSTC - DR.
PUCALLPA

21 SET. 2009

Que, el Director de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, después de haber analizado técnicamente el periodo de tiempo que se les otorga a todas las embarcaciones de 03 a 50 UAB, no guarda una relación, ya que el pago por este derecho se hace de acuerdo al arqueo bruto segun TUPA Regional, estableciéndose tres (03) años, económicamente y estadísticamente *esta modificación se enmarca dentro de las normas legales de los gobiernos regionales ya que* generaría ingresos, así como llevar una buena estadística y control de las naves ya que la gran mayoría son de madera y su ciclo de vida es un promedio de un (01) año, quedando redactado de la siguiente manera:

Articulo 19°: Vigencia: El permiso de Operación tendrá una vigencia de acuerdo a la Unidad de Arqueo Bruto y el Tiempo que se le otorga será, de acuerdo a la escala siguiente:

03 a 10 UAB	: UN (01) AÑO
11 a 20 UAB	: DOS (02) AÑOS
21 a 30 UAB	: TRES (03) AÑOS
31 a 50 UAB	: CUATRO (04) AÑOS

Contados a partir de la fecha de expedición de la Resolución Directoral Regional.

Que, el numeral 34.1 del artículo 34° del Decreto Supremo N° 014- 2006- MTC, de fecha 02 de Junio del 2006- Reglamento de Transporte Fluvial, establece: **"Las Direcciones Regionales son competentes para otorgar permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 20° del presente reglamento y siempre que las embarcaciones tengan menos de cincuenta (50) unidades de arqueo bruto inclusive";**

Que, los artículos 20° y 34° del precitado Decreto Supremo, en concordancia con el articulo 20° del Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, indican: **"Que el otorgamiento y la modificación del permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial regional, en cualquiera de las modalidades contempladas en el presente Reglamento será autorizado por la Dirección Regional, siempre que las embarcaciones tengan hasta cincuenta (50 unidades de arqueo bruto)";**

Estando a lo preceptuado por el Decreto Supremo N° 014- 2006- MTC- Reglamento de Transporte Fluvial, Ley N° 25862 - Ley Orgánica del Sector -; Ley N° 26922 - Ley Marco de Descentralización-, Ley N° 27867- Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y sus Modificatorias, con las Visaciones de las Oficinas de Asesoría Legal, Planificación y Presupuesto y *Dirección de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, con las facultades conferidas mediante* Resolución Ejecutiva Regional N° 1688-2007-GRU-P, de fecha 15 de Octubre del 2007.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: **MODIFICAR**, EL ARTÍCULO 19° DEL REGLAMENTO REGIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL – REGIÓN UCAYALI, DE LA DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI, aprobado mediante Resolución Directoral Regional Sectorial N° 326-2006-G.R.Ucayali–DRSTC-DR, de fecha 13 de *Octubre del 2006, el mismo que quedará redactado de la siguiente manera:*

Resolución Directoral

REGIONAL SECTORIAL Nº 372 2009 - G.R. Ucayali - DRSTC - DR.

PUCALLPA 21 SET. 2009

Artículo 19º: Vigencia: El permiso de Operación tendrá una vigencia de acuerdo a la Unidad de Arqueo Bruto y el Tiempo que se le otorga será de acuerdo a la escala siguiente:

03 a 10 UAB : UN (01) AÑO
11 a 20 UAB : DOS (02) AÑOS
21 a 30 UAB : TRES (03) AÑOS
31 a 50 UAB : CUATRO (04) AÑOS

Contados a partir de la fecha de expedición de la Resolución Directoral Regional.

ARTÍCULO SEGUNDO: DISPONER, que la Secretaria de esta Sede Regional, notifique la presente resolución a la Dirección de Transporte Acuático y Telecomunicaciones, de la Dirección Regional Sectorial de Transportes y Comunicaciones de Ucayali, y a los demás Órganos correspondientes, en la forma prevista por ley.

ARTÍCULO TERCERO: MANTENER EN VIGENCIA, todo lo demás, que contiene el Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, de la Dirección Regional Sectorial de Transportes y Comunicaciones de Ucayali.

REGISTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE.

GOBIERNO REGIONAL DE UCAYALI
Dirección Regional Sectorial de Transportes y Comunicaciones

Ing. Martín C. Villafuerte Miranda
DIRECTOR REGIONAL
CIP. Nº 64443

DIRECCION DE TRANSPORTE ACUATICO Y TELECOMUNICACIONES UCAYALI
RECIBIDO
REG. 320
FECHA 16-10-06
HORA 08.40
FIRMA

Resolución Directoral

REGIONAL SECTORIAL N° 326 2006 - G.R. Ucayali - DRSTC - DR.
PUCALLPA 13 OCT. 2006

VISTO: El Informe N° 098-2006-GRU-DRSTCU-DR-DTA y T, de fecha 21 de Agosto del 2006, el Oficio N° 590-2006-GR Ucayali-DRSTC-DR, de fecha 22 de Agosto del 2006, el Informe N° 111-2006-GRU-DRSTCU-DR-DTA y T, de fecha 06 de Setiembre del 2006, y el Proveído de la Dirección Regional Sectorial de Ucayali de fecha 19 de Setiembre del año en curso.

CONSIDERANDO:

Que, el Decreto Supremo N° 005-2001-MTC, ha sido derogado por el Decreto Supremo N° 014-2006-MTC, de fecha 04 de Junio del 2006, el mismo que aprueba el Reglamento de Transporte Fluvial, mediante el cual se clasifica el Transporte Fluvial, establece los requisitos para el otorgamiento de los permisos de operación y su renovación, determinando las competencias de las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones en materia de transporte fluvial;

Que, de acuerdo con lo previsto por el acápite 34.1 del artículo 34° del Decreto Supremo N° 014-2006-MTC, corresponde a la Dirección Regional Sectorial, expedir los Permisos de Operación a las Personas Naturales y Jurídicas Nacionales que lo soliciten;

Que, con Informe N° 098-2006-GRU-DRSTCU-DR-DTA y T, de fecha 21 de Agosto del 2006, se remite a la Dirección Regional, el Proyecto del Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali; para ser remitido a la Dirección General de Transporte Acuático, para su revisión y visado correspondiente;

Que, con Informe N° 111-2006-GRU-DRSTCU-DR-DTA y T, de fecha 06 de Setiembre del 2006, se hace de conocimiento a la Dirección Regional, que la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha respondido vía correo electrónico con las correcciones respectivas, manifestando que no es necesario ser visado el Proyecto del Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, habiéndose levantado las observaciones realizadas para su aprobación respectiva;

Que, la Dirección Regional mediante el Proveído del Visto, ha ordenado se elabore el Proyecto de Resolución Directoral, aprobando el Reglamento Regional de Transporte Fluvial – Región Ucayali, el mismo que debe formalizarse mediante el presente acto administrativo;

Estando a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 014-2006-MTC, con el Visto Bueno de Asesoría Legal y de Planificación y Presupuesto, y en uso de las facultades conferidas mediante Resolución Ejecutiva Regional N° 0810-2003-GRU-P, de fecha 28-08-2003.

SE RESUELVE:

Artículo Primero.- APROBAR, EL REGLAMENTO REGIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL – REGIÓN UCAYALI, DE LA DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI-, el mismo que consta de un Título Preliminar, Seis (06) Títulos, Once (11) Capítulos, Treinta y Siete (37) Artículos, Cuatro (04) Disposiciones Complementarias Finales, Dos (02) Disposiciones Complementarias Transitorios, y una (01) Disposición Complementaria Derogatoria, el mismo que como anexo constituye parte integrante de la presente Resolución.

Sr. Juan Carlos Malpartida Delgado
INSPECTOR DE TRANSPORTES ACUATICO

GOBIERNO REGIONAL DE UCAYALI
DIRECCION REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Resolución Directoral

REGIONAL SECTORIAL Nº 326 2006 - G.R. Ucayali - DRSTC - DR.
PUCALLPA 13 OCT. 2006

Artículo Segundo.- **HACER**, de conocimiento de la presente Resolución, a los órganos correspondientes.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE

GOBIERNO REGIONAL DE UCAYALI
DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Ing. César Augusto Cárdenas Reyes
DIRECTOR REGIONAL

16 de Octubre de 2006
VISTO PASE A: Técnicos
PARA: Conocimiento
Archivo

Dirección de Transporte Acuático y Telecomunicaciones Ucayali

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

REGLAMENTO REGIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL - REGIÓN UCAYALI

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones Generales

Artículo I.- Ámbito de Aplicación.

El presente reglamento regula la prestación del servicio del transporte fluvial que prestan los administrados; en concordancia con lo dispuesto por el Artículo 34° del Reglamento de Transporte Fluvial, aprobado por Decreto Supremo N° 014-2006-MTC.

Artículo II.- Definiciones.

Solo para los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

a. **Administrado.-** Persona natural o jurídica que solicita o tiene permiso de operación.
b. **Arqueo Bruto.-** Expresión del volumen total de una embarcación.
c. **Artefacto Fluvial.-** Construcción flotante carente de propulsión y gobierno, destinada a cumplir funciones de complemento de actividades acuáticas o de explotación de los recursos acuáticos, tales como diques, plataformas y grúas flotantes, gánguiles, chatas, pontones, balsas, u otros similares.
d. **Autoridad Marítima.-** Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú.
e. **Autoridad Portuaria.-** Autoridad Portuaria Nacional o Regional.
f. **Cargador.-** Aquel que entrega mercancía para ser transportada.
g. **Convoy.-** Conformado por un remolcador o empujador y una o más embarcaciones sin propulsión.
h. **Dirección General.-** Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
i. **Dirección Regional.-** Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Ucayali.
j. **Dirección Ejecutiva.-** Dirección Ejecutiva de Transporte Acuático, de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de Ucayali.

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

k. Embarcación.- Artefacto o nave fluvial.
l. Fletador.- Es el administrado que fleta una embarcación.
m. Motochata.- Embarcación con propulsión apta para transportar carga.
n. Motonave.- Embarcación con propulsión apta para transportar pasajeros y carga.
o. Nave Fluvial.- Construcción principal o independiente, apta para la navegación y destinada a transitar por las vías fluviales, que cuentan con gobierno y propulsión propia. También se considera nave fluvial a la unidad formada por un remolcador y uno o más artefactos fluviales.
p. Permiso de Operación.- Es la autorización que concede la Dirección Regional para prestar el servicio de transporte fluvial.
q. Transporte Fluvial.- Actividad o servicio que prestan los administrados con el objeto de trasladar personas y/o carga por las vías fluviales navegables mediante embarcaciones.
r. Transporte Fluvial Regional.- Es el traslado de personas y/o carga, que se realiza con embarcaciones dentro del ámbito de la región.
s. Transporte Fluvial Provincial.- Es el traslado de personas y/o carga que se realiza con embarcaciones dentro del ámbito de la provincia.
t. Transporte Fluvial Distrital.- Es el traslado de personas y/o carga que se realiza con embarcaciones dentro del ámbito de un distrito.

TÍTULO I

Del Servicio de Transporte Fluvial

CAPÍTULO I
Generalidades

Artículo 1°.- Clasificación

El servicio de Transporte Fluvial se clasifica en:

1.1. Por su Ámbito:
   A. Distrital;
   B. Provincial.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra: Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

1.2. Por su Tráfico:
   A. Servicio regular o de línea;
   B. Servicio irregular.

1.3 Por su Modalidad:
   A. De Pasajeros;
   B. De carga;
   C. Mixto;
   D. De Apoyo Logístico propio;
   E. De Apoyo Social.

Artículo 2°.- Servicio de transporte fluvial por su ámbito.

2.1 El servicio de transporte fluvial distrital o provincial es prestado por el administrado domiciliado y constituido en la región, con embarcación propia de bandera peruana.

Artículo 3°.- Servicio de transporte fluvial por su tráfico.

3.1 El servicio de transporte fluvial en tráfico regular o de línea es prestado cumpliendo rutas determinadas, con frecuencias e itinerarios programados.

3.2 El servicio de transporte fluvial en tráfico irregular es el que se presta sin rutas predeterminadas, sin frecuencia ni itinerarios programados.

Artículo 4°.- Seguros Obligatorios.

4.1 El administrado que presta el servicio de transporte fluvial, sea de pasajeros, carga, mixto, de apoyo logístico propio o de apoyo social, está obligado a tener vigentes los siguientes seguros:

   A. De accidentes personales de los pasajeros y la tripulación, con las coberturas siguientes:
      1. Muerte;
      2. Invalidez permanente;
      3. Incapacidad Temporal;
      4. Gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica. Farmacéutica; y
      5. Gastos de sepelio.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
BIBLIOTECA CENTRAL
U N U

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

B. De responsabilidad civil frente a terceros; que cubra daños personales, materiales, contaminación y gastos de salva taje.

4.2 El administrado debe estar al día en el pago de las primas correspondientes.

4.3 La Dirección Regional fijará mediante Resolución Directoral, los montos mínimos indemnizatorios de los seguros antes descritos.

Artículo 5°.- Remisión de las listas de pasajeros y/o manifiestos de carga.

5.1 El administrado que presta el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto; deben remitir a ésta copia de la lista de pasajeros, indicando origen y destino, y/o de los manifiestos de carga vía electrónica o documentaria.

5.2 La lista de pasajeros debe remitirse dentro de los quince (15) días posteriores al vencimiento de cada trimestre.

5.3 El manifiesto de carga debe remitirse dentro de los quince (15) días posteriores al vencimiento de cada mes.

Artículo 6°.- Prestación del servicio de transporte fluvial con embarcaciones mayores de 30 unidades de arqueo bruto.

El administrado que preste el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto con embarcación mayor de treinta (30) unidades de arqueo bruto (UAB) es responsable de que las operaciones de embarque y desembarque se realicen a través de puertos o embarcaderos autorizados; así como de que los servicios de estiba y desestiba sean realizados por empresas o cooperativas con licencia vigente expedida por la Autoridad Portuaria correspondiente.

CAPÍTULO II
Del Servicio de Transporte Fluvial de Pasajeros

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

Artículo 7°.- Condiciones de las Naves

El servicio de transporte fluvial de pasajeros deberá ser proporcionado con nave que cuenta con compartimientos de seguridad y comodidad, las cuales deberán cumplir los requisitos de seguridad establecidos por la Autoridad Marítima.

Artículo 8°.- Cumplimiento de rutas, frecuencias e itinerarios en tráfico regular

8.1 El administrado que preste el servicio de transporte fluvial de pasajeros en tráfico regular debe cumplir con las rutas, frecuencias e itinerarios que tiene autorizados.

8.2 El administrado debe exhibir en lugar visible de la nave la hora de zarpe para conocimiento de los usuarios.

Artículo 9°.- Comunicación de rutas, frecuencias, itinerarios, fechas y hora de zarpe en tráfico irregular.

El administrado que presta el servicio de transporte fluvial de pasajeros en tráfico irregular, debe comunicar documentaria o electrónicamente a la Dirección Regional; las rutas, frecuencias, itinerarios, fecha y hora de zarpe, dentro de las 24 horas previas al zarpe, sin perjuicio de la información requerida por la Autoridad Marítima.
El administrado debe exhibir en lugar visible de la nave la hora de zarpe para conocimiento de los usuarios.

Artículo 10°.- Suspensión del servicio

10.1 La suspensión del servicio debe ser comunicada por escrito a la Dirección Regional, dentro de los quince (15) días calendario previo a la fecha de suspensión.

10.2 El período de suspensión del servicio no podrá exceder de ciento veinte (120) días calendario.

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

CAPÍTULO III
Del Servicio de Transporte Fluvial de Carga

Artículo 11°.- Tipos de carga

11.1 El servicio de transporte fluvial de carga es efectuado con embarcaciones de características técnicas adecuadas a los requerimientos del tipo de carga.

11.2 Los tipos de carga son:

A. General, que incluye contenedores;
B. Granel sólido;
C. Granel líquido;
D. Otros.

Artículo 12°.- Presentación del conocimiento de embarque

El administrado debe entregar al cargador una copia del conocimiento de embarque, conforme a las normas vigentes.

Artículo 13°.- Presentación y contenido del manifiesto de carga

13.1 El administrado debe prestar, documentaria o electrónicamente, a la Dirección Regional, el manifiesto de carga, dentro de los quince (15) días siguientes al vencimiento de cada mes.

13.2 El manifiesto de carga debe contener por lo menos la siguiente información:

A. Nombre, tipo y matrícula de la embarcación;
B. Descripción de la mercadería transportada:
    1. Tipo de la mercadería;
    2. Toneladas métricas transportadas;
    3. Fletes unitarios y totales cobrados;
C. Puertos de origen/destino;
D. Fecha de arribo o zarpe;
E. Nombre del cargador y del consignatario.

EMBARCADOR

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

13.3 El manifiesto de carga que carezca de la información requerida se considerará no presentado.

CAPÍTULO IV
Del Servicio de Transporte Fluvial Mixto

Artículo 14°.- Condiciones para el servicio de transporte fluvial mixto

14.1 El servicio de transporte fluvial mixto comprende pasajeros y carga, debiendo ser proporcionado con nave que cumpla las condiciones establecidas tanto para el servicio de transporte fluvial de pasajeros como para el de carga.

14.2 Mediante resolución de la Dirección Regional se regulará el transporte de animales vivos que sea realizado simultáneamente con el de pasajeros.

CAPÍTULO V
Del Servicio de Transporte Fluvial de Apoyo Logístico Propio

Artículo 15°.- Carácter complementario del servicio

El servicio de transporte fluvial de apoyo logístico propio se efectúa como complemento de la actividad principal del titular del permiso de operación.

Artículo 16°.- Prohibición de la prestación del servicio

El administrado con permiso de operación, bajo esta modalidad, está prohibido de prestar a terceros los servicios de transporte fluvial de pasajeros, carga o mixto.

CAPÍTULO VI
Del Servicio de Transporte Fluvial de Apoyo Social

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

Artículo 17°.- Carácter social del servicio

El servicio de transporte fluvial de apoyo social es prestado con propósito humanitario y/o social, sin fines de lucro.

TÍTULO II

Del Permiso de Operación

CAPÍTULO I

Otorgamiento del Permiso de Operación

Artículo 18°.- Alcances

El permiso de operación concede a quien lo obtiene un derecho específico e intransferible.

Artículo 19°.- Vigencia

El permiso de operación tiene una vigencia de tres (3) años, contados a partir de la fecha de expedición de la Resolución Directoral Regional.
Los permisos de operación vigentes se mantendrán publicados en la página Web del Gobierno Regional de Ucayali (www.regionucayali.gob.pe/transportes)

Artículo 20°.- Autoridad competente

El otorgamiento y la modificación del permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial regional, en cualquiera de las modalidades contempladas en el presente Reglamento, será autorizado por la Dirección Regional; siempre que las embarcaciones tengan hasta cincuenta (50) unidades de arqueo bruto.
La Dirección Regional podrá otorgar permiso de operación para prestar el servicio de transporte fluvial de apoyo logístico propio y de apoyo social, cualquiera sea el arqueo bruto de la embarcación.

070

Artículo 21°.- Registro

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

Las personas naturales que operan con embarcaciones menores de dos (02) unidades de arqueo bruto sólo deben inscribirse en el Registro de Personas Naturales y Jurídicas de Transporte Fluvial de la Dirección Regional.

Artículo 22.- Requisitos para su otorgamiento

22.1 Para obtener el permiso de operación el administrado deberá presentar una solicitud dirigida al Director Regional; con los siguientes datos:

A. Nombre, denominación o razón social y domicilio;
B. Nombre del representante legal;
C. Ámbito, tráfico y modalidad del servicio, según se indica a continuación:
    1. En el caso de Transporte Fluvial de Pasajeros, Carga o Mixto deberá señalar:
    a. Ámbito Regional;
    b. Tráfico Regular o Irregular del servicio: En caso de que corresponda a tráfico regular o de línea se deberá precisar el tipo de embarcaciones, rutas, itinerarios y frecuencias. En el caso de Tráfico Irregular se deberá indicar el tipo de embarcaciones.
    c. Modalidad del servicio de transporte; pasajeros, carga o mixto.
    2. En el caso de Transporte Fluvial de Apoyo Logístico Propio y de Apoyo Social se deberá señalar:
    a. Ámbito Regional;
    b. Descripción de la actividad, así como las razones que justifiquen el permiso de operación solicitado;
    c. Tipo de embarcaciones;
    d. Modalidad del servicio de transporte; apoyo logístico propio o apoyo social.
D. Capital o patrimonio, solo para el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga y mixto, el cual no podrá ser menor a: cinco (5) UIT.

22.2 A la solicitud para el otorgamiento del permiso de operación deberá adjuntarse la siguiente documentación:

A. Personas Jurídicas.- Copia simple del testimonio de la escritura pública de constitución y sus modificaciones, debidamente inscritas en los Registros Públicos, en la que conste el servicio de transporte fluvial dentro del objeto social, el nombramiento del representante legal y el capital.
B. Personas Naturales.-

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
FEDATARIO
13 OCT. 2006

1. Copia simple del documento nacional de identidad (DNI) o carné de extranjería;
2. Copia simple de la declaración jurada del Impuesto a la Renta presentada a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT, correspondiente al año inmediato anterior, o en el caso de aquellos administrados que inician actividades comerciales, copia legalizada del contrato por el que se adquirió la propiedad de la nave, con las cuales se acredite el patrimonio.

C. Relación de naves, indicando sus características técnicas.
D. Copia simple del Certificado de Matrícula vigente, expedido por la Autoridad Marítima.
E. Copia simple del Certificado Nacional de Seguridad para naves vigente, expedido por la Autoridad Marítima.
F. Copia simple del Certificado de Arqueo, expedido por la Autoridad Marítima.
G. Copia legalizada del contrato de transferencia, en caso de que la embarcación no se encuentre a nombre del solicitante en el certificado de matrícula.
H. Copia simple de la Licencia Municipal de Funcionamiento.
I. Copia simple de las pólizas de seguros señaladas en el artículo 4° de este Reglamento y sus comprobantes que acrediten estar al día en el pago de las primas.
J. Copia simple del Registro Único de Contribuyente (RUC).
K. Copia simple del recibo de pago de la tasa establecida en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Dirección Regional.

Artículo 23°.- Procedimiento para el otorgamiento del permiso de operación.

La solicitud será evaluada por la Dirección Ejecutiva, la que emitirá la Resolución que otorgue el permiso de operación en el plazo máximo de quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud, de lo contrario opera el silencio administrativo negativo.

Artículo 24°.- Abandono del Procedimiento

En los procedimientos iniciados a solicitud de parte contenidos en el presente Reglamento, cuando el administrado no cumpla con algún trámite que le hubiera

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - REGION UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Srta. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

sido requerido que produzca su paralización por treinta (30) días, la Dirección Regional, de oficio o a solicitud de parte declarará mediante resolución, el abandono del procedimiento, la que deberá ser debidamente notificada.

Artículo 25°.- Modificación de rutas, frecuencias e itinerarios

La modificación de rutas, frecuencias e itinerarios debe ser previamente solicitada por el administrado y aprobada mediante resolución de la Dirección Regional, en el plazo máximo de quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud, de lo contrario opera el silencio administrativo negativo.

CAPÍTULO II
Renovación del Permiso de Operación

Artículo 26°.- Requisitos para la Renovación

26.1 El permiso de operación será renovable, a petición de parte y por similar periodo a aquel concedido, debiéndose solicitar a la Dirección Regional, dentro de sesenta (60) días calendario anterior a su vencimiento, acompañando lo siguiente:

A. Documentación que actualiza aquella presentada conjuntamente con la solicitud de otorgamiento del permiso de operación, únicamente en el caso de haber sido notificado.
B. Copia simple del recibo de pago de la tasa establecida en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Dirección Regional.

26.2 La renovación del permiso de operación será concedida mediante resolución de la Dirección Regional, emitida en el plazo máximo de quince (15) días siguientes de presentada la solicitud, de lo contrario opera el silencio administrativo negativo.

TÍTULO III

De las Embarcaciones

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

CAPÍTULO I
Transferencia o Baja de Embarcación

Artículo 27°.- Obligación de informar

27.1 El administrado debe informar obligatoriamente a la Dirección Regional, la transferencia de propiedad o baja de embarcación, dentro de un plazo de treinta (30) días calendario de realizada. Para tal efecto deberán adjuntar copia simple de la documentación siguiente:

A. Contrato de transferencia de la embarcación.
B. Cancelación del registro de matrícula de bandera peruana, en caso de venta al extranjero o por haber sido dada de baja.

27.2 La documentación remitida se considerará aprobada en forma automática desde su presentación, siempre que se encuentre completa y conforme a lo solicitado, debiendo la autoridad administrativa realizar la fiscalización posterior. En caso que la transferencia o baja implique no tener embarcación de bandera peruana, la Dirección Regional, cancelará el permiso de operación otorgado.

CAPÍTULO II
De los Fletamentos

Artículo 28°.- Condiciones para el fletamento de naves de bandera extranjera para el transporte fluvial regional

El administrado peruano o persona jurídica constituida y domiciliada en la región, que realice transporte fluvial regional, podrá fletar nave de bandera extranjera para ser operada por un periodo que no superará los seis meses, siempre que no disponga de capacidad de bodega, sea en nave de su propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo con opción de compra obligatoria, y que además no haya en el mercado naves de bandera peruana para un tráfico determinado, en las condiciones de calidad, oportunidad y precio requeridas por el administrado, lo cual será

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2008

verificado por la Dirección Regional. Para tales efectos, el administrado deberá obtener la Constancia de Fletamento de Nave de Bandera Extranjera.

Artículo 29°.- Constancia de Fletamento de Nave de Bandera Extranjera

29.1 El administrado deberá solicitar a la Dirección Regional una constancia de Fletamento de Nave de Bandera Extrajera, adjuntando los siguiente documentos:

A. Solicitud indicando las condiciones de calidad, oportunidad y precio bajo las cuales requiere fletar la nave de bandera extranjera.
B. Copia del recibo de pago de la tasa establecida en el Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA.

29.2 La solicitud se publicará por tres (3) días en la página web del Gobierno Regional de Ucayali, con la finalidad de verificar la existencia o no de naves de bandera peruana para ser fletadas en las condiciones señaladas.

29.3 En el caso de que algún Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional emita comunicación a la Dirección General en el plazo señalado en el numeral anterior, ésta evaluará si la propuesta presentada cumple las condiciones de calidad, oportunidad y precio requeridas por el administrado, en cuyo caso denegará la Constancia de Fletamento de Nave de bandera extranjera. En caso contrario, emitirá la referida constancia en el plazo máximo de cinco (5) días siguientes a la última publicación.

29.4 La Constancia de Fletamento de Naves de Bandera Extranjera tendrá una vigencia de 20 días, contados a partir de la fecha de su emisión, dentro de cuyo plazo el administrado se encontrará apto para fletar nave de bandera extranjera en las condiciones solicitadas.

Artículo 30°.- Comunicación del fletamento de nave de bandera nacional o extranjera en transporte regional

30.1 El administrado deberá comunicar obligatoriamente a la Dirección Regional, el fletamento de nave de bandera nacional o extranjera para el transporte fluvial regional, dentro de los cinco (05) días siguientes a la suscripción del contrato de fletamento, adjuntando la información y documentos siguientes:

DIRECCIÓN REGIONAL SECTORIAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE UCAYALI
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

A. Nombre, tipo y características técnicas de la embarcación.
B. Tráfico, modalidad del servicio y ruta a la que será destinada.
C. Copia simple del contrato de fletamento.
D. Copia simple de las pólizas de seguros señaladas en el artículo 4° y de los comprobantes que acrediten estar al día en el pago de las primas.
E. Copia simple de los documentos indicados en el artículo 22°, numeral 22.2, literales d, e y f del presente Reglamento.

30.2 La documentación remitida se considerará aprobada en forma automática desde su presentación, siempre que se encuentre completa y conforme a lo solicitado.

CAPÍTULO III
Del Incremento, Sustitución o Reducción de Flota

Artículo 31°.- Autorización

31.1 El administrado podrá incrementar, sustituir o reducir su flota de embarcaciones consignada en su permiso de operación, lo cual será aprobado mediante Resolución Directoral Regional, en el plazo de quince (15) días siguientes de la presentación de la solicitud, de lo contrario opera el silencio administrativo negativo.

31.2 El incremento, sustitución o reducción de flota podrá originarse por la transferencia de propiedad de embarcaciones, bajo cualquier título, o por la transferencia de su posición mediante contrato de fletamento.

Artículo 32°.- Requisitos

32.1 El administrado solicitará el incremento o sustitución de flota mediante petitorio dirigido a la Dirección Regional, adjuntando los siguientes documentos:

A. Copia simple de los certificados técnicos a que se refiere el artículo 22°, numeral 22.2, literales d, e y f del presente Reglamento y, en el caso que en los referidos certificados no se consigne el nombre del propietario se

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

adjuntará copia del contrato de transferencia o de fletamento de la embarcación.

B. Copia simple de las pólizas de seguro que corresponda, referidas en el artículo 4° de este Reglamento, al igual que del recibo que acredite estar al día en el pago de las primas.
C. Copia simple del recibo de la tasa establecida en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Dirección Regional. TUPA.

32.2 El administrado solicitará la reducción de flota mediante petitorio dirigido a la Dirección Regional; adjuntando los siguientes documentos:

A. Copia simple de la constancia de cancelación del registro de matrícula de bandera peruana, en el caso de venta al extranjero o por haber sido dada de baja.
B. Copia simple del contrato de transferencia de propiedad de la embarcación.
C. Copia simple del recibo de la tasa establecida en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Dirección Regional.

TÍTULO IV

Del Control y Fiscalización

Artículo 33°.- Funciones de la Dirección Regional

La Dirección Regional es responsable del control y fiscalización al administrado autorizado a prestar servicios de transporte fluvial en el ámbito de su competencia.

Artículo 34°.- Obligaciones del administrado

El administrado que cuente con permiso de operación para la prestación del servicio de transporte fluvial se encuentra obligado a mantener actualizada y vigente la documentación exigida por el presente Reglamento, así como a tenerla disponible en sus oficinas administrativas para ser verificada por los inspectores que designe la Dirección Regional.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

TÍTULO V

De las Infracciones y Sanciones

Artículo 35°.- Dispositivos Legales aplicables

Las acciones u omisiones que constituyan incumplimiento de las normas contenidas en el presente Reglamento serán sancionadas de conformidad a Ley.

TÍTULO VI

Accesibilidad para Personas con Discapacidad

Artículo 36°.- Condiciones de Accesibilidad

36.1 el administrado que preste servicio de transporte fluvial de pasajeros o mixto está en la obligación de dotar a la nave destinada a la prestación del servicio, de rampas para pasajeros con discapacidad, así como de acceso, ambientes, corredores de circulación e instalaciones adecuadas para aquellos.

36.2 El administrado está obligado a reservar asientos preferenciales, cercanos y accesibles para los pasajeros con discapacidad.

Artículo 37°.- Seguridad de los Pasajeros Discapacitados

El administrado que se encuentra autorizado para prestar servicio de transporte fluvial regulado en el presente reglamento es responsable solidariamente con el capitán o patrón de la embarcación de velar por la seguridad e integridad física de los pasajeros con discapacidad.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Disposiciones complementarias para la aplicación del Reglamento

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra. Helga Nieves Tuesta Bardales
FEDATARIO
13 OCT. 2006

La Dirección Regional está facultada para optar las acciones necesarias, para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente reglamento.

Segunda.- Casos de Excepción

La Dirección Regional está facultada para establecer casos de excepción de los requisitos establecidos en el presente Reglamento cuando se trate de servicios de transporte fluvial prestados con embarcaciones menores de 10 Unidades de Arqueo Bruto.

Tercera.- Prohibición de vertimiento de residuos en los ríos

Las medidas dirigidas a prevenir la contaminación de los ríos por parte de las naves y artefactos fluviales, tales como la prohibición del vertimiento de residuos sólidos, líquidos y gaseosos u otras formas de materia o de energía en las aguas o riberas de los ríos, se sujetarán alas disposiciones del Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y demás normas sobre la materia.

Cuarta.- Aplicación de la Ley General de Aduanas

Lo dispuesto en el presente reglamento se aplicará sin perjuicio del cumplimiento de lo establecido en la Ley General de Aduanas y su Reglamento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Primera.- Adecuación de los permisos de operación vigentes o en trámite

El administrado con permiso de operación vigente para prestar el servicio de transporte fluvial, o que se encuentre tramitando el mismo, se adecuarán a las disposiciones del presente Reglamento en el plazo de noventa (90) días calendario, contados a partir del día siguiente de su entrada en vigencia.

Segunda.- Vencimiento de Plazo

Vencido el plazo a que se refiere la Disposición Transitoria precedente, la Dirección Regional coordinará con la Capitanía de Puerto, para que de acuerdo a

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Sra: Helga Nieves Tuesta Bardales
SECRETARIO
13 OCT. 2006

las funciones que tienen asignados por ley, no autoricen el zarpe y operaciones de las embarcaciones de las personas naturales, jurídicas o entidades públicas y privadas que no hubieran dado cumplimiento a la Primera Disposición Transitoria.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIA

Única.- Deróguese la Resolución Directoral Regional Sectorial N° 093-2001-CTARU-DRSTCVCU, de fecha 03 de Agosto del 2001; que aprobó el Reglamento Regional de Transporte Fluvial - Región Ucayali.