

“Ciudad del río Amazonas y Puerto Fluvial del Atlántico 2021”

PLAN DE DESARROLLO URBANO

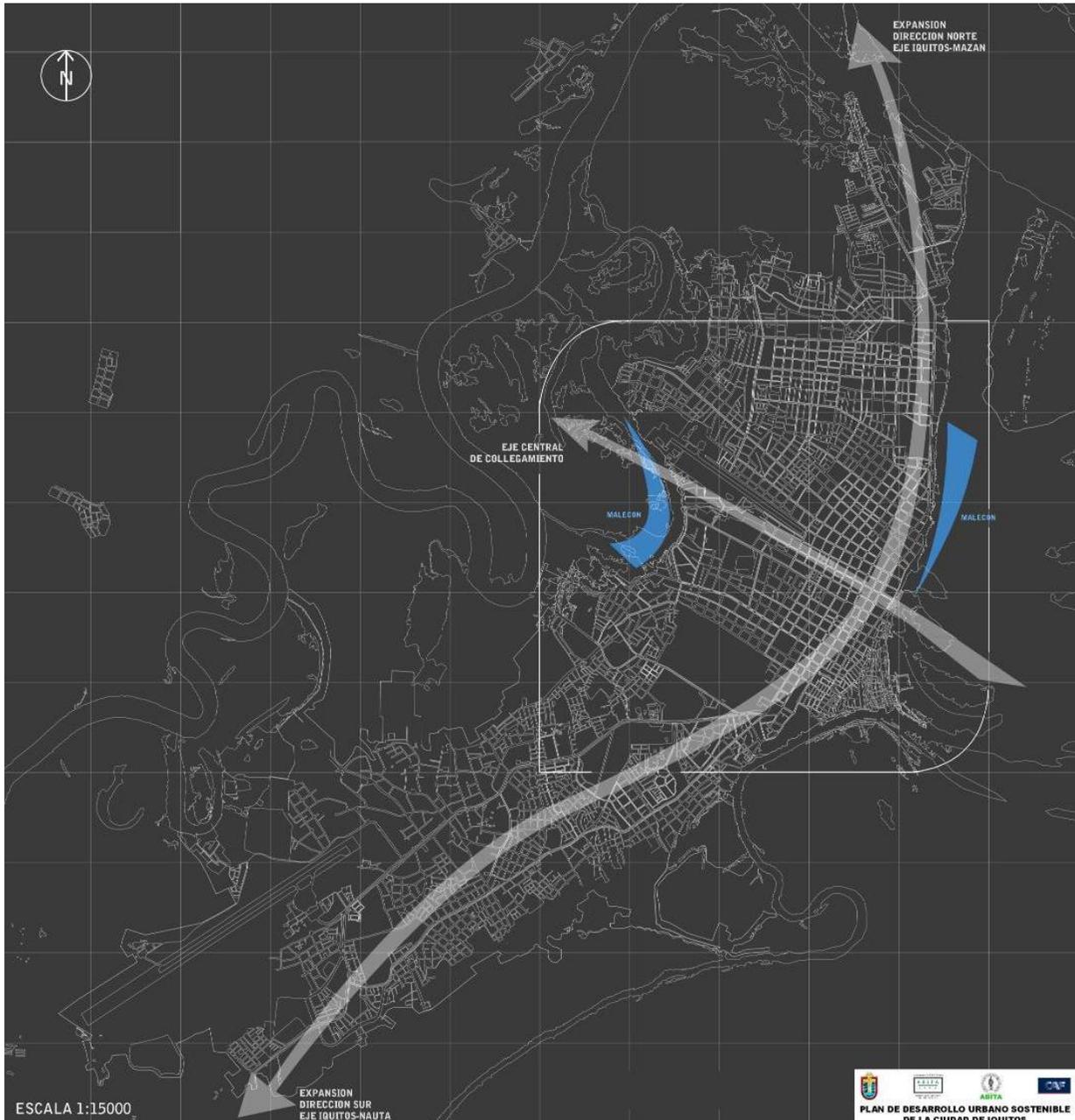
SOSTENIBLE DE IQUITOS

2011- 2021

TOMO II



**PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO
CIUDAD DE IQUITOS
2011.2021**





Plan de Desarrollo Urbano de La Ciudad de Iquitos



Corporación Andina de Fomento



Municipalidad Provincial de Maynas



Centro Interuniversitario ABITA
Sede Università Degli Studi Di Firenze
Italia

ABITA



Asociación civil
ABITA Perú

Agradecimientos

GRUPO DE TRABAJO MPM-ABITA_PDU_CAF_MAYNAS SEDE ABITA FLORENCIA_VENECIA ITALIA – SEDE ABITA PERU_IQUITOS PERU

Expertos

Prof. Arq. Marco Sala (Director Centro ABITA, Coordinador Científico)
Prof. Arq. Fernando Recalde (Ph. D, Encargado del Procedimiento, Coord. Técnico Intrenacional)
Arq. Gianni Pietrobon (Arquitecto Urbanista, en Planificación Sostenible, Participada y Diseño Urbano)
Arq. Anna Agostini (Ph. D, Arquitecta Urbanista, Planificación Sostenible, Participada y Diseño Urbano)
Dr. Andrea Cecchin (Ph.D, Ciencias Ambientales, Experto EIA y Planificación ecososteible del territorio)
Arq. Alfredo Di Zenzo (Encargado de Comunicacion e Imagen)
Arq. Lorenzo Barghini (Grafico Facultad de Arquitectura Florencia)

Expertos Italia que colaboran:

Prof. Ing. Maurizio De Lucia (Energías Alternativas y Reciclaje)
Prof. Arq. Franco Montanari (Rehabilitación, Restauo, Multimedia)
Prof. Arq. Silvia Viviani (Pres. Instituto Nacional Urbanistica Italia, Normativa Europea y Planificacion)
Arq. Analisa Pirello (Departamento Tecnologia TAED Universidad de Florencia, Planificacion Sostenible)
Arq. Michele Sbrissa (Arquitecto Urbanista, Experto en Planificación Sostenible Participada)

Expertos Lima que colaboran:

Arq. Evelina Pest (representante ABITA Lima)
Dr. Antonio Bernales (Asociacion Futuro Sostenible)
Dr. Manuel Bernales (Asociacion Futuro Sostenible)
Dr. Mario De Col Martelli (Asociacion Green Life)

Coordinadores Perú Municipio MPM

Arq. Alejandro Adrianzen (Gerente de Acondicionamiento Territorial MPM)
Geo. Irene Castro (ex_Asistente encargada del Procedimiento.)
Arq. Manuel Alfonso Guevara Mendoza (Coordinador Procedimiento)
Sra. Karim Cecilia Bances Vasquez. (secretaria Acondicionamiento territorial)

Expertos ABITA Perú

Arq. Jorge Tapullima (Coordinador Técnico Local)
Arq. Magno Pinedo (Planificacion)
Arq. Gabriela Vildosola (Reglamentación urbana y centro histórico)
Dr. Ab. Fernando Jesús Galindo Avinzuri (ABITA_Perú, Aspectos legales y contratos)
Dr. Ab. Alfredo Zuniga (consultor externo gestión de conflictos ambientales)
Ldo. Daniel Lopez (Abita_Perú, Ingeniero Ambiental)
Ing. David Cecchi (Abita_Peru, Ing. Agrónomo Tropical)
Geo. Manuel Burga (GIS y diagnostico)

Geo. Miguel Gutierrez (GIS y diagnostico)
Ldo. Elemer Odicio Egoavil (Abita_Peru, Sociologo)
Ec. Francisco Gamarra (ABITA_Perú, Presupuesto y Diagnostico Iquitos)
Geo. Corina Caldas Carrillo: (geógrafa experta SIG)
Blga. Martha E. Rengifo Pinedo (UNAP especialista en fauna silvestre)
Srta. Araceli Marleni López García (Secretaria ABITA_Peru)
Ricardo Segundo Cruzalegui Rioja (Contador ABITA_Peru)
Sr. Walter Hugo Alvarado Reátegui (Operador SIG)
Sr. Jackson Rodríguez Dahua (Operador CAD)
Sr. Marcos Víctor Silva Rengifo (Operador CAD, Recolección y Procesamiento Datos)
Srta. Geraldine Villareal del Águila (Asistente recolección datos, Operador CAD)
Srta. Lisbeth Torres Pasmimo (Operador CAD)
Sr. Abraham Rengifo Tapullima (Operador CAD)
Sr. Alan Lozano (Operador CAD)

El característico proceso de urbanización de los países en vías de desarrollo, viene normalmente acompañado de profundos cambios y distorsiones en la organización del territorio y altera, de manera particular, las relaciones ciudad-campo con importantes transformaciones en la estructura social y en sus mecanismos de movilización y ascenso. Tales cambios son fuente de nuevos y grandes problemas, pero también abren nuevas oportunidades ya enunciado en los Objetivos del Milenio de la ONU¹. En efecto, de ellos nacen nuevas ciudades, nuevas relaciones urbano-rurales, profundas separaciones en términos de pobreza y riqueza, situaciones relacionadas a transformaciones del ambiente, del territorio y de la ciudad, que son muy complejas y diferentes entre países, regiones y ciudades. Todas estas situaciones y problemas pasan bajo las consideraciones y juicios de técnicos de los gobiernos regionales y municipales y profesionales latinoamericanos, de alguna manera relacionados con temas de la arquitectura, ingenierías y territorio y del desarrollo sostenible en general. La mejora del hábitat en el Continente, - que está en el centro mismo de la indispensable lucha contra la pobreza - pasa por la descentralización de los Estados en favor de las instancias regionales y locales de gobierno, a las cuales compete propiciar la organización comunitaria de las poblaciones, para que éstas sean actores muy activos en el enfrentamiento y solución por autogestión de sus problemas territoriales. Las cuestiones relacionadas con las transformaciones del ambiente, del territorio y de la ciudad, cubren un amplio espectro con modificaciones y adaptaciones a los diferentes ámbitos locales; de ahí nace la necesidad de metodologías, teorías, métodos y nuevos instrumentos de análisis (ambientales y sostenibles) así como de mecanismos de intervención para que estos puedan ser adaptados a los diferentes contextos en los que se articulan los Ecosistemas Vulnerables, en sus estructuras sociales, organizaciones institucionales y condiciones económicas y ambientales específicas. En este marco de demanda social, se puede postular la limitada ineficacia de los instrumentos actuales de interpretación, diseño y planificación, lo que se hace particularmente evidente en contextos caracterizados por falta de recursos o en ecosistemas frágiles los cuales imponen un mayor desarrollo de las capacidades de gobierno y la adopción de formas participativas de toma de decisiones, diseño y gestión de la información en detrimento de las voluntades individuales y de los instrumentos de planificación en uso. A este panorama se añade también el predominante enfoque anglosajón basado en la especialización y fragmentación de la realidad en sus prácticas y metodologías de interpretación de la realidad de los países en vías de desarrollo, frente a aquel europeo, con mayor relevancia en los elementos participativos, multisectoriales e interdisciplinarios basados en una matriz cultural occidental de profunda tradición humanista y liberal.

¹www.un.org/millenniumgoals

Promover proyectos sostenibles y sus consiguientes actividades implica una nueva manera de ver las relaciones entre ambiente y recursos económicos. Los bienes naturales hasta ahora vistos como infinitos y libremente manejables por la obtención de beneficio, hoy en día son revalorados y protegidos frente a la evidencia de su carácter limitado, y su papel esencial en la supervivencia humana en el planeta. La sostenibilidad implica la necesidad de valorar el impacto ambiental de la actividad humana en el medio y de formular un nuevo paradigma, sistémico y multicausal, que condicione los procesos neocapitalistas, teniendo la protección del capital natural y la estabilidad de los sistemas naturales como objetivo. Estas cuestiones se han hecho cada vez más evidentes durante las últimas décadas a través de la problemática ambiental global, por ejemplo los efectos sobre la estabilidad climática global, y ponen de manifiesto que no existen otros escenarios positivos a parte de los que estamos debatiendo en este contexto.

El concepto de una comunidad viable ha crecido hasta englobar el ámbito social, económico y cultural como estrategias básicas para lograr un desarrollo humano sostenible. Por otro lado mejorar la salud humana y la del ecosistema – o incluso solo mantenerla – requerirá de cambios significantes en la forma en que diseñamos y manejamos los asentamientos urbanos en el siglo 21. Necesitaremos nuevas formas de pensar y comportamientos, como individuos, organizaciones comunales, empresas privadas y corporaciones y en particular como gobiernos locales, regionales y nacionales. Finalmente actuar proceso de “capacity-building²” institucional para el Desarrollo Sostenible de los asentamientos humanos con el objetivo de afrontar los crecientes desafíos socio-económicos y ambientales, desde una mayor eficiencia y equidad en la economía mundial y un ambiente más saludable. En este sentido los asentamientos humanos tienen que mejorar sus criterios cualitativos de vida en aspectos sociales y ambientales, atendiendo especialmente a las personas en situación de pobreza, tanto en ambientes urbanos como rurales. La lucha contra la pobreza y la preservación del medio ambiente tiene que consolidarse cada vez más como una de las mayores prioridades en la agenda de la comunidad internacional

² Desarrollo de capacidades

Índice

CAPITULO 4 : PROPUESTA DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO.	2
4.1. CONCEPCIÓN DEL PLAN	3
4.2. VISIONES DEL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE IQUITOS.	10
4.3. PLANTEAMIENTO DE ESCENARIOS.	14
4.4. OBJETIVOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE	17
4.4.1. Objetivos Estratégicos.	17
4.5. ESTRATEGIAS Y POLITICAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.	18
4.5.1 Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 1.-Recuperar y fortalecer los aspectos funcionales, históricos, ambientales y culturales de la relación entre la ciudad y el sistema fluvial que la rodea.	18
4.5.2 Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 2.-Rehabilitar, Consolidar y Planificar la ciudad y sus áreas de expansión para conseguir una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y sostenible.	19
4.5.3. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 3.-Involucrar a la población y actores socioeconómicos en los procesos de desarrollo y transformación del ambiente urbano con criterios de sostenibilidad.	21
4.5.4. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 4.-Dinamizar y ordenar el sistema productivo y comercial de la ciudad y su área de influencia con criterios de competitividad y sostenibilidad.	22
4.5.5. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 5.-Mejorar la salud humana integral y la calidad ambiental de la ciudad y sus áreas inmediatas.	23
4.5.6. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 6.-Reducir las condiciones de riesgo y exclusión social.	25
4.5.7. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 7.-Rehabilitar, preservar, y valorizar el patrimonio cultural, histórico y ambiental.	25
4.5.8. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 8.- Poner en valor de las características de la identidad regional y el capital cultural de la Ciudad en el contexto de ciudad Amazónica.	26
4.6. MODELO FISICO AMBIENTAL DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.	27
4.6.1. CONFIGURACION ESPACIAL.	27
4.6.2 Centro Urbano Principal: Ciudad de Iquitos.	27
4.6.3. Sub-centros Secundarios de Desarrollo Urbano	27
4.6.4. Ejes de Desarrollo	28
4.6.5. Descripción del modelo físico- ambiental de desarrollo urbano sostenible.	29
CAPITULO 5: PROPUESTAS ESPECIFICAS DE DESARROLLO URBANO.	31
5.1. Plan general de uso del suelo y zonificación urbana.	32
5.1.1. Principios de la propuesta General de uso y Zonificación del suelo urbano.	32
5.1.2. Propuesta de Clasificación del Suelo por Condiciones Específicas de Uso.	33
5.2. Sistema vial y de transporte	34
5.2.1. Propuesta de Sistema Vial metropolitano	34
5.3. Ordenamiento Ambiental y Gestión Ambiental Urbana.	37
5.3.1. Propuestas de recuperación ambiental y puesta en valor de las áreas ribereñas y las quebradas en la ciudad.	37
5.3.2. Propuestas de Conservación y rehabilitación del medio rural periurbano.	41
5.3.3. Propuesta de incremento de la superficie de áreas verdes de recreación urbana.	44
5.3.4. Propuesta de programas de sensibilización y educación ambiental a todos los niveles de la población.	47
5.3.5. Propuesta de Fortalecimiento del proceso de implementación del Sistema de Gestión Ambiental Local de la Municipalidad de Maynas y órganos e instrumentos que lo componen.	48

5.3.6. Propuesta de implementación de una sistema permanente de monitoreo de la calidad del ambiente urbano.	50
5.3.7. Propuesta de Implementación de Planes y proyectos para la Gestión integral de los residuos sólidos urbanos.	51
5.4 Vivienda, rehabilitación urbana y gestión de riesgos	53
5.4.1. Propuesta de acondicionamiento de áreas de expansión urbana con modelos de asentamientos sostenible (eco barrios) y alternativos a la ocupación desordenada.	53
5.4.2. Programas de Rehabilitación y Renovación Urbana de las áreas críticas periféricas.	54
5.5. Sectorización y equipamiento urbano.	55
5.5.1. Propuesta de Sectorización Urbana	55
5.5.2. Propuesta de Equipamiento Urbano.	56
5.5.3. Propuesta de Equipamiento Portuario.	58
5.5.4. Propuesta de infraestructura pública de recreación en las riberas y promoción de proyectos privados compatibles.	60
5.5.5. Propuesta de desarrollo de centros administrativos, sociales, culturales y comerciales a nivel sectorial, distrital y metropolitano.	61
5.5.6. Propuesta de mejoramiento de los sistemas e infraestructuras de transporte, distribución y comercialización de productos y materias primas.	63
5.5.7. Propuesta de acondicionamiento y habilitación de áreas industriales y comerciales con criterios de sostenibilidad.	64
5.6. Servicios públicos básicos:	65
5.6.1 Mejora de los Servicios de suministro de energía.	65
5.6.2. Mejora de los Servicios de agua y desagüe.	67
5.6.3. Propuesta para la mejora de los servicios básicos de Salud y Educación.	68
5.7. GESTIÓN Y GOBERNANCIA URBANA.	70
5.7.1. Propuesta de participación ciudadana para determinar las necesidades de los barrios y definir sus objetivos de desarrollo.	70
5.7.2. Fortalecer a las organizaciones vecinales y crear un ámbito de diálogo y participación en la gestión urbana.	71
5.7.3. Crear incentivos para la colaboración de empresas privadas en el mejoramiento del equipamiento y servicio urbano.	71
5.7.4. Desarrollar y promover proyectos productivos públicos y privados para el aprovechamiento sostenible de recursos de la biodiversidad local y el reciclaje.	72
5.7.5. Propuestas de desarrollo de actividades culturales, deportivas y recreativas.	73
5.7.6. Promover la educación con acciones de fortalecimiento para impulsar la calidad educativa	74
5.7.7. Propuestas para el desarrollar alternativas para el turismo y promoción del turismo sostenible.	76
Indicadores y metas:	77

CAPITULO 4: PROPUESTA DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO.

4.1. CONCEPCIÓN DEL PLAN

La concepción del Plan y sus estrategias han sido elaboradas sobre una base conceptual relacionada con la Ecoeficiencia Urbana, la Economía de la Sostenibilidad y los nuevos Paradigmas Ambientales sobre el medio-largo plazo relativo a las estrategias y acciones previstas en el PDU, que nos lleva a la realización de un Plan de Desarrollo Urbano Sostenible y compartido.

Su actuación se ha desarrollado a través de dos metodologías de META³ PROYECTO cruzadas: La primera analítica o sea basada en el cruce de datos cuantitativos y cualitativos del diagnóstico, enunciación de escenarios, visiones; la segunda de síntesis expresiva o sea de diseño urbanístico donde prevalece la propuesta de una IDEA MATRIZ de diseño urbano, clara y sólida.

Las dos propuestas de META_Proyecto sirven de base para focalizar y orientar el diseño del PDU refiriéndolas geográficamente a las áreas específicas y orientaciones urbanísticas previstas en las acciones de planificación estratégica participada realizadas durante todo el 2010 en la ciudad.

Desarrollo del esquema lógico:

1 - El primer paso es **el análisis de la situación actual y tendencial**. A través del diagnóstico basado en datos cuantitativos y cualitativos se han conseguido elaborar una imagen actual de la ciudad en cuanto a sus aspectos estructurales, funcionales, socio-económicos y ambientales.

El cruce de información espacial de distintos ámbitos es la base de los procesos analíticos para comprender las tendencias de evolución del espacio urbano, las características de las distintas áreas, las brechas de cobertura de servicios, y en definitiva para especializar las propuestas.

Este análisis a su vez ha implicado el trabajo con información secundaria, la generación de información primaria, y el diagnóstico participativo con las instituciones clave, plasmado en el análisis FODA⁴.

El análisis FODA ha permitido de profundizar y evaluar las tendencias en acto sobre el territorio en examen que ya el trabajo del diagnóstico ha evidenciado.

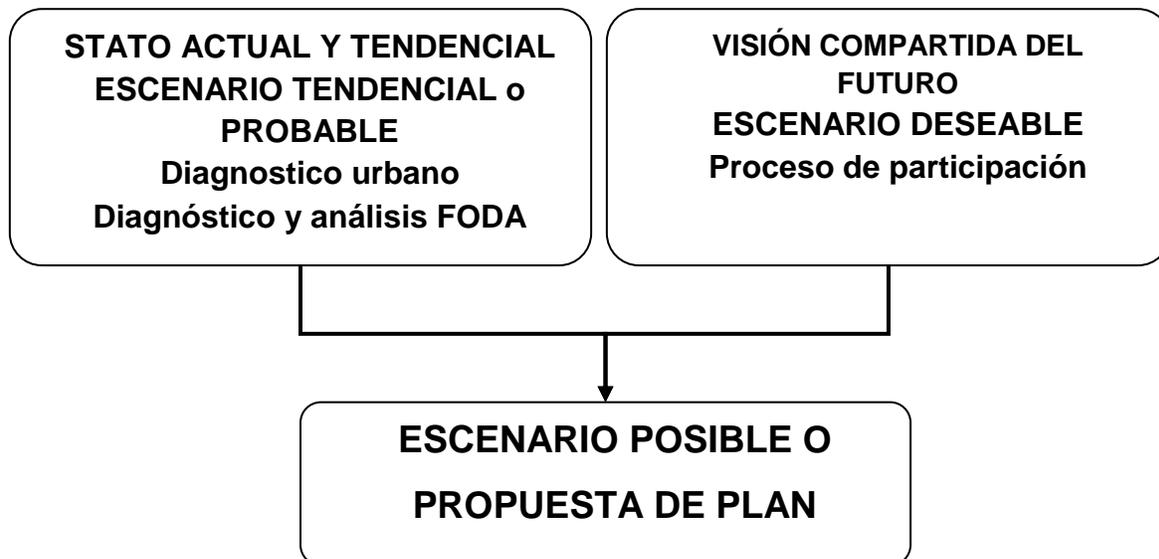
2 - Paralelamente, de manera participativa, se han elaborado una serie de **Visiones de Desarrollo** que reflejan los deseos y expectativas de los actores clave respecto al futuro de la ciudad y qué permiten de definir escenarios específicos de desarrollo.

3 - Se han elaborado **Escenarios** que van a condicionar el camino para alcanzar la visión deseada de ciudad.

A este punto, confrontando **estado lo actual** (dónde estamos) y aquel **tendencial** (dónde estamos yendo) con el **desarrollo deseable** (dónde queremos ir) resultado de la fase de participación, se procedió a construir el Plan de Desarrollo Urbano participado, según el esquema siguiente:

³ Del Griego: μετά = "después", "mas allá", "con", "adiacente", "proprio"

⁴ Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas



Teniendo en cuenta el resultado de estas tres operaciones y cruzando los datos con la segunda estrategia relacionada con el Diseño Urbanístico, donde prevalece la propuesta de una IDEA MATRIZ, expresada gráficamente con los instrumentos propios del diseño urbano. Sobre esta acción se ha derivado el LOGO del Proyecto PDU, que sintetiza en forma grafica la IDEA MATRIZ.

IDEA MATRIZ:

La **IDEA MATRIZ GENERADORA** de Diseño Urbano, representada espacialmente es orientadora de las propuestas de intervención. Esta Idea intencional implica la elección y el desarrollo de un enfoque determinado para abordar la problemática urbana, dicho enfoque se basa en los siguientes principios:

A) **REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA Y POLICENTRICA.** Para la organización urbana se propone un nuevo paradigma del desarrollo urbano, con especial énfasis en sus conexiones con el cambio climático, la promoción de la cohesión social y las estrategias para hacer frente a la crisis económica.

La rehabilitación ofrece nuevas oportunidades para crear empleo, mejorar las condiciones sociales y desarrollar actividades productivas e innovación, aprovechando el medio construido preexistente. Se trata de una actividad que no consume suelo, ya que se promueve el uso mixto del suelo y la densificación mejora su eficiencia, permitiendo la consolidación de la ciudad.

El Plan prevé activar un proceso de “crecer menos para crecer mejor”, de mirar hacia el interior para centrarse en la reducción de la insostenibilidad de la ciudad existente y el “reciclaje urbano” como principal instrumento de transformación de la ciudad.⁵ Todo esto integrando los usos de vivienda, de empleo, de educación, servicios y de recreación en diversos sectores de la ciudad con carácter sostenible, generando una ciudad compacta que optimice el uso del suelo, los servicios y reduzca las necesidades de transporte.

⁵Rehabilitación y regeneración urbana integral. Una apuesta al futuro. Ángela de la Cruz Mera. 2010

B) **REHABILITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO**⁶, entendiendo este proceso como la posibilidad de integrar el Centro Histórico, el Barrio Vernáculo de Belén como núcleos de desarrollo turístico cultural de la ciudad, junto a actividades complementarias a la vivienda.

C). **PREVISIÓN Y ORDENAMIENTO DE NUEVAS ÁREAS DE EXPANSIÓN**, en los terrenos disponibles de los Centros Poblados ubicados en el área de influencia inmediata de la ciudad, como áreas compensatorias de crecimiento urbano y generación de empleo, a partir del desarrollo de Habilitaciones Urbanas Sostenibles y Productivas, de densidad baja (Eco-Barrios). Estas áreas articuladas a la ciudad a través de vías terrestres e hidrovías y separadas de ella por Zonas Pre-Urbanas y áreas de recreación y protección.

D) **REVALORIZACIÓN DE LA CIUDAD CONSTRUIDA**, y dentro de ella dos tipos de centralidades – la histórica y la urbana en la consecución de los retos a los que se enfrenta el sector, de cambio hacia la sostenibilidad, a una ciudad sana y su encaje en una economía baja en carbono mientras los segundos definen un nuevo orden de innovación y productividad basada en el reciclaje (materiales de construcción biocompuestos) y en un efectivo sistema de calidad de vida saludable para el ambiente tropical. Dentro de este marco los proyectos de rehabilitación o regeneración urbana, en barrios urbanos consolidados, periféricos y los que se encuentran en zonas inundables de manera participativa y concertada.

E) **MEJORA DE LA CALIDAD URBANO AMBIENTAL**, que implica la dotación de servicios completos y adecuados, mejorando las condiciones de seguridad, desde lo cultural a lo paisajístico.

El análisis FODA delinea una base informativa compartida sobre las fortalezas y problemáticas del área urbana de Iquitos realizada con los actores técnicos y políticos dentro del Taller de Participación del 27/04/2010, la Conferencia Internacional del 05/05/2010 y en el Taller Internacional del 13-25/08/2010.

A. FORTALEZAS

Son las condiciones internas traducidas en potencialidades que el centro urbano tiene a través de sus instituciones, infraestructura, capacidades de gestión, actividades económicas importantes, etc. que otorgan mayores posibilidades de lograr el escenario deseable.

a) En lo Económico

1. Tiene una actividad comercial de importancia regional, macro-regional e internacional.
2. Presenta actividad industrial de importancia regional y macro-regional.
3. Existen flujos turísticos empresariales y recreativos establecidos y crecientes.
4. Existe disponibilidad de servicios financieros en la ciudad.
5. Tiene las condiciones para mayores inversiones municipales en la ciudad. Factibilidad de aportes de la empresa privada en el desarrollo de la ciudad.

b) En lo Socio-Cultural

6. Existen profesionales y técnicos capacitados para liderar su desarrollo.
7. Capacidad de gestión de su población para el trabajo conjunto organizado.
8. Existe una zona monumental recuperable.
9. Es la capital política y administrativa del departamento.

10. En lo Institucional

11. Existe la voluntad concertadora, promotora y de planificación de los Gobiernos Locales.

⁶Donde por "históricos" en el contexto de Iquitos, no solo se reduce al casco monumental, sino también las áreas icónicas, asimiladas e integradas por la población como parte de su identidad amazónica como el Barrio Vernáculo de Belén

12. Existen canales de participación de la sociedad civil y programas participativos
13. de inversión urbana.
14. Existen organizaciones comprometidas con su desarrollo (Gobierno Regional,
15. Municipalidades, IIAP, Colegios Profesionales, ONGs, etc.)

c) En lo Físico-Espacial

16. Tiene acceso al río Amazonas y se encuentra rodeado de espejos de agua (ríos
17. Nanay, Itaya lago Moronacocha) y humedales con áreas ricas en biodiversidad.
18. Alberga el Barrio de Belén y el embarcadero Bellavista-Nanay, lugares icónicos de la ciudad.
19. Presenta amplias riberas para malecones e islas cercanas para áreas recreativas y turismo.
20. Tiene aeropuerto internacional y es punto de partida a la Reserva Pacaya-
21. Samiria.
22. Gran parte de la ciudad tiene redes de agua, desagüe y electricidad.
23. Es puerto fluvial en el eje vial multimodal IRSA. Amazonas Norte hacia el océano
24. Atlántico y Brasil con conexión a Colombia vía río Napo-Putumayo.
25. Existen terrenos urbanos de ocupación militar con posibilidad para otros usos para el desarrollo de la ciudad.
26. Existen pueblos alrededor de la ciudad que pueden absorber su crecimiento.

B. OPORTUNIDADES

Son condiciones externas que favorecen las posibilidades de lograr los objetivos y contribuyen a revertir positivamente las tendencias, pueden ser aprovechadas para hacer realidad la Visión de Desarrollo Urbano Sostenible. Están asociadas a las ventajas comparativas que otorga la ubicación de Centro Urbano en el territorio.

a) En lo Económico

1. Existencia de proyectos del parque industrial en Sinchicuy y central hidroeléctrica en Mazán.
2. Beneficios del canon petrolero, exoneración del IGV y otros.
3. Políticas nacionales de generación de empleo y lucha contra la pobreza.
4. Consolidación de la Región Loreto en el marco de la amazonia.
5. Influencia de las economías de países limítrofes como Colombia, Ecuador y Brasil, y del Asia como China, India y Japón.
6. Oferta de nuevos pozos de petróleo y gas bajo normas estrictas de Impacto Ambiental.
7. Cooperación internacional que impulsa la diversificación productiva en lo acuícola, agroindustria y de servicios.
8. Política nacional y regional de promoción del turismo.
9. Proceso de crecimiento de la economía nacional.
10. Acceso a las Redes globales de informática comercial y tecnológica.

b) En lo Socio-Cultural

11. Programas nacionales de vivienda y de saneamiento físico legal de predios, agua y desagüe.
12. Política nacional y regional de modernización y calidad educativa adecuada para la Amazonía.

c) En lo Institucional

13. Voluntad política de descentralización administrativa, de recursos públicos y de
14. generación de espacios de concertación para el desarrollo local y regional.
15. Existencia de instituciones cooperantes, nacionales e internacionales en asistencia técnica y financiamiento para la buena gestión municipal, desarrollo urbano y rural.
16. Promoción de convenios de cooperación internacional municipal y regional.

d) En lo Físico-Espacial.

17. Inicio del proceso de integración Perú–Brasil a través del Eje Vial Multimodal de la Carretera Interoceánica Amazonas Norte.
18. Implementación de programas de viviendas.
19. Integración vial hacia Ecuador, Colombia y Brasil para lograr mercados con presencia de actividades turísticas, comerciales e industriales.
20. Reanudación de los vuelos internacionales e implementación del Puerto Internacional y zona industrial en Sinchicuy.
21. Internacional y zona industrial en Sinchicuy.
22. Culminación del ferrocarril Iquitos-Yurimaguas-Paita.

e) En lo Ambiental

23. Existencia de Comités y Grupos Técnicos para el Control de la Contaminación del aire y contaminación sonora y apoyo del MINAN.
24. Acuerdos y recursos internacionales para la gestión ambiental de ciudades sostenibles.
25. Implementación de programas de prevención y mitigación ante desastres por parte del gobierno central y regional.
26. parte del gobierno central y regional.

C. DEBILIDADES

Son las limitaciones internas de la ciudad para poder hacer realidad su visión de desarrollo; la falta de una actividad económica importante, el no contar con infraestructura que facilite y promueva la inversión privada, las limitadas capacidades de gestión local, etc., las mismas que hacen difícil lograr los objetivos de desarrollo y disminuyen las posibilidades para aprovechar las Oportunidades.

a) En lo Económico

1. Economía local desarticulada, con alta dependencia alimentaria de mercados regionales y extra – regionales vía transporte fluvial.
2. Déficit en la prestación de servicios turísticos y recreativos en la ciudad, por falta de infraestructura física e información (museos, centro de convenciones, mall, etc.)
3. Incipiente capacidad adquisitiva de la población urbana marginal.
4. Comercio ambulatorio sin regulación.

b) En lo Socio-Cultural

5. Débil identidad de la población con su territorio urbano.
6. Insuficiente cultura urbana.
7. Desarticulación y fragmentación de los actores sociales.
8. Deficiente calidad de la educación pública.
9. Insuficientes oportunidades de recreación, actividades culturales y deportivas.

c) En lo Institucional

10. Débil coordinación y concertación entre instituciones públicas y privadas en la ciudad.
11. Dependencia municipal de transferencias desde el Gobierno Central y escasos niveles de recaudación Municipal.
12. Desarticulación de iniciativas locales en temas ambientales.

d) En lo Físico-Espacial

13. Falta de planificación de las áreas construidas y libres que limitan la gestión y control del uso del suelo urbano por el crecimiento informal alrededor de la ciudad, lo que genera especulación y tugurización, permitiéndose la construcción de viviendas que no contemplan los principios bioclimáticos convirtiéndose en barreras al espacio natural que las rodea.
14. Desintegración urbana por las condiciones geográficas de su ubicación, la existencia de canales y quebradas de drenaje natural, cochas y zonas inundables.
15. Uso inadecuado y administración no eficiente del recurso agua.
16. Déficit de servicios básicos de agua y desagüe (30%) y equipamiento urbano (zonas de estacionamiento).
17. Congestión del centro urbano por superposición de usos del suelo y excesiva concentración vehicular por el transporte público no planificado.
Deterioro y descuido del patrimonio monumental y urbanístico por falta de puesta en valor de las edificaciones declaradas monumentos históricos, el redimensionamiento de su área de influencia, control municipal del perfil urbano y contaminación visual por la prominencia de la publicidad exterior.
18. Falta de priorización de las actividades urbanas y de cobertura integral de servicios en los asentamientos humanos marginales.
19. Falta de orden en el sentido de las vías urbanas (trama de la ciudad), descontrol en el transporte urbano por la excesiva cantidad de vehículos que cruzan el centro de la ciudad, falta de un terminal terrestre para el transporte interprovincial a Nauta.
20. Desarticulación vial de la ciudad, intersecciones viales críticas e insuficiente señalización por la falta de jerarquización de la nomenclatura y numeración de calles.
21. Desorden urbano por la presencia de mercados y paraditas que ocupan la vía pública, centros educativos mal ubicados, comercio ambulatorio y otras actividades que congestionan vías y espacios públicos.
22. Falta de espacios públicos, de vías peatonales y baños públicos.
23. Parque automotor obsoleto y no planificado.
24. Déficit de servicios portuarios para pasajeros y carga.
25. El Barrio de Belén no tiene las condiciones habitacionales ni urbanas adecuadas por su alta densidad, deficiencia de servicios básicos e insalubridad.
26. Los terrenos de ocupación militar se constituyen en barreras que impiden el crecimiento ordenado de la ciudad.

e) En lo Ambiental

27. Contaminación ambiental del agua, aire, ruido y suelo urbano por la existencia de áreas vulnerables ante inundaciones estacionales, y antrópicos por efecto de la alta inflamabilidad de las viviendas de material rústico e insuficientes campañas para la prevención, mitigación y atención de emergencias.
28. Limitados mecanismos técnico - normativos para el control de la contaminación sonora y de gas automotor.
29. Déficit de áreas verdes y débil consolidación de las existentes.
30. Limitada capacidad de mantenimiento de infraestructura urbana (cableado eléctrico, telefónico, cable)
31. Manejo inadecuado de aguas residuales domésticas.
32. Depredación de recursos naturales en el entorno de la ciudad.
33. Manejo inadecuado del recurso agua.
34. Falta de tratamiento de residuos sólidos
35. Fuente de generación de energía (a petróleo) no adecuada, sostenible ni económica.

D. AMENAZAS

Son factores externos que actúan y perjudican el desarrollo urbano eficiente y sostenible, los mismos que no se pueden manejar en el ámbito de la ciudad, por lo que hay que tratar de eludirlos para que no afecten y/o impidan avanzar hacia los objetivos.

a) En lo Económico

1. Competencia de otras regiones y/o países con tecnologías y servicios de mejor calidad y a menor costo.
2. Dependencia de los operadores internacionales en promoción turística.
3. Carencia de un banco regional de proyectos.
4. Barreras arancelarias y restricciones para productos naturales de exportación (peces ornamentales, camu-camu, sachá inchi, uña de gato, etc.).
5. Impactos económicos por la baja de crudo del petróleo.
6. Limitaciones de recursos del canon y sobre canon petrolero.

b) En lo Socio-Cultural

8. Niveles de pobreza, desempleo y subempleo en la región.
9. Persistencia del flujo migratorio de población rural y nor-oriental del país a la ciudad,
10. generando demanda de servicios básicos y vivienda.
11. Deficiencias en los niveles nutricionales, educativos y de salud de la población urbana y rural.

c) En lo Institucional

12. Falta de continuidad en la ejecución de programas, proyectos y obras del Gobierno Central y regional por cambio de gobierno.
13. Falta de planes estratégicos de desarrollo para la Región Loreto.
14. Injerencia de Gobierno Central en las competencias Regionales.
15. En lo Físico-Espacial
16. Deficiencias en servicios de transporte aéreo, fluvial y terrestre de pasajeros y carga.
17. Limitaciones para la inversión privada en los programas de vivienda y habilitación urbana.
18. Falta de continuidad de los programas de saneamiento físico legal de terrenos estatales e informales.
19. Falta de control y monitoreo del cumplimiento del PDU por parte de la autoridad competente.

d) En lo Ambiental

20. Depredación y contaminación ambiental en la región por actividades forestales ilegales y extractivas de tierra y arena en áreas pre urbanas y de expansión.
21. Falta de normativa ambiental urbana a nivel nacional.
22. Ocurrencia cíclica de desastres naturales por inundaciones extraordinarias, vientos huracanados, sequías y tormentas eléctricas.
23. Instalación de actividades contaminantes en la ciudad.

4.2. VISIONES DEL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE IQUITOS.

En un proceso de planificación (especialmente si se trata de planificación participativa) la construcción de un escenario de desarrollo que sea compartido, es un instrumento importante para conducir los actores técnicos y políticos a identificar los objetivos de sostenibilidad económica, social y ambiental a largo plazo en un proceso de cambio que se desea promover; paralelamente, se promueven las acciones prioritarias en el corto y mediano plazo para lograr estos objetivos.

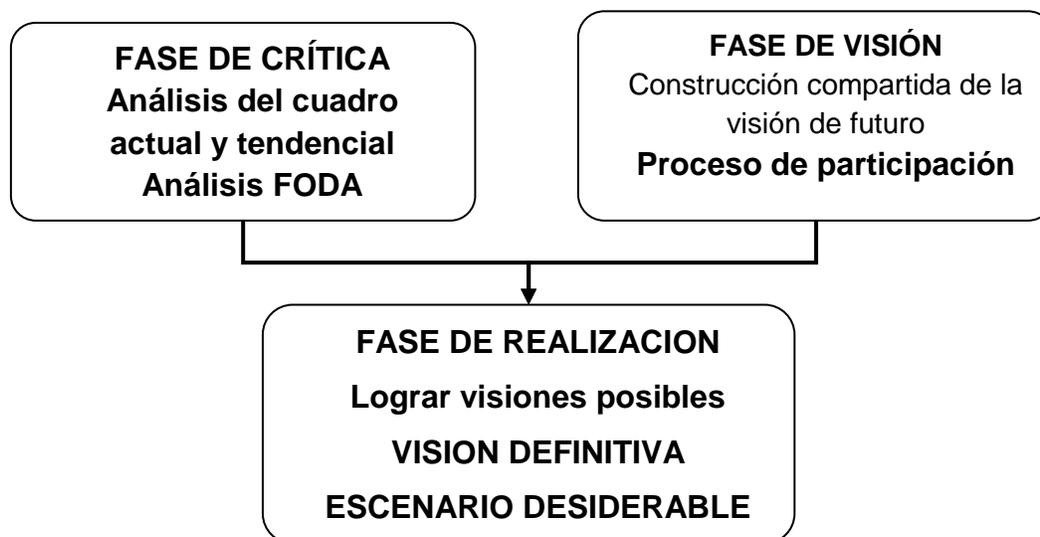
En el proceso de desarrollo de las visiones, se ha adoptado la metodología del SW.

El "Scenario Workshop" (SW⁷) es una metodología desarrollada durante el Summit de Río en 1992 y actualmente es ampliamente utilizado en el proceso de la Agenda 21⁸.

El proceso se articula por tres fases de trabajo:

- FASE DE CRÍTICA: análisis de fortalezas y debilidades de la realidad actual e de las proyecciones tendenciales.
- FASE DE "VISIÓN": construcción compartida de la visión de futuro.
- FASE DE REALIZACIÓN: definición de un escenario común de las actividades para lograr la "visión" teniendo en cuenta de recursos financieros, organizativos, políticos o técnicos.

Las varias fases desarrolladas en el proceso sirven para elaborar de modo participado las Visiones y se realizan según el siguiente esquema indicado bajo.



En ella se sintetiza las visiones que emergieron en el largo proceso de consulta y participación iniciado en el taller de participación del 27/04/2010 y concluido en el Taller Internacional del 13-25/08/2010.

Las visiones fueron debatidas y redefinidas por los actores intervenidos en los numerosos encuentros técnicos y políticos desarrollados entre abril y agosto 2010.

⁷Taller de Escenario

⁸ <http://www.un.org/esa/dsd/agenda21/>

VISION A.

IQUITOS 2021: Ciudad del Río Amazonas



La ciudad de Iquitos se articula de manera sostenible con los cuerpos de agua que la rodean mediante espacios públicos, infraestructura de transporte, áreas verdes y barrios salubres, eficientes y accesibles a todos los habitantes y visitantes de la Ciudad.

Los aspectos históricos y ambientales relacionados con el río se han incorporado a la identidad de la ciudad mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

PALABRAS CLAVE:

Ciudad anfibia

Ciudad de la identidad amazónica

Ciudad turística y recreativa

OBJETIVOS:

VISION B.

IQUITOS 2021: Ciudad Sustentable y adaptada al Cambio Climático



La ciudad de Iquitos es más compacta. Su relación con su área metropolitana está equilibrada, funcionalmente es policéntrica, las actividades comerciales, sociales y recreativas se desarrollan en todos los distritos y son accesibles a todos los ciudadanos sin necesidad de grandes desplazamientos. Iquitos se encuentra rodeada de un cinturón verde que lo relaciona con los centros poblados del área metropolitana los cuales están interconectados por sistemas de transporte público multimodal organizado y absorben parte del crecimiento de la ciudad con una densidad baja que permite asegurar una alta calidad ambiental a sus habitantes.

PALABRAS CLAVE.

Ciudad compacta.

Ciudad dinámica.

*Ciudad policéntrica.
Ciudad sustentable.*

VISION C

IQUITOS 2021: Ciudad Amazónica Productiva



En el 2021 la ciudad de Iquitos es un centro productivo y comercial que ofrece servicios y productos competitivos aprovechando el nuevo contexto económico regional (IIRSA) sin renunciar a los parámetros de sostenibilidad ambiental. Iquitos concentra actividades de transformación, logística, administración y distribución de productos de la biodiversidad amazónica. Las actividades que se desarrollan en la ciudad están integradas en sistemas completos de reciclaje con industrias especializadas en el tratamiento y reciclaje de los residuos sólidos urbanos, agrícolas e industriales como madera, plástico y fibras vegetales. Los servicios asociados a las cadenas para la producción y el comercio son más eficientes y a menor costo, incluyendo redes tecnológicas (internet y teléfono), sistemas de transporte terrestre y fluvial, redes energéticas y redes de saneamiento.

PALABRAS CLAVE.

*Ciudad del río
Ciudad que recicla
Ciudad eco-productiva
Ciudad integrada a la sociedad del conocimiento*

VISION D

IQUITOS 2021: Ciudad Saludable



Iquitos es una ciudad con niveles apropiados de calidad ambiental urbana, los niveles de ruido, contaminación del aire, del agua y del suelo están por debajo de los límites máximos contemplados a nivel nacional e internacional y la tendencia es a la reducción o estabilización de los mismos. Esto se logra gracias a que la ciudad cuenta con un sistema completo de gestión de los residuos sólidos urbanos y aguas residuales, y se aplican mecanismo para el control del ruido y las emisiones a la atmósfera. Los servicios básicos y el acceso a la salud, educación, cultura y deporte están garantizados para todos los ciudadanos.

PALABRAS CLAVE.

Ciudad de los servicios.
Ciudad de la educación
Ciudad de la salud para todos
Ciudad del deporte

VISION E

IQUITOS 2021: Ciudad de la Identidad Amazónica



En el 2021 se ha recuperado la identidad amazónica y de la región gracias a programas culturales y a la construcción de estructuras como museos y centros culturales en todos los distritos.

PALABRAS CLAVE

Ciudad histórica
Ciudad de la identidad amazónica

4.3. PLANTEAMIENTO DE ESCENARIOS.

ESCENARIOS FUTUROS DE LA CIUDAD DE IQUITOS

ESCENARIO PROBABLE.

Este escenario implica la **no ejecución** del Plan de Desarrollo Urbano y por tanto el mantenimiento de condiciones de informalidad en la ocupación del territorio y de la problemática urbana, acentuadas por el aumento del crecimiento demográfico y el aumento de las desigualdades sociales.

El modelo de escenario probable se basa en las siguientes premisas, las cuales pueden ocurrir teniendo en cuenta las dinámicas sociales y económicas de la ciudad, su situación actual y la de su contexto, así como las observadas en otros ámbitos similares y a lo largo de la historia de la ciudad:

- La ciudad de Iquitos, bien por su integración en el IIRSA, o en el corredor Binacional Perú-Colombia o bien por seguir manteniendo una gran concentración de servicios y actividades económicas a nivel regional, incrementa su capacidad de atracción para la población rural.
- Los planes y políticas de desarrollo rural no dan resultados consistentes y se incrementa la brecha entre campo-ciudad.
- La inmigración rural crece significativamente en busca de oportunidades de empleo en las nuevas actividades económicas, la mayor conectividad de la ciudad favorece también la llegada de migración de estratos sociales bajos del ámbito andino y otras zonas del país. Esta población rural tiene tasas de natalidad altas.
- Por estos factores se considera un incremento de la tasa de crecimiento poblacional actual por encima del 3% anual.
- Gran parte de estas personas no consiguen cumplir sus expectativas y se mantienen en condiciones de pobreza realizando actividades informales para su subsistencia o en situación de marginalidad.
- Se incrementa y extiende la ocupación informal del territorio, y la degradación de los ambientes cercanos.
- La falta de mecanismos de control y la desidia en su aplicación hacen que se vean aumentados los problemas urbanos asociados al ruido, delincuencia, ocupación informal, etc.
- El posible desarrollo industrial sin control agudiza la contaminación ambiental.

ESCENARIO DESEABLE.

El escenario deseable se basa en la visión compartida de Iquitos sostenible 2021 elaborada con los actores institucionales implicados:

Este modelo supone que **se implementa adecuadamente** el Plan de desarrollo Urbano y que las políticas y planes de ordenamiento territorial y de desarrollo a nivel Regional y Provincial dan resultados y propician un contexto favorable que

permite aprovechar al máximo las oportunidades, y las fortalezas de la ciudad, y al mismo tiempo compensar la debilidades y responder a las amenazas.

Implica las siguientes premisas:

-La ciudad de Iquitos se integra en el IIRSA y se conecta con el corredor binacional Perú-Colombia del Putumayo aprovechando las oportunidades de desarrollar actividades productivas sostenibles y con valor agregado y de brindar servicios competitivos.

-Existe un equilibrio entre medio rural y la ciudad, el desarrollo de bionegocios con alto valor agregado y el ecoturismo repercuten positivamente en la economía rural, se mejoran y amplían los servicios básicos en los ámbitos rurales.

-Se reduce la brecha socio-económica entre el medio rural y la ciudad y se amortiguan los procesos de inmigración de población rural.

-Las actividades de reciclaje, transformación de materias primas con valor agregado, turismo y servicios especializados en la ciudad generan oportunidades de empleo local y reducen las condiciones de pobreza. La mejora socioeconómica y el aumento del nivel formativo contribuyen también al descenso de la natalidad.

-Por la interacción de estos factores se supone una reducción de la tasa de crecimiento desde el 2.2% actual, hacia una tasa promedio del 1.8, anual para el periodo 2011-2021, dándose una reducción progresiva de la tasa en este periodo y convergiendo hacia las tendencias nacionales e internacionales.

-La ciudad de Iquitos, a través de una gestión adecuada y de los instrumentos y propuestas del Plan de Desarrollo Urbano, se desarrolla de manera planificada, las actividades económicas se formalizan y se reduce la economía sumergida, aumenta la inversión privada y aumentan los ingresos propios de la Municipalidad.

-Con una población de no más de 454.931 habitantes en 2012, pero con una mayor capacidad financiera de la Administración pública y un mayor volumen de inversión privada, es posible prestar una cobertura casi total y mejorar la calidad y eficiencia de servicios básicos (agua, desagüe, salud, educación)

-La mayor demanda de servicios comerciales, bancarios, institucionales, comerciales, recreativos etc., en las zonas revitalizadas fortalece la creación de nuevos centros funcionales que acercan los servicios a los ciudadanos en su área de residencia.

-El cambio de hábitos de la población urbana con nivel de educación alto y medio, la reducción del tamaño de las familias, y el incremento del precio del suelo, favorecen un nuevo modelo de ocupación residencial en altura de las áreas preexistentes que limita la expansión continua de la ciudad ocupando de manera óptima el territorio.

-La ciudad recupera sus relaciones funcionales con el Río Amazonas y los demás cuerpos de agua que la rodean y los valores culturales locales se fortalecen constituyéndose en un referente internacional de ciudad sostenible amazónica.

ESCENARIO POSIBLE.

El escenario del Posible es el que podría darse como consecuencia de la implementación del Plan de Desarrollo Urbano Sostenible compensando las tendencias negativas que podrían dar lugar al escenario probable e intentando acercarse al escenario deseable o ideal.

El escenario posible **modeliza una situación intermedia más realista** donde es factible aprovechar parte de las fortalezas y de las oportunidades, controlar algunas debilidades y prever la reacción frente a las amenazas:

Se fundamenta en las siguientes premisas:

-La ciudad de Iquitos se mantiene y se fortalece como centro administrativo-económico Regional y en el mediano-largo plazo se integra en el IIRSA y/o se conecta con el corredor binacional Perú-Colombia del Putumayo lo que produce una dinamización progresiva y planificada de la economía local.

-Un cierto éxito de políticas de desarrollo rural a nivel Provincial y Regional y el crecimiento de otros núcleos poblacionales como la ciudad de Yurimaguas (recientemente conectada por carretera a la red nacional) mantienen la tendencia de inmigración rural a Iquitos en niveles similares o inferiores a los actuales.

-En el medio plazo la progresiva mejora socioeconómica y el nivel formativo de la población favorecen una menor natalidad. Se acentúan los procesos de transición demográfica.

-La aplicación del Plan de Desarrollo y el compromiso de los actores involucrados con el mismo permite frenar los procesos de invasión y ocupación desordenada especialmente en áreas inundables y aseguran el cumplimiento de las normas específicas de edificación y zonificación.

-La captación de fondos de cooperación multilateral o bilateral, o de otros programas nacionales, las alianzas público-privadas e incluso (en el mediano o largo plazo) la gestión de regalías petroleras además del canon existente, permiten contar con la capacidad financiera para acometer programas y proyectos importantes de rehabilitación urbana y de equipamiento metropolitano.

-Ya que el crecimiento poblacional y los factores externos no son controlables por el Plan, para la estimación de las necesidades de vivienda y equipamiento se considera que el crecimiento poblacional se mantiene en la tendencia actual en la próxima década es decir en el 2.2% anual.

OBJETIVOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

El plan efectivamente define el Modelo de Ciudad y la Visión Estratégica que la misma debe desarrollar durante los próximos años si quiere ser competitiva en el mercado para atraer personas, empresas e instituciones de primer nivel y favorecer así el mantenimiento de su crecimiento económico y social.

Los Objetivos están relacionados con cada una de las visiones generadas en el proceso participativo descrito en el punto anterior.

4.4. OBJETIVOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

4.4.1. Objetivos Estratégicos.

Para aproximar la ciudad actual a la ciudad deseada, materializada en las visiones descritas y contrarrestar los procesos que pudieran conducir a un escenario no deseable, se proponen una serie de estrategias articuladas en objetivos estratégicos.

Estos objetivos han sido formulados considerando los resultados del diagnóstico de manera específica y constituyen los resultados a los que apunta el Plan en su etapa de ejecución para alcanzar la visión de Iquitos Ciudad Sostenible 2021.

- 01.-Recuperar y fortalecer los aspectos funcionales, históricos, ambientales y culturales de la relación entre la ciudad y el sistema fluvial que la rodea.**
- 02.-Rehabilitar, Consolidar y Planificar la ciudad y sus áreas de expansión para conseguir una ciudad compacta en su área urbana consolidada, dinámica, sostenible y policéntrica en el conjunto de su área de influencia inmediata.**
- 03.-Involucrar a la población y actores socioeconómicos en los procesos de desarrollo y transformación del ambiente urbano con criterios de sostenibilidad.**
- 04.-Dinamizar y ordenar el sistema productivo y comercial de la ciudad y su área de influencia con criterios de competitividad y sostenibilidad.**
- 05.-Mejorar la salud humana integral y la calidad ambiental de la ciudad y sus áreas inmediatas**
- 06.-Reducir las condiciones de riesgo y exclusión social.**
- 07.-Rehabilitar, preservar, y valorizar el patrimonio cultural, histórico y ambiental.**
- 08.- Poner en valor de las características de la identidad regional y el capital cultural de la Ciudad en el contexto de ciudad Amazónica.**

4.5. ESTRATEGIAS Y POLITICAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

4.5.1 Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo1.-Recuperar y fortalecer los aspectos funcionales, históricos, ambientales y culturales de la relación entre la ciudad y el sistema fluvial que la rodea.

E.1.1- Jerarquizar, mejorar y formalizar la infraestructura portuaria y facilitar su conexión a una red intermodal.

Iquitos desde sus orígenes como ciudad ha tenido un marcado carácter portuario. Gran parte del área urbana se encuentra virtualmente rodeada de puntos que funcionan como atracaderos públicos o privados tanto para mercancías como para personas de manera informal e indistinta.

Incluso los puertos con mayor flujo de mercancías como Masusa carecen de infraestructura básica para la estiba y desestiba, y almacenamiento de los productos.

El Plan prevé una serie de intervenciones a corto y medio Plazo para estructurar el sistema portuario considerando las necesidades diferenciadas de mercancía y pasajeros y la accesibilidad desde la red vial de la ciudad.

E.1.2.- Implementar infraestructura pública de recreación en las riberas y promover proyectos privados compatibles.

A pesar de que la ciudad se encuentra rodeada de cuerpos de agua, los espacios públicos (plazas, malecones, paseos, parques) que permitan aprovechar a los ciudadanos y visitantes los valores paisajísticos y microclimáticos de la ribera es muy reducido.

Actualmente la mayor parte de la ribera urbana, sometida a los procesos periódicos de creciente y vaciante, está dedicada a funciones portuarias o constituye el patio trasero de los asentamientos humanos precarios que la ocupan.

El Plan propone acondicionar y restaurar la ribera urbana con lugares para la socialización, el recreo, la cultura o el deporte considerando ésta como patrimonio colectivo que debe ser disfrutado y preservado por todos.

Esta infraestructura se implementará a través de proyectos de Microurbanística, que permitan también articular el acceso al sistema de embarcaderos y terminales del sistema de transporte fluvial-terrestre.

E.1.3.- Recuperar, poner en valor y conservar las áreas ribereñas y las quebradas en la ciudad.

Si bien la mayoría de humedales de ribera que rodean la ciudad fueron categorizados como Zonas de Tratamiento Especial; Zonas de Protección Ecológica por el Plan Director anterior. La realidad actual es que existe una creciente presión de asentamientos humanos informales en estas zonas así como proyectos de construcción o remodelación de vías que implican el levantamiento de rasante y por tanto facilitan la progresiva ocupación y desecación de la zona.

La estrategia de puesta en valor de estas áreas pasa por proponer usos recreativos, deportivos y educativos compatibles con la preservación de los valores ambientales y paisajísticos de los humedales. Es decir darles un uso para que la población no los perciba como lugares vacíos y por tanto susceptibles de ocupación.

Esto implica su equipamiento, dotación de recursos para la vigilancia y mantenimiento, involucramiento de la sociedad civil, instituciones y privados así como la sensibilización de la población.

Estas áreas deben constituir un anillo verde a ser respetado por el proceso de expansión urbana, articulándose con la red de parques, áreas verdes y espacios públicos de la ciudad conformantes del sistema de áreas verdes metropolitano.

Además para su recuperación y aprovechamiento óptimo se requiere la implementación del sistema de Tratamiento de aguas residuales y la mejora de cobertura del sistema de recogida de residuos que mitigue su contaminación.

4.5.2 Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 2.-Rehabilitar, Consolidar y Planificar la ciudad y sus áreas de expansión para conseguir una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y sostenible.

E.2.1.Reestructurar la densidad de la ciudad en las áreas donde sea factible mediante instrumentos normativos.

Los modelos de expansión urbana basados en la ocupación de nuevas áreas periféricas, rurales o inundables, generan una situación de déficit de servicios básicos de manera permanente en la ciudad, al que hay que añadir el costo de los desplazamientos desde la periferia y el desaprovechamiento de las mejores localizaciones de la ciudad que se encuentran subutilizadas o presentan usos incompatibles al interior de la ciudad.

La estrategia propuesta por el Plan, a través de la normativa de Zonificación y Usos del Suelo persigue replantear de manera más equitativa la distribución de cargas y beneficios de la ciudad, apuntando a un aprovechamiento óptimo de la infraestructura y el equipamiento urbano ya instalado, previéndose la re densificación interior de la ciudad en concordancia con las densidades actuales, los nuevos centros y las vías conformantes del sistema vial de la ciudad.

E.2.2. Desarrollar y potenciar nuevas centralidades con equipamiento institucional, social, cultural y comercial a nivel sectorial, distrital y metropolitano.

Frente a la estructura urbana centrípeta que condiciona el crecimiento de la ciudad el Plan propone el fortalecimiento de diversos polos de escala Distrital y Sectorial de modo que las actividades económicas, administrativas y comerciales queden más cerca del Ciudadano y se compense la actual saturación del Centro Histórico.

E.2.3. Regular la interrelación de las poblaciones del área de influencia con la ciudad respetando y valorizando su identidad rural.

Es evidente la fuerte influencia que ejercen las ciudades sobre las áreas rurales que se encuentran dentro de su área inmediata, presión que no solo se refleja en los cambios de patrones de conducta social, en la creciente dependencia económica de la ciudad, sino también en la modificación de las formas de asentamiento y de la trama, empezando los predios grandes a atomizarse en lotes pequeños sin tener en cuenta las características del entorno y las condiciones climatológicas; es lo que sucede actualmente en los centros poblados que se ubican en los alrededores de la ciudad de Iquitos, siendo necesario regular y controlar esta tendencia por lo que el Plan propone incorporar a estas áreas reconociendo que forman parte del área metropolitana, así como sus características socio-culturales, productivas y conservando en lo posible sus patrones de asentamiento compatible con la densidad baja, y separándolas de la ciudad con áreas de otros usos, a fin de evitar procesos permanentes de conurbación.

Asimismo el Plan califica a algunos de centros poblados como Áreas Urbanas Desconcentradas de carácter compensatorio de crecimiento urbano y centros de generación de empleo productivo ligado a la agro-industria, turismo y artesanía, así como posibilitar habilitaciones urbanas residenciales de baja densidad.

E.2.4. Acondicionar áreas para expansión urbana con modelos de asentamiento sostenible, alternativos a la ocupación desordenada.

Las nuevas áreas de expansión urbana deben ser previamente identificadas planificadas y dotadas de los servicios básicos para el asentamiento de la población, de tal forma que sea posible revertir los procesos actuales de ocupación informal que generan continuos déficits de servicios y fuertes impactos ambientales.

Esta estrategia unida al objetivo de mantener baja la densidad urbana en las áreas rurales pre-urbanas (hasta 200 Hab./Há.), implica definir y aplicar algunos parámetros básicos de diseño urbano bioclimático (micro urbanística) y las tecnologías ambientales necesarias para cerrar los ciclos de aguas, residuos y energía en modo de crear clúster o barrios sostenibles.

Estos proyectos se pueden desarrollar con participación público-privada, donde las Municipalidades harían las habilitaciones urbanas básicas en terrenos privados al interior de la ciudad o de los centros poblados periféricos para una posterior intervención del sector inmobiliario público o privado, o por el sistema de autoconstrucción a través del Banco de Materiales, en ambos casos las Municipalidades deben asegurar los acuerdos oportunos para que las edificaciones cumplan con elementos de adecuación al clima o de sostenibilidad.

E.2.5. Incrementar la superficie de áreas verdes de recreación urbana.

Esta estrategia persigue aumentar el área verde per cápita en el casco urbano para acercarse a los parámetros establecidos a nivel nacional (17m²/hab.) e internacional (mínimo de 8 m²/hab. OMS) Actualmente se estima en Iquitos una superficie de áreas verdes de uso público dentro del casco urbano de 1.70 m²/hab., el Plan propone incrementar a 66.64m² por habitante.

La estrategia se concretiza en la habilitación de nuevos parques aprovechando terrenos subutilizados o con usos incompatibles que actualmente se encuentran englobados en el casco urbano. Entre ellos destaca el terreno ocupado por el actual Fuerte Militar Vargas Guerra (77 Has aprox.) donde se ubicará el Parque Central Metropolitano de Iquitos y la incorporación de las áreas de bosques y humedales periféricos como Parques Periurbanos.

Igualmente se prevé la habilitación de ejes verdes equipados con mobiliario urbano, avenidas arborizadas, diseñadas con criterios paisajísticos que pongan en relieve el carácter amazónico de Iquitos. Dichas avenidas articularán los principales espacios públicos de la Ciudad y las áreas periurbanas no inundables al sistema de parques de la ciudad.

E.2.6. Rehabilitar con infraestructura básica apropiada asentamientos consolidados en áreas inundables.

Las áreas inundables que circundan la ciudad han sufrido y siguen sufriendo procesos de invasión y ocupación urbana desordenada en condiciones muy precarias, y con carencia de la mayoría de servicios básicos. Estas áreas son consideradas áreas de riesgo y es necesario contrarrestar la tendencia de ocupación las mismas.

No obstante hay que considerar que los asentamientos más antiguos como la parte baja de Belén son lugares con un carácter especial que reflejan un modo de vida anfíbio específico de las poblaciones amazónicas y la población que los ocupa tiene un fuerte vínculo con este modo de vida.

Este carácter constituye un atractivo turístico importante que se podría potenciar mejorando las condiciones de salubridad y seguridad de la zona.

En 2001 se aprobó la ley 28358 que autoriza a las Municipalidades Provinciales a la titulación de predios en áreas inundables y fajas marginales propiedad del estado en zonas de selva y que puede ser aplicada en los casos en que se acredite posesión antes del 31 de diciembre de 2001.

En este contexto la estrategia implica desarrollar instrumentos reguladores específicos y proponer intervenciones de micro-urbanística en las zonas definidas, generando modelos de habilitación que contemplen soluciones arquitectónicas y técnicas apropiadas (balsas y palafitos entre otras) para brindar los servicios básicos y niveles de seguridad requeridos sin que pierdan su carácter.

E.2.7. Reordenar y modernizar el sistema de transporte público, promoviendo que sea eficiente y de bajo impacto ambiental.

La estrategia pretende apoyar una política de transporte integrada que explore toda la gama de opciones técnicas y de gestión y preste la debida atención a las necesidades de todos los grupos de población, especialmente de aquellos cuya movilidad se ve limitada por razones de discapacidad, edad, pobreza o por cualquier otro factor; también se pretende coordinar la ordenación territorial y la planificación del transporte a fin de fomentar una estructura espacial que faciliten el acceso a necesidades básicas, como los centros de trabajo, las escuelas, la atención de salud, los lugares de culto, los bienes y servicios y los lugares de esparcimiento, reduciendo así la necesidad de desplazarse. Para cumplir esta voluntad se alentara la utilización de una combinación optima de diversas modalidades de transporte, inclusive el ir a pie, la bicicleta y los medios de transporte privados y públicos, mediante la fijación de tarifas apropiadas, políticas espaciales para los asentamientos y otras medidas reguladoras como facilitar o fomentar un sistema de transporte público efectivo, barato, físicamente accesible y ecológicamente adecuado, en el que se da prioridad a los medios de transporte colectivos, con una capacidad de carga adecuada y una frecuencia que permita satisfacer las necesidades básicas y mejorar las principales corrientes de tráfico y que integren tecnologías silenciosas, eficientes y de baja contaminación, por ejemplo, motores de bajo consumo de combustible, sistemas de control de las emisiones y combustibles con bajo nivel de emisiones contaminantes y de repercusiones en la atmosfera, así como otras formas alternativas de energía;

4.5.3. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 3.-Involucrar a la población y actores socioeconómicos en los procesos de desarrollo y transformación del ambiente urbano con criterios de sostenibilidad.

E.3.1. Promover el desarrollo de Encuestas-Participación para determinar las necesidades de los barrios y definir sus objetivos de desarrollo.

Esta estrategia prevé crear nuevos ámbitos de participación de la sociedad civil organizada en las intervenciones urbanas, Las Encuestas Participación son un método de diagnostico participativo para identificar los problemas a nivel de barrio y poder proponer soluciones dirigidas.

El financiamiento de los proyectos vecinales debería ser proporcionado por parte de las municipalidades, gobierno regional y entidades públicas y privadas.

E.3.2. Fortalecer a las organizaciones vecinales y crear un ámbito de diálogo y participación en la gestión urbana.

Para el mejor funcionamiento de las organizaciones vecinales la estrategia es el fortalecimiento de la normatividad, adecuando y actualizando las existentes; utilizar la Encuesta Participación; crear programas de capacitación permanentes para los líderes de las organizaciones vecinales; programas de fortalecimiento para la creación de pequeñas empresas productivas y de servicios.

Implementar también la constitución de un ente controlador, fiscalizador y de coordinación entre la junta y las instituciones públicas para garantizar la supervivencia y el correcto funcionamiento de las organizaciones.

E.3.3. Crear incentivos para la colaboración de empresas privadas en el mejoramiento del equipamiento urbano y servicios públicos.

Estrategia que pretende activar la coordinación y el establecimiento de sinergias entre el sistema de inversión pública y la inversión privada en beneficio de los intereses colectivos y de la generación de empleo. Para ello se requiere un cambio de enfoque en las relaciones público-privadas favoreciendo el diálogo de la Municipalidad con las organizaciones empresariales como la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Iquitos.

El involucramiento del sector privado requiere la creación de condiciones favorables por parte de la Administración pública y esta puede concretarse en diversos proyectos a distintos niveles que pueden ir desde la prestación de servicios básicos, a proyectos de desarrollo urbano y competitividad o proyectos de equipamiento urbano secundario como mobiliario urbano y concesiones de infraestructura turística o comercial.

La estrategia prevé reducir el déficit de inversiones en infraestructura y servicios públicos mediante la coparticipación del sector privado. Muchas actividades relacionadas con la prestación de servicios públicos pueden ser interesantes para la inversión privada si se establecen los incentivos adecuados o se dan las condiciones de mercado apropiadas.

4.5.4. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 4.-Dinamizar y ordenar el sistema productivo y comercial de la ciudad y su área de influencia con criterios de competitividad y sostenibilidad.

E.4.1. Desarrollar y promover proyectos productivos públicos y privados para el aprovechamiento sostenible de recursos de la biodiversidad local y el reciclaje.

Esta estrategia implica que la Municipalidad asuma un papel más importante en la promoción del desarrollo económico local, en coordinación con el Gobierno Regional, organismos sectoriales de Industria, Turismo y Agricultura, Municipalidades Distritales Cámara de Comercio. Alineándose con las políticas nacionales y Regionales dentro del ámbito de sus competencias para promover la inversión en actividades productivas sostenibles basadas en recursos endógenos.

E.4.2. Mejorar los sistemas e infraestructuras de transporte, distribución y comercialización de productos y materias primas.

Estrategia que permite apoyar a la actividad privada en su rol de principal agente del abastecimiento y comercialización de productos alimentarios, manteniendo para la municipalidad el rol normativo y el control en aspectos técnicos, operativos, tributarios y administrativos del servicio. Por lo que el Plan prevé el desarrollo de un sistema de infraestructura de almacenamiento y comercialización a nivel metropolitano, diferenciando el nivel mayorista de acopio y el nivel minorista de distribución.

Por lo que se propone la construcción del Mercado Mayorista, Terminal Pesquero y Camal Municipal en los terrenos del Fuerte “Fernando Lores Tenazoa” a orillas del río Itaya y con conexión inmediata con las vías arteriales conformantes de los anillos viales de la ciudad. Asimismo se ha previsto el mejoramiento de los mercados zonales existentes (Belén, Modelo, Mercado Central, Punchana, Micaela) y la construcción de nuevos en La Pradera, Nuevo Versalles, San Juan (Quiñones), San Juan (Participación), Bellavista, Santa Clara, Santo Tomás, Quistococha, Varillal, Peña Negra, Zungarococha, Los Delfines, Padre Cocha, Manacamiri.

Se propone además impulsar la inversión privada en la implementación de supermercados, así como la habilitación de mercados y ferias en las áreas urbanas desconcentradas.

E.4.3. Acondicionar y habilitar áreas industriales y comerciales con criterios de sostenibilidad.

Esta estrategia pretende proponer parámetros básicos de asentamientos industriales ecoeficientes donde la gestión de los circuitos de agua, residuos urbanos y residuos especiales así como el de la energía están manejados bajo una política común centralizada y controlada por las direcciones ambientales competentes a nivel Distrital y Provincial.

E.4.4. Dar pautas para ordenar las actividades productivas, agrícolas y pecuarias que se desarrollan en el área de influencia de Iquitos.

La expansión urbana está llegando a invadir áreas que hace pocos años atrás estaban ubicadas en áreas rurales. La actividad agropecuaria no siempre es compatible con las exigencias urbanas y viceversa. Las infraestructuras y el modelo urbano necesitan en primer lugar de una planificación diferente para hacer frente a diferentes tipos de actividades como transporte y almacenamiento. En según lugar los problemas sanitarios, sea para los hombre que para los animales criados. Sin contar el mal olor que pueden producir dichas actividades, causa de una disminución de la calidad de vida.

Ante de todos hay que hacer respetar las normativas vigentes que ya regulan el tema y crear nuevas que sean más en línea con las exigencias nuevas que se han venido desarrollando.

Según las nuevas políticas y visiones para la reducción de la pobreza y de los problemas alimentarios se propone el modelo de “Huertas urbana” que son áreas destinadas principalmente a cultivos de subsistencia no intensivo y que no prevén el uso de pesticidas o sustancia tóxicas (dado que están en centros poblados), además son áreas que van a constituir parte del verde urbano y que contribuyen a crear un ambiente más saludable.

De otro lado la cría de animales en centro poblados no es recomendable y deben ser planeadas en áreas de grande extensión y lejos de centros poblados para evitar contagios y contaminación cruzada sobre todo si se habla de cría de peces y avícola.

4.5.5. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 5.-Mejorar la salud humana integral y la calidad ambiental de la ciudad y sus áreas inmediatas.

E.5.1. Mejorar los servicios básicos de Salud y Educación.

Esta estrategia permite fortalecer la capacidad de la municipalidad para reservar y preservar superficies urbanas destinadas a equipamientos de educación y salud, proponiendo las normas legales que impidan su cambio de uso. Así como gestionar y promover acciones orientadas a mejorar la infraestructura y calidad educativa y de salud involucrando a la población

E.5.2. Implementar Planes y proyectos eficientes para la Gestión integral de los residuos sólidos urbanos con criterios de sostenibilidad financiera y social.

La gestión de residuos sólidos urbanos es uno de los problemas prioritarios de la ciudad que si bien ofrece grandes oportunidades de generar alternativas económicas, implementar proyectos de tipo social, involucrar al sector privado y apalancar financiamiento externo, se sigue tratando con un enfoque de prestación de un servicio público económicamente deficitario y a un nivel de objetivos mínimos.

La estrategia del plan en este sentido pretende desarrollar un nuevo enfoque en el tratamiento de los residuos considerando las oportunidades económicas y sociales que ofrece el reciclaje y la gestión apropiada de los residuos urbanos.

E.5.3. Extender y mejorar la cobertura de servicios básicos de electricidad, agua, desague y culminar el sistema de Tratamiento de Aguas residuales.

Estrategia que se dirige a promover la mayor participación de la Municipalidad en la gestión de la empresa prestadora de servicios de agua potable y alcantarillado EPS Loreto y de energía eléctrica Electro Oriente, e incorporarlos a la Dirección Ejecutiva de Planeamiento Urbano, de tal modo que se garantice de manera coordinada, ordenada y planificada el mejoramiento, extensión y previsión de demandas futuras de los servicios de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica en el área metropolitana. Así como el promover la participación de la inversión privada en la utilización de tecnologías no convencionales y bajo costo para el abastecimiento de agua potable, eliminación de excretas y energía eléctrica en áreas urbanas y peri-urbanas de bajos ingresos.

E.5.4. Fortalecer el proceso de implementación del Sistema de Gestión Ambiental Local de la Municipalidad de Maynas y fortalecer a los órganos e instrumentos que lo componen.

Si bien existen avances para la implementación de un sistema de Gestión Ambiental Municipal el grado de involucramiento de los distintos órganos Municipales y otros actores clave en el desarrollo de instrumentos y el cumplimiento de las medidas de gestión ambiental es muy limitado.

El sistema de gestión ambiental prevé la implementación de una política ambiental que se articula en de Planes específicos para los distintos ámbitos de gestión, proyectos e instrumentos normativos en forma de ordenanzas municipales, así como la creación de una serie de comisiones o grupos técnicos sectoriales para la elaboración y monitoreo de los mismos. De este modo el Plan de Gestión abarca temas como:

- Gestión de Residuos Sólidos Urbanos.
- Control de la contaminación atmosférica.
- Control de la contaminación de las aguas.
- Control de la contaminación sonora.
- Protección y valorización del capital natural.

Visto que ya existen antecedentes en este sentido es necesario fortalecer e impulsar el proceso de elaboración, actualización, implementación y monitoreo de estos planes en el marco del sistema de Gestión Ambiental local y captar fondos y apoyo técnico con este fin.

Un aspecto fundamental es sensibilizar a todos los cargos de la gestión pública local y de todas las áreas sobre la importancia de la Gestión Ambiental para que se priorice dentro de los objetivos de la gestión Municipal.

E.5.5. Implementar una sistema permanente de monitoreo de la calidad del ambiente urbano.

Esta estrategia persigue contar con un sistema centralizado y actualizado de información ambiental urbana, en particular indicadores de calidad del aire, aguas superficiales y subterráneas, contaminación atmosférica, ruido, contaminación del suelo, residuos sólidos urbanos y presión antrópica sobre las áreas circundantes.

Este sistema permitirá elaborar líneas de base actualizadas para proyectos y programas de gestión ambiental urbana, evaluar el impacto de las medidas implementadas para mejorar las condiciones ambientales urbanas, contar con series de datos para realizar modelizaciones y proyecciones que prever el impacto ambiental de proyectos y programas estratégicos en la ciudad.

E.5.6. Desarrollar programas de sensibilización y educación ambiental a todos los niveles de la población.

Se postula que la sostenibilidad de las actividades humanas y la mejora de la calidad ambiental y la salud urbana no son factibles sin un cambio de valores y conductas en la población a todos los niveles. La educación ambiental transversal, no sólo limitada a la educación reglada y a la población escolar, es un elemento fundamental para respaldar el resto de iniciativas del Plan.

4.5.6. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 6.-Reducir las condiciones de riesgo y exclusión social.

E.6.1. Implementar Programas de rehabilitación y renovación urbana de áreas críticas.

Esta estrategia se basa en la correlación entre ambiente urbano y condiciones de marginalidad y exclusión social. El deterioro y la precariedad de algunas áreas habitadas por familias desestructuradas, de baja renta con limitado acceso al empleo, y escasa presencia de las instituciones las convierte en polos de atracción y refugio para personas que se dedican a actividades delictivas y en ellas se acumulan y venden objetos robados, se despacha droga y se promueve la explotación sexual infantil.

La integración de estas áreas en las funciones urbanas de la ciudad mediante planes de rehabilitación integrales e intervención social es una estrategia para su recuperación.

E.6.2. Promover las actividades culturales, deportivas y recreativas.

Un aspecto fundamental de la calidad de vida es la posibilidad de acceder al deporte y la cultura, que además pueden convertirse en instrumentos de integración social y de recuperación de la autoestima en colectivos con riesgos de exclusión social, especialmente jóvenes desempleados de asentamientos humanos precarios.

Esto implica no solo la habilitación de infraestructura para el desarrollo de actividades deportivas y culturales en estos lugares si no también el desarrollo y promoción de programas para el fomento del deporte y la cultura desde la propia Municipalidad provincial y en coordinación con la Municipalidades Distritales.

4.5.7. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 7.-Rehabilitar, preservar, y valorizar el patrimonio cultural, histórico y ambiental.

E.7.1. Promover la educación con acciones de fortalecimiento para impulsar la calidad educativa.

Además de la construcción e implementación de infraestructura educativa se apunta a fortalecer el papel de la Municipalidad Provincial y Municipalidades Distritales como actores que participen en la mejora de la calidad de la enseñanza interviniendo a nivel curricular en coordinación con la Dirección Regional de Educación, e implementando equipamiento complementario a nivel metropolitano, distrital y zonal, como pueden ser bibliotecas, centros de acceso a nuevas tecnologías, Centros sociales donde se desarrollen acciones de educación cívica, educación ambiental, artística, etc. bajo una concepción integral de los procesos educativos.

E.7.2. Desarrollar programas de Investigación, Restauración y rehabilitación de patrimonio construido y de hitos.

Estrategia que permitirá fortalecer el rol de la municipalidad en programas y proyectos orientados a la revalorización y restauración del patrimonio edilicio y las áreas urbano monumentales , así como promover la participación de los propietarios y otros agentes privados en estos programas, reforzando el rol turístico-cultural de la Zona Monumental de la ciudad.

4.5.8. Estrategias relacionadas con el cumplimiento del Objetivo 8.- Poner en valor de las características de la identidad regional y el capital cultural de la Ciudad en el contexto de ciudad Amazónica.

E.8.1 Desarrollar programas de sensibilización y educación sobre el patrimonio a todos los niveles de la población.

Estrategia encaminada a fortalecer el rol de la municipalidad en alianza con las instituciones educativas colegios profesionales, cámara de comercio, cámara de turismo, las instituciones financieras, los pobladores de la zona, la prensa y otros interesado en programas y proyectos orientados a sensibilizar sobre la importancia de la Zona Monumental como parte de la imagen de la ciudad y su valor intrínseco ligado a su identidad como ciudad histórica.

E.8.2. Desarrollar alternativas para el turismo y promoción del turismo sostenible.

En el plan se promueve una estrategia para el turismo que punta sobre la importancia de la Selva Amazónica y del Rio Amazonas en el contexto mundial. La región y en particular la ciudad recibirían grandes beneficios económicos si fueran dotadas de infraestructura importante para el entretenimiento turístico y el mercado de las conferencias.

Esto implica la construcción e implementación de infraestructuras como museos, centros culturales, palacio de congresos, albergues, restaurantes de calidad y un mobiliario y equipamiento secundario urbano que sea funcional y que ordene la ciudad. Junto a esto es importante también fortalecer los servicios de formación para el personal que trabaja en ámbito turístico, guías, cocineros, camareros etc...

De igual importancia es promover una política ambiental transparente que sea enfocada en la conservación ambiental y protección de la fauna silvestre, dando espacio a la creación de nuevas áreas naturales donde sea posible observar animales a el estado libre y salir del antiguo concepto de zoológico donde los animales son encerrados en jaula y descontextualizados de su ambiente natural.

Todo lo mencionado antes juntos al aspecto mítico y aventurero que ofrece la región Loreto, justificaría la inversión para hacer de Iquitos en corto plazo una ciudad turística y un importante centro para conferencias que garantizaría importantes entradas económicas y produciría empleo.

No tener en cuenta los cambios de las tendencias políticas globales, las exigencias del mercado del turismo y las actitudes naturales de la ciudad de ser condenada la región y la ciudad a una inestabilidad económica, dependiente de las fluctuaciones del mercado del petróleo, y al deterioro ambiental.

4.6. MODELO FISICO AMBIENTAL DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

4.6.1. CONFIGURACION ESPACIAL.

La configuración espacial que se propone es integrada, multifuncional, compacta y policéntrica. Se estructura a partir de un nuevo **Polo de Servicios Metropolitanos**, (entre la Plaza Sargento Lores y la Laguna de Moronacocha) que a su vez esté articulado con el **Centro Histórico**, los **Centros de Servicios Distritales**, los **Centros Secundarios de Desarrollo Urbano** (Centros Poblados Periféricos) que funcionan como Áreas Urbanas Desconcentradas y el **Polo Industrial – Comercial de Tratamiento Especial (Zona Norte – Sinchicuy)**.

Esta configuración espacial está condicionada por:

- Los ríos circundantes
- Las tendencias de expansión urbana
- Las dinámicas económicas
- Los flujos de movilidad poblacional

La consolidación de estas Unidades Territoriales tiene como objetivo orientar las tendencias actuales de crecimiento de Iquitos y conformar una estructura urbana jerarquizada, tendiente a optimizar las relaciones de integración e interdependencia entre la zona urbana y el área rural circundante.

4.6.2 Centro Urbano Principal: Ciudad de Iquitos.

La nueva estructura urbana de la ciudad se configura a través del nuevo **Centro de Servicios Metropolitano** (conformado por el Eje ESTE-OESTE) y su interrelación con los Centros de Servicios Distritales estructurantes de la ciudad, que deben ser potenciados y consolidados.

4.6.3. Sub-centros Secundarios de Desarrollo Urbano

Conformadas por las Áreas Urbanas Desconcentradas periféricas que se ubican en la zona sur y norte de la ciudad, articuladas a través de la estructura vial integrada de la ciudad, así como los ríos que la rodean (Itaya, Nanay y Amazonas), cada una de ellas con sus respectivos Núcleos de Equipamiento Básico (NEB). Estos centros poblados son:

Por el Sur.

- Rumococha
- Santa Clara

- Santo Tomas
- Zungarococha.
- Nina Rumi.
- Puerto Almendra.
- Quistococha
- Los Delfines-Cruz del Sur
- Unión Progreso.
- Peña Negra.
- Varillal.

Por el Norte.

- Manacamiri.
- Padrecocha.
- Santo Tomás.

4.6.4. Ejes de Desarrollo

Los ejes de desarrollo inmediato de la ciudad están determinados por las áreas no inundables disponibles y el trazado de las vías de comunicación terrestre (existentes como la carretera Iquitos Nauta o proyectadas como la Carretera Bellavista Mazán) los ejes que se han identificado son dos:

- 1.- La carretera Iquitos-Nauta que discurre entre las hidrovías del Itaya, Nanay, y el Amazonas hasta las cercanías de Nauta.
- 2.- el río Amazonas entre Bellavista y el Varadero a Mazan- Indiana, unido a esto la futura carretera Bellavista-Mazan.

Estos ejes territoriales donde se concentran o pueden concentrarse actividades agrícolas, agro-industriales, urbanas de baja densidad, con el propósito de:

- Proveer de servicios y equipamiento urbano a sus respectivas áreas.
- Contribuir al reordenamiento del centro urbano principal.
- Reordenar y/o reubicar actividades informales; y
- Elevar los niveles de rentabilidad del suelo urbano consolidado o del suelo circundante.

A. Eje de Desarrollo Sur (Iquitos- Nauta)

La carretera Iquitos Nauta articula las ciudades de Iquitos y Nauta (92.5 kms. de longitud), en un tiempo de una hora con 30 minutos de promedio. A lo largo de este se encuentran diferentes centros poblados menores (algunos en proceso de consolidación y otros en formación) que se dedican al desarrollo de actividades agropecuarias, acuicultura (crianza de peces en estanques), recreacionales y turísticas de fin de semana o de carácter medicinal.

En este eje además se ubican algunas instalaciones agroindustriales y constituye actualmente el área de expansión de la ciudad. Es la puerta de entrada a las reservas naturales de Allpahuayo-Mishana y la del Pacaya-Samiria y de las cuencas de los ríos Ucayali y Marañón.

Existen estudios de Zonificación Económica Ecológica elaborados por el IIAP en 2004, y actualmente está en proceso la elaboración de un estudio de microzonificación del área de influencia de la Carretera Iquitos-Nauta, también por parte del IIAP, dichos estudios deben servir de base para el ordenamiento de este eje.

B. Eje de Desarrollo Norte (Bellavista – Mazán)

En proyecto, debe articular la ciudad de Iquitos con los centros poblados Indiana y Mazan, a lo largo de ella se encuentran diferentes centros poblados menores (algunos en proceso de consolidación y otros en formación) calificadas como Zonas Pre Urbanas y comunidades nativas, que mantienen conflictos sobre el uso de áreas ribereñas con la Marina de Guerra, estas comunidades se dedican al desarrollo de actividades agropecuarias, acuicultura (crianza de peces en estanques), recreacionales y turísticas (albergues en el río Momón y el río Amazonas).

Zona de gran potencial para la expansión urbana de Iquitos, zona de tierras altas no inundables, y su ubicación estratégica que la conecta con los ríos Napo, Putumayo y Amazonas, con acceso a las repúblicas de Ecuador, Colombia y Brasil. En ella se propone la ubicación de la Zona Comercial – Industrial (de la biodiversidad y el reciclaje) de tratamiento especial, junto al nuevo Puerto Fluvial de la ciudad en Sinchicuy y el Terminal Ferroviario Iquitos-Yurimaguas. Existe un estudio de Zonificación Económica Ecológica y un Plan de Ordenamiento Territorial Bellavista-Mazán aprobado que sirve de base para el ordenamiento del eje.

4.6.5. DESCRIPCION DEL MODELO FISICO- AMBIENTAL DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

Se propone una ciudad integrada (**ver plano PDU/P02**), multifuncional, compacta y sostenible, policéntrica y estructurada a partir de sus áreas funcionales de alcance metropolitano o distrital. Estas áreas funcionales que la componen son:

ÁREA CENTRAL METROPOLITANA.

Principal área de la ciudad, zona que concentra un buen número de equipamiento urbano de alcance metropolitano, como los grandes espacios públicos de la ciudad, los más importantes centros educativos y un buen número de instituciones educativas de nivel superior e instituciones públicas, privadas, financieras y culturales, como el Centro de Servicios Metropolitano (C.S.M.), el Parque Central Metropolitano (Fuerte Vargas Guerra) y los Centro de Servicios Distritales.

A. CENTRO DE SERVICIOS METROPOLITANO.

Configura el nuevo centro urbano de la ciudad y el nuevo distrito de negocios de la metrópoli, emplazada a través de una gran alameda (sobre la pista del antiguo aeropuerto) que articula un conjunto de equipamientos como el Centro de Convenciones Internacionales, el Centro Empresarial de la Amazonía, el Museo de Interpretación Amazónica, el Mall de Iquitos (Centro Comercial), la Municipalidad Provincial de Maynas, enmarcado por habilitaciones urbanas de alta densidad.

B. CENTRO DE SERVICIOS DISTRITALES.

Configura el nuevo centro urbano de los distritos que conforman la ciudad, emplazada físicamente en los principales espacios de los distritos, Plaza Quiñones en San Juan, Plaza Stella Maris en Punchana y Plazuela Belén en Belén; alrededor de ellas se plantea la ubicación de las sedes municipales, se promueve el comercio y los servicios públicos (comercio, financieros, cultura, salud, etc.) enmarcado por habilitaciones urbanas de alta densidad, de carácter mixto complementando la vivienda con comercio y servicios.

C. ÁREAS URBANAS DESCONCENTRADAS CON NEB

Responde a la necesidad de desconcentrar y controlar el crecimiento de la ciudad, impulsando el desarrollo de nuevas habilitaciones urbanas sostenibles y productivas en los centros poblados del área de influencia inmediata de la ciudad en el sur y el norte, donde se implementaran los nuevos Núcleos de Equipamiento Básico (N.E.B.) que concentraran actividades político-administrativas, comerciales, servicios y recreacionales.

D. ZONA INDUSTRIAL SUR.

Ubicado entre el Terminal Terrestre y los terrenos de uso agrícolas circundantes al aeropuerto internacional de la ciudad, esta área se constituye en una zona de amortiguamiento y de control de crecimiento de la ciudad, pudiéndose desarrollarse en ella actividades agrícolas, agro-industria, actividades de licencias especiales (moteles, clubes nocturnos, casa de citas, grandes locales de fiestas), almacenes de productos agrícolas y de manufactura y de carga aeroportuaria.

E. CENTRO COMERCIAL- INDUSTRIAL PORTUARIO CON TRATAMIENTO ESPECIAL

Ubicado en la zona portuaria de Sinchicuy, de tratamiento especial, pudiéndose desarrollarse en ella actividades industriales ligadas a la biodiversidad, el reciclaje, la agro-industria y la manufactura, almacenes de productos agrícolas, de manufactura y de carga portuaria, compatibles con actividades de licencias especiales y residencial.

F. LOS PARQUES PERI-URBANOS Y LAS ZONAS DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA.

Constituidos por los bosques y humedales que circundan la ciudad que han sido total o parcialmente intervenidos y que necesitan protección, las intervenciones sobre estas áreas deben estar fundamentalmente orientadas a recuperar y conservar la calidad ambiental, y la capacidad de prestación de servicios ambientales (evitamiento de erosiones de las orillas, fito depuración natural de aguas, amortiguamiento de crecientes, influencia favorable en el microclima urbano, entre otros) así como al uso compatible recreativo, educativo o incluso de manejo sostenible de los recursos naturales con fines comerciales.

CAPITULO 5: PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE DESARROLLO URBANO.

5.1. Plan general de uso del suelo y zonificación urbana.

5.1.1. Principios de la propuesta General de uso y Zonificación del suelo urbano.

La Planificación de los usos del suelo y Zonificación urbana, a través de la normativa correspondiente que forma parte del presente Plan, es un elemento que contribuye de manera transversal a redefinir la configuración espacial de la ciudad y su área de influencia inmediata, mediante la regulación del uso y la ocupación del suelo urbanizable considerados dentro del acondicionamiento territorial metropolitano (**ver Plano PDU/P03 a-b**).

De este modo los lineamientos del Plan general de Uso del Suelo a 2021 están directamente asociados a los objetivos y estrategias definidos en el punto 4. En particular con la elevación de la densidad urbana y la intensificación del uso del suelo urbano, el incremento funcional del uso mixto, la consolidación y reordenamiento de centralidades urbanas, la protección y rehabilitación de áreas degradadas y áreas naturales circundantes.

Los principios de la propuesta de Uso del Suelo y Zonificación Urbana son:

- a) Consolidar una nueva Área Central Metropolitana, Centro de Servicios Metropolitanos (C.S.M.) en el eje Este-Oeste aprovechando la Plaza Sargento Lores y el terreno del Viejo Aeropuerto.
- b) Consolidar los Centros de Servicios Distritales y el rol protagónico de las áreas urbanas desconcentradas (centros poblados periféricos), desarrollando nuevos Núcleos de Equipamiento Básico (N.E.B.) en los Centros Poblados periféricos y en los Centros de Servicios Distritales (C.S.D.)
- b). Propiciar la descongestión de la Zona Monumental y su uso con fines culturales, turísticos y recreativos, mediante la redistribución y desarrollo de actividades urbanas hacia los Centros de Servicios y otras áreas urbanas, reforzando el rol de los Centros Distritales y los espacios adyacentes a los anillos viales de desconcentración.
- c). Elevar de la densidad urbana que pueda promoverse intensificando la ocupación y uso del área urbana actual para satisfacer las necesidades de vivienda de la población.
- f) Asegurar la conservación, la rehabilitación, la puesta en valor y el uso sostenible de las áreas naturales y humedales que rodean la ciudad.
- g) Promover la rehabilitación de áreas degradadas de la ciudad y asegurar la calidad ambiental ordenando las actividades urbanas, regulando la densidad, promoviendo el diseño urbano ecoeficiente y previendo áreas apropiadas para el desarrollo de actividades industriales, comerciales, recreativas, etc.
- i) Impulsar dentro de la integración regional, el desarrollo comercial e industrial en zonas adecuadas y habilitadas específicamente para minimizar el impacto ambiental y mejorar la eficiencia logística y productiva.
- ii) En los bordes de la ciudad (malecón Itaya y malecón Moronacocho), localizar actividades que consoliden el uso recreacional metropolitano y turístico- cultural adecuados así propio entorno.
- j) En los Centros de Servicios Distritales (CSD), se proponen un área de uso comercial y mixto, que permitan el desarrollo de actividades urbanas complementarias acompañados de uso residencial de densidad media alta y media.
- k) Con respecto al uso industrial, se propone rehabilitar el área industrial existente (Av. La

Marina) con normativa pertinente, así como la habilitación a mediano plazo del parque industrial de Sinchicuy para la gran industria (I3) y la industria pesada básica (I4).

- l) En cuanto a las habilitaciones urbanas consolidadas en áreas inundables, se propone un proceso de rehabilitación y regeneración urbana que mejore sustancialmente la calidad de vida de su población.
- m) Consolidar los centros poblados periféricos como Sub Centros de Desarrollo Urbano de Carácter compensatorio de crecimiento urbano, en cuanto a la ubicación de asentamientos con actividades productivas se propone el uso mixto industrial agropecuario de baja densidad como patrón de ocupación, las áreas consideradas para este uso son los centros poblados periféricos.
- n) Incorporar de manera selectiva y programada las áreas territoriales con fines de expansión urbana en áreas inmediatas.
- o) Incorporar de manera planificada y controlada los Centros Poblados periféricos, a través de formas de ocupación sostenible del suelo, ligadas a actividades económicas-productivas, que consideren la preservación del carácter rural de las mismas.

5.1.2. Propuesta de Clasificación del Suelo por Condiciones Específicas de Uso.

Se ha clasificado al suelo urbano y al urbanizable de acuerdo a sus condiciones específicas de uso, en las siguientes tipologías o áreas:

a) Zonas de Uso Residencial (ZR)

Áreas donde debe predominar la vivienda, admitiendo como actividades urbanas compatibles el comercio y los servicios. Se ha definido cuatro tipos de zonas:

- Densidad Alta (ZRDA).
- Densidad Media Alta (ZRDMA).
- Densidad Media (ZRDM).
- Densidad Media Baja (ZRDMB).
- Densidad Baja (ZRDB).
- Densidad Baja Especial (ZRDB-E).
- Densidad Baja Productiva (ZRDB-P).

En esta calificación se incluyen las habilitaciones urbanas consolidadas en áreas inundables.

Para indicaciones más detalladas ver capítulo I.3.1 del reglamento de zonificación de los usos del suelo: “tipos de zonas”.

b) Zonas de Uso Comercial (ZC)

Áreas donde debe predominar el comercio y los servicios, admitiendo otras actividades urbanas compatibles como vivienda y pequeña industrial, se clasifican por su grado de complejidad y radio de influencia en:

- Comercio Metropolitano (CM)
- Comercio Especializado (CE)
- Comercio Distrital (CD)
- Comercio Sectorial (CS)
- Comercio Vecinal (CV)

- c) **Zonas de Uso Industrial (ZI)**
Áreas donde deben ubicarse exclusivamente establecimientos industriales, siendo compatibles con actividades comerciales complementarias, actividades de licencias especiales e incompatibles con otras actividades urbanas se clasifican por su grado de complejidad y radio de influencia en:
- Industria Elemental y Complementaria (I1)
 - Industria Liviana (I2)
 - Gran Industria (I3)
 - Industria Pesada (I4)
- d) **Zonas de Reglamentación Especial**
Áreas que por sus características particulares requieren reglamentación especial, como son: la Zona Monumental, Zona Franca de Sinchicuy y las áreas periurbanas naturales y semi-naturales que requieren protección y puesta en valor de sus atractivos.
- e) **Zona Pre- Urbana (ZPU)**
Áreas periféricas que separa la ciudad de los centros poblados que se ubican en el área de influencia inmediata que por sus características rurales requieren ser protegidas como áreas de amortiguamiento, donde se ubican actividades agrícolas semi-industriales y artesanales y actividades turísticas recreacionales.
- f) **Zonas Urbanas Desconcentradas (ZUD)**
Son los Centros Poblados Periféricos y su área de influencia inmediata que se constituyen en áreas compensatorias de crecimiento urbano y de generación de empleo agro-productivo. La densidad es baja y compatible con actividades turísticas recreacionales.
- g) **Zona de Habilitación Recreacional y de Conservación y Manejo Ambiental (ZR)**
Son las áreas destinadas al tratamiento paisajístico y uso recreacional activo y/o pasivo dentro del área urbana y las zonas destinadas a la conservación y rehabilitación del medio natural, a través de actividades compatibles, en las zonas peri- urbanas identificadas en el presente plan.
- h) **Zona de Producción Agrícola y Forestal AGR.**
Son las extensiones localizadas fuera de la zona de expansión urbana (Zonas – pre urbanas), dedicadas a la producción primaria y que no están calificadas como urbanas, ni urbanizables por el Plan.

5.2. Sistema vial y de transporte

5.2.1. Propuesta de Sistema Vial metropolitano

Contexto y antecedentes

La ciudad de Iquitos se por las características de su expansión presenta una red vial donde la invasión de los retiros normativos o la consolidación de asentamientos urbanos no planificados han generado que en muchas de las principales avenidas existan distintas anchuras de vía, hay también puntos donde se dan discontinuidades y se impide la conectividad por las grandes áreas militares que bloquean el sistema en algunos puntos críticos.

En algunas zonas especialmente en el distrito de San Juan existen gran cantidad de vías sin pavimentar (70%)

La concentración de servicios en el Centro, y zona monumental en particular, producen congestión en estas áreas (**ver plano PDU/P04**).

Líneas de acción:

La propuesta del sistema vial metropolitano a mediano plazo tiene por finalidad establecer la red vial que garantice la interrelación y el conjunto de vinculaciones entre las diferentes áreas de la ciudad, con fluidez adecuada evitando en lo posible producir fenómenos de saturación y congestión; y estará estructurado básicamente por:

- a. **Vías de Integración Regional**, conformado por la Carretera Iquitos-Nauta y la Carretera Bellavista – Mazan, conectadas a través de la Vía de Evitamiento Periférico y los Anillos Viales.
- b. **Vía Circunvalatoria Periférica**, de transporte sub regional y de carga, de recorrido norte-sur, esto implica la apertura de nuevas vías.
- c. **Vía Semi-Expresa**, destinada a recibir grandes flujos de tránsito con circulación a alta velocidad, conformada por la Av. Abelardo Quiñones, la Av. Grau, la Av. Tacna, Av. Samanez Ocampo, Av. La Marina; esta vía une importantes zonas de generación de tránsito, extensas zonas de vivienda, áreas comerciales, industriales y portuarias.
- d. **Vías Arteriales**, vías de apreciables volúmenes de todo tipo de vehículos a velocidad media de circulación entre áreas principales de generación de tránsito y tienen el carácter de ejes de transporte público masivo dentro de la red vial de la ciudad, se conectan a las vías de integración regional, vía de evitamiento periférico, vía semi-expresa y a otras arteriales; está conformada por los siguientes anillos viales:

Anillo Vial 1

Conformado por la Av. Abelardo Quiñones, Av. De la Participación.

Anillo Vial 2

Av. Elías Aguirre, Jirón Huallaga, Jr. Condamine, Av. La Marina, Jr. Prolongación Independencia, Av. 28 de Julio, Av. Augusto Freire, Jr. Simón Bolívar, Jr. Ramón Castilla hasta su intersección con la A. Guardia Civil.

Anillo Vial 3

Av. Guardia Civil, Jr. Ramón Castilla, Jr. Simón Bolívar, Av. Augusto Freire, Av. 28 de Julio, Av. 28 de Julio, Av. Navarro Cauper, Ca. San José, Ca. Caballero Lastre, Av. Del Ejército, Ca. Garcilaso de la Vega, Jr. Túpac Amaru, Ca. 19 de Julio, Av. Guardia Civil.

Anillo Vial 4 o Anillo Central

Jr. Tacna, Jr. Sargento Loes, Ca. Caballero Lastre, Av. Mariscal Cáceres, Jr. Tacna

En estas vías el flujo no debe ser ininterrumpido, excepto en las intersecciones semaforizadas para el cruce de vehículos y peatones, teniendo las siguientes características:

1. Deben habilitarse pistas de servicios laterales de acceso a las propiedades.
2. Se permite todo tipo de tránsito, pero no se permite estacionamiento vehicular.
3. La ubicación de los paraderos deben evitar la mínima interferencia posible.

4. Las intersecciones son a nivel y solo en el cruce con otras arteriales pueden habilitar pasos a desnivel.
5. La carga y descarga de mercadería y servicios solo se deben ejecutar en horas de
6. Menor tránsito.

e. Vías Colectoras, que conectan las vías locales a las arteriales y a la vía semi-expresa en algunos casos, prestando servicio a las propiedades adyacentes, estas vías se permiten estacionamiento controlado; está conformada por Colectoras Interdistritales y Colectoras Distritales.

Colectores Distritales

- Ca. Quiñones - Calle. Guayabamba
- Av. Los Ángeles
- Ca. América y Ca. 10 de Agosto.
- Ca. Petroperú/ Ca. Río Mar
- Calle San Antonio
- Calle Putumayo
- Calle Yavarí
- Calle Trujillo
- Jr. Mario Peña Angulo (Ex Cap. Belgrano)
- Av. De los Periodistas

f. Vías Locales, para el tránsito de vehículos livianos de servicio a las áreas residenciales, se permite el estacionamiento vehicular y el tránsito peatonal preferencialmente.

g. Vías peatonales y Ciclo vías.

Las vías peatonales se ubicaran preferentemente en la Zona Monumental y en la zona alta del Barrio de Belén; se propone la semi peatonalización del Jr. Próspero y el Jr. Raimondi en toda su extensión, las primeras cuadras del Jr. Morona, Jr. Sargento Lores, Jr. Ricardo Palma y Jr. San Martín que comprende la ampliación de las veredas, la reducción de la vía carrozable, la incorporación de mobiliario urbano de descanso, avisaje, señalización y ornamentación.

Las Vías peatonales en la zona monumental comprenden las primeras cuadras de:

- Calle Loreto´
- Calle Pevas
- Calle Nauta
- Jr. Napo
- Jr. Putumayo
- Jr. Brasil

En la Zona Comercial de Belén (zona alta) se peatonalizan la calle Ramírez Hurtado desde el Jr. Alfonso Ugarte hasta la calle Julio C. Arana y el Pasaje Paquito, así como la primera cuadra del Jr. 9 de Diciembre, y las calles 1,2, 3,4 y 5 y otras que conectan con los bordes de la ciudad.

h. Vías de Interconexión fluvial-urbana

Forma parte del sistema vial metropolitano que se articula con el sistema vial terrestre a través de embarcaderos ubicados en los ríos Itaya, Nanay y Amazonas, este sistema está debidamente organizado y controlado por el gobierno local, los embarcaderos se ubican en:

Río Itaya

- Cabo López
- Embarcadero Portuario Belén Zona Baja
- "El Huequito"
- Isla Iquitos
- Gabriela Núñez

Río Nanay

- Bellavista
- San Pedro de Bellavista
- Padre Cocha
- Manacamiri
- La Pradera
- Malecón Moronacocha
- Pampachica
- Las Camelias
- Santa Clara de Nanay

Río Amazonas

- Santa Clotilde
- El Milagro
- Barrio Florido
- Santa Clara del Ojeal I
- Santa Clara del Ojeal II

5.3. Ordenamiento Ambiental y Gestión Ambiental Urbana.

5.3.1. Propuestas de recuperación ambiental y puesta en valor de las áreas ribereñas y las quebradas en la ciudad.

Contexto y antecedentes:

La mayoría de humedales de ribera que rodean la ciudad fueron categorizados como Zonas de Tratamiento Especial; Zonas de Protección Ecológica por el Plan Director anterior (1996 y actualización de 2004).

Así mismo se promulgó la Ordenanza Municipal N° 019-99-A-MPM que declara como intangibles para fines de vivienda y agrícolas todos los terrenos inundables ubicados en la ribera del Río Amazonas y del Lago Moronacocha y prohíbe cualquier actividad de ocupación de los mismos bajo pena de desalojo y denuncia por delito de usurpación.

En 2001 se aprueba la Ley 28358 que autoriza a las Municipalidades a formalizar terrenos ribereños y fajas marginales de propiedad del Estado, ubicados en zonas de selva, y en 2008 se aprueba el reglamento correspondiente. Para que se proceda a la formalización se requiere la constancia de posesión por parte de la Municipalidad Provincial competente.

A pesar de las citadas regulaciones en los últimos diez años se han dado procesos muy intensos de ocupación y deterioro de estas áreas y la presión humana sobre las riberas es creciente. Esta presión se manifiesta en la destrucción de la cubierta vegetal, construcción de viviendas precarias informales, vertido directo de aguas residuales, actividades agrícolas estacionales, extracción de madera para combustible, acumulación y quema de basura, extracción de fauna o pesca con técnicas prohibidas entre otras.

Adicionalmente hay que considerar que los cuerpos de agua relacionados con estas áreas presentan niveles muy altos de contaminación microbiológica al recibir los desagües de la ciudad sin ningún tipo de tratamiento y son objeto de continuos vertidos de basura, lo que supone un importante riesgo sanitario para la población asentada en estas áreas.

En 2007 se derogaron los dispositivos normativos que regulaban la creación de Áreas de Conservación Municipal de modo que existe un vacío legal para esta figura de protección que podría haber sido aplicada a las áreas menos intervenidas de la Cuenca Baja del Nanay y del Itaya.

Líneas de acción.

- Desarrollar un pacto institucional entre los actores clave para frenar y desincentivar la ocupación informal, en especial de áreas inundables, en el mismo debería participar las Municipalidades Distritales, Marina de Guerra del Perú, Policía Nacional del Perú, COFOPRI, y las empresas prestadoras de servicios SEDALORETO y Electro Oriente, Fiscalía Ministerio Público, Iglesia Católica y Evangélica.

Este pacto debería orientarse a:

- Desarrollar habilitaciones urbanas alternativas para la población demandante de escasos recursos.
- Monitorear la ocupación de la ribera y desalojar los asentamientos recientes proponiendo alternativas de reubicación.
- Como medida disuasoria no brindar reconocimientos de posesión, ni prestar servicios o asistencia a los invasores de áreas inundables consideradas en el Plan, en cuanto éstas se declaren parques urbanos o áreas protegidas.

Este pacto debe formalizarse mediante la ordenanza correspondiente y prever los mecanismos para fiscalizar su cumplimiento.

- Declarar como parques urbanos los tramos de caños y quebradas recuperables dentro del casco urbano.
 - Caño Ricardo Palma
 - Caño Versalles
 - Caño Pevas o Sinchicari
 - Caño Sachachorro|
 - Quebrada Felipe caño
- Declarar como Parques Periurbanos de Recreación y Conservación, o Como Parques Agrourbanos de carácter metropolitano las áreas de:
 - Humedales del Malecón Tarapacá.
 - Humedales y bosques de la Cuenca baja del Itaya Cabo López-Felipe Caño.
 - Humedales del Distrito de Punchana Viejacocha-Moronillo-Nanay.
 - Laguna de Morona Cocha.
 - Área recreativa de Pampa Chica.
 - Área Nanay-Rumococha.
- Elaborar estudios sobre los recursos, valores y atractivos de cada área así como evaluaciones de impacto ambiental para las distintas actividades propuestas.
- Desarrollar Programas para uso recreativo compatible y educación ambiental que incluyan convenios con la Dirección Regional de Educación, Sociedad Civil Organizada, Dirección Regional de Comercio Exterior Turismo y Artesanía de Loreto, Policía Nacional del Perú y Operadores Turísticos.
- Implementar equipamiento integrado en el paisaje y con materiales y tipologías de la zona para el desarrollo de estas actividades: embarcaderos, quiscos de comidas y bebidas, pasarelas, miradores, paneles informativos.
- Concesionar servicios a Empresarios privados o instituciones para actividades compatibles con la conservación de los valores del área

a) Actividades deportivas:

Canotaje, Recorridos a pie o en bicicletas de montaña (en las áreas y momentos del año que sea factible).

b) Actividades educativas:

Actividades de educación ambiental a través de recorridos interpretativos sobre la ecología de los humedales, observación de flora y fauna.

c) Actividades turísticas:

Servicios turísticos de recorridos en bote.

Senderismo.

Observación de fauna.

Pesca deportiva regulada.

Acampada en áreas habilitadas para ello.

Pequeños establecimientos de comidas, bebidas o artesanías en los lugares y casos en que sean compatibles.

Sobrevuelos de la ciudad en globo aerostático.

Declarar como Corredores Ecoturísticos las áreas de:

- Corredor ecológico de la cuenca baja del Nanay.
- Corredor ecológico-turístico de del Itaya-Amazonas.

Las propuestas de usos y equipamiento por cada zona se definen en el siguiente cuadro:

Cuadro 1: Ciudad de Iquitos: Propuestas de Recuperación Ambiental y puesta En valor de riberas y quebradas

Zona	Categorías recomendadas	Usos principales	Propuesta de Equipamiento
Quebrada Moronillo.	Parque Urbano	-Recreación pasiva	Veredas y paseos, puentes.
Quebrada Ricardo Palma.	Parque Urbano	-Recreación pasiva	Veredas y paseos, puentes.
Humedales Malecón Tarapacá	Parque Periurbano/ Zona de Conservación Ambiental	-Educación ambiental -Canotaje -Observación de fauna -Recorridos en bote.	-Recorrido con Pasarelas de madera. -Tambos livianos de observación en madera -Embarcadero y accesos.
Humedales y bosques de la Cuenca baja del Itaya Cabo López-Felipe Caño	Parque Agro urbano Parque Periurbano/ Zona de Conservación Ambiental	-Educación ambiental -Recorridos en bote. -Canotaje -Observación de fauna. -Baño. -Aprovechamiento económico de recursos por la población local mediante Planes de Manejo aprobados.	-Centro de interpretación ambiental de las áreas ribereñas amazónicas (Cabo López). -Tienda y puestos de alquiler de bicicletas y botes. -Embarcadero. -Señalización de Senderos. -Pasarelas y tambos de observación en material de la zona. -Kiosco de bebidas y comida. -Hospedaje con materiales de la zona.
Humedales del Distrito de Punchana Viejacocha-Moronillo-	Parque Periurbano o / Zona de Conservación Ambiental/ Zona de	-Educación ambiental -Canotaje	-Club de Canotaje de Iquitos. -Embarcadero -Pasarelas y tambos de observación de material de la

Nanay	Conservación Privada	-Observación de fauna -Recorridos en bote. -Aprovechamiento económico de recursos por la población local mediante Planes de Manejo aprobados.	zona.
Área recreativa de Pampa Chica –Shirui Cocha	Parque Periurbano /Zona de Conservación Ambiental.	-Baño. -paseos en bote -caminatas -pesca regulada -observación de fauna -acampada -Recorridos en bicicleta de montaña.	-Establecimientos de venta de comidas y bebidas, -Tienda y puestos de alquileres de bicicletas y botes. -Pasarelas y accesos. -Señalización de senderos -Embarcadero -Parqueos -Baños públicos -Control de acceso, puestos de vigilancia y socorro. - Área de acampada. -Hospedaje con materiales de la zona.
Área Nanay-Rumococha.	Zona de Conservación Ambiental	-Baño. -canotaje. -paseos en bote. -caminatas. -pesca regulada. -observación de fauna. -acampada.	-Kiosco de bebidas y comida. -Pasarelas y accesos. -Señalización de senderos -Embarcadero -Baños públicos - Área de acampada. -Hospedaje con materiales de la zona.
Cuenca baja del Nanay.	Corredor Ecoturístico	-Educación ambiental. -caminatas. -observación de flora y fauna. -Cicloturismo -Acampada en áreas habilitadas.	-Pasarelas y accesos. -Señalización de senderos - Áreas de acampada. -Hospedaje con materiales de la zona.
Eje Itaya-Amazonas.	Corredor Ecoturístico-	Educación ambiental. -caminatas. -observación de flora y fauna. -Cicloturismo -Acampada en áreas habilitadas.	-Pasarelas y accesos. -Señalización de senderos - Áreas de acampada. -Hospedaje con materiales de la zona.

Elaboración: Equipo Técnico Abita-Perú

- Mejorar la seguridad ciudadana implementando mecanismos de control y vigilancia de estas áreas en convenio con la Policía Nacional del Perú y Serenazgo.

Indicadores y metas.

Indicadores:

Existencia de Pacto y Ordenanza aprobada contra la ocupación informal y deterioro de áreas inundables y otros espacios declarados intangibles.

Nº de estudios de zonificación y manejo de áreas Naturales periurbanas.

Nº de Planes de manejo de recursos naturales en Áreas de Conservación.

Nº de Humedales habilitados y en uso como parque periurbano con el equipamiento propuesto.

Nº de Declaraciones como Áreas de Conservación Ambiental de ámbito privado, local o Regional según corresponda en cada caso, reconocidas por las instancias competentes.

Metas:

Antes del fin de 2011 se ha aprobado la ordenanza contra la ocupación informal.

Al 2015 se encuentran habilitadas al menos las siguientes áreas como parques periurbanos:

- Quebrada Moronillo.
- Quebrada Ricardo Palma.
- Caño Versailles.
- Caño Pevas o Sinchicari.
- Caño Sachachorro.
- Quebrada Felipe caño.

Al 2012 se encuentran habilitadas las siguientes áreas como parques periurbanos o zonas de conservación:

- Humedales del Malecón Tarapacá.
- Laguna de Morona Cocha.
- Área recreativa de Pampa Chica.

Al 2015 se encuentran habilitadas las siguientes áreas como parques periurbanos o zonas de conservación:

- Humedales y bosques de la Cuenca baja del Itaya Cabo López-Felipe Caño. - Humedales del Distrito de Punchana Viejacocha-Moronillo-Nanay.
- Área Nanay-Rumococha.

Al 2012 se encuentran reguladas y habilitadas las siguientes áreas como corredores turístico- ecológicos:

- a)-Corredor ecológico-turístico de la cuenca baja del Nanay.
- b)-Corredor ecológico-turístico del Itaya-Amazonas.

5.3.2. Propuestas de Conservación y rehabilitación del medio rural periurbano.

Contexto y antecedentes:

Alrededor del casco urbano existen áreas rurales con diferentes grados de influencia urbana donde se ubican centros poblados en proceso de expansión. Se puede distinguir:

1. Un área sur entre el casco urbano y los centros poblados de Santa Clara, Santo Tomás y Quistococha que presenta un mosaico de actividades productivas rurales-urbanas. Entre ellas destacan las piscigranjas y la cría intensiva de aves en galpones, junto a actividades agrícolas de pequeña escala. La densidad es baja y la totalidad de los terrenos se encuentran titulados. En los últimos 5 años se han instalado también en el margen de la Carretera Iquitos Nauta almacenes de logística relacionados con actividades comerciales, (por la cercanía al aeropuerto), una planta de elaboración de cerveza y la planta de ensamblaje de motos de Honda. Estas áreas están integradas a la red eléctrica principal de la ciudad y cuentan con sistemas propios de agua y desagüe, no hay sistema de depuración de aguas residuales.
2. En el área Nor-Oeste, situada en la margen izquierda del Nanay, se encuentran las localidades de, Santo Tomás de Nanay, Padre Cocha, Manacamiri, Santa Rosa y San José de Lupuna. En el tramo más cercano a la desembocadura se ubica la base de la Marina de Guerra del Perú y cerca de la boca del río Momón el Astillero del SIMAI, servicios Industriales de la Marina. El resto de actividades predominantes en la zona son agrícolas de pequeña escala, turísticas y recreativas. Las comunidades de Padre Cocha y Manacamiri cuentan con generadores eléctricos propios que funcionan por horas pero no están conectadas a la red urbana, no tienen servicios de agua y desagüe domiciliario.
3. En la margen derecha del Itaya, especialmente frente al barrio de Belén, existe ocupación urbana lineal en condiciones precarias que se dispone paralela al curso del río mientras que hacia el interior existen actividades agrícolas de subsistencia. No se dan actividades industriales, esta área tiene suministro eléctrico, pero el acceso a agua potable es muy limitado, así mismo no cuentan con desagüe ni servicio de recogida de basura.

En el Plan de desarrollo Urbano precedente (1996 y actualización de 2004) muchas de estas áreas no estaban consideradas (margen Izquierda del Nanay) otras estaban catalogadas como zonas Pre-urbanas (cabecera del aeropuerto, Santa Clara, Santo Tomás).

Existen estudios de Zonificación Económica Ecológica de la Carretera Iquitos Nauta al sur y del eje Bellavista-Mazán al norte.

Líneas de acción:

-Elaborar planes específicos para las áreas de:

-Corredor Nanay, Santo Tomás de Nanay, Padre Cocha,
Plan de uso turístico.

-Corredor Sur Santo Tomás, Santa Clara, Quistococha.
Plan de Ordenamiento del cinturón periférico sur con énfasis en Equipamiento Urbano y Transporte.

-Isla Iquitos.
Plan específico de reordenamiento con énfasis en uso residencial, turístico y productivo sostenible. Desarrollo de modelos de habitativos y clusters de viviendas ecoeficientes.

-Ribera del Itaya.
Micro Zonificación Económica Ecológica para el Ordenamiento Productivo y Plan de Uso Turístico en el eje Itaya-Amazonas

- Desarrollar estudios complementarios de microzonificación Económica Ecológica de cada área determinando sus potencialidades productivas.
- En estas áreas con terrenos principalmente titulados y de propiedad privada, se promoverá y favorecerá la realización de emprendimientos de viviendas de baja densidad, productivas y mixtas.

-Usos compatibles:

-Residencial densidad baja productiva (R1)

Tipo Casas Huerta: Desarrollo de proyectos con una densidad máxima de una vivienda de 200 Hab./Há, y un área mínima de 2.500 m² (50.00 ml. X 50.00 ml.). Los conjuntos podrán compartir un área común destinada a la explotación agrícola o forestal, conformando consorcios productivos. Se pretende de esta manera darle una lógica económica y ambiental sustentable a esta nueva urbanización.

- Actividades agropecuarias.

Se debe mantener y potenciar el carácter productivo de las áreas mejorando la eficiencia y promoviendo modelos productivos sostenibles, como son los sistemas agroforestales, la agricultura ecológica o en general la permacultura, que puede integrar sistemas agrícolas, pecuarios y acuícolas dentro de una sola unidad productiva. Un elemento importante debe ser la conservación de la agro-biodiversidad, evitando la proliferación de grandes monocultivos de especies.

-Actividades agroindustriales y manufacturas a nivel artesanal, semi-industrial con valor añadido.

Desarrollo de actividades de transformación de productos agrícolas de la zona cacao, frutales nativos, plantas medicinales, miel, harinas de plátano, pijuayo, yuca, aceites, fibras, cerámica, salazones y ahumados de pescado etc.

-Aprovechamiento silvícola.

Muchas de estas áreas presentan terrenos agrícolas abandonados donde se da la regeneración natural del bosque (purmas) además existen dentro de las propiedades algunos manchales de bosque más o menos intervenido. Estas áreas pueden ser aprovechadas para el manejo de recursos forestales no maderables: fibras, plantas medicinales, frutales, fauna etc., complementadas con usos turísticos y recreativos.

-Uso turístico y recreativo.

En tierras destinadas actualmente a la explotación agrícola o silvícola, se puede incorporar el concepto de turismo rural, valorizando e integrando el área explotada al conjunto.

-Servicios.

En estas áreas se irán consolidado actividades de servicios a medida que se integren en la estructura urbana los núcleos urbanos compensatorios y que se mejoren las condiciones de accesibilidad y conectividad (internet, teléfono etc.)

-Comercio de escala zonal.

De acuerdo al incremento y demandas de la población los núcleos compensatorios se irán dotando de Centros de Servicios Básicos. No obstante al desarrollarse un modelo de asentamiento de baja densidad se podrán ir dando establecimientos comerciales zonales a lo largo de las vías que articulan las áreas pre-urbanas.

Indicadores y metas.

Indicador:

-Planes Específicos aprobados por las Administraciones Competentes (Municipalidad Provincial o Distritales).

Metas:

Planes específicos aprobados al 2012

- Plan de uso turístico Corredor Nanay, Santo Tomás de Nanay, Padre Cocha,
- Plan Específico de Ordenamiento del cinturón periférico sur. Con énfasis en Equipamiento Urbano y Transporte (Santo Tomás, Santa Clara, Quistococha)
- Plan de Específico de Ordenamiento de la Isla Iquitos. Con énfasis en uso residencial, turístico y productivo sostenible. Desarrollo de modelos de habitativos y clusters de viviendas ecoeficientes.
- Micro Zonificación Económica Ecológica para el Ordenamiento Productivo y turística en el eje Itaya-Amazonas

5.3.3. Propuesta de incremento de la superficie de áreas verdes de recreación urbana.

Contexto y antecedentes:

Actualmente se estima en Iquitos una superficie de áreas verdes de uso público dentro del casco urbano de 1.70 m²/hab. Superficie muy alejada de los estándares internacionales de la OMS (Organización Mundial de la Salud) que estipula un mínimo necesario de 9 m² por habitante y un diseño de ciudad que incorpore una red de espacios verdes accesibles a 15 minutos a pie desde las viviendas(**ver plano PDU/P09**).

Dentro de las categorías de parques y tipologías que se proponen están las siguientes:

A. PARQUES METROPOLITANOS

Este tipo de parques están dirigidos a satisfacer las necesidades de recreación y cultura del conjunto de la población metropolitana, donde se combinan actividades deportivas, de recreación, actividades culturales, etc. El Plan propone cuatro tipos de estos parques en la ciudad:

1. Parque Central Metropolitano.

Este parque se va a construir en el actual emplazamiento del Fuerte Militar “Soldado Vargas Guerra”, donde se combinarán actividades de recreación activa y pasiva, con actividades y equipamiento cultural de nivel metropolitano como el Gran Auditorio de Iquitos, la Biblioteca Metropolitana, y otros similares.

2. Parques Zonales.

Estos parques son de alcance distrital se están proponiendo tres parques de este tipo, uno en Punchana, Iquitos y en San Juan Bautista, donde se combinan actividades de recreación activa y pasiva.

3. Parques peri-urbanos.

Son áreas naturales y semi-naturales que pueden ser aprovechadas de manera continua o estacional para la recreación de la población urbana y los visitantes, compatibilizando estos usos con la conservación de sus valores paisajísticos naturales. Esto implica una serie de intervenciones de zonificación y regulación de los usos, control del acceso y habilitación de equipamiento adecuado en cada caso.

B. PARQUES URBANOS

Este tipo de parques de carácter mixto: deportivo y recreacional pasiva, que cuentan con juegos infantiles, restaurantes, servicios de vigilancia, puesto de salud, combinados con elementos paisajísticos. Se propone los Complejos Deportivos Municipales dentro de esta categoría.

C. PARQUES DE BARRIO O PLAZUELAS

Este tipo de parques de carácter recreacional pasivo orientados al disfrute de los niños y ancianos, que cuentan con juegos infantiles, pérgolas, mobiliario urbano y forman parte de las centralidades funcionales del sector o distrito, cercano a la vivienda.

D. MALECONES O BORDES PAISAJISTICOS

Conocidos también como parques lineales, pueden ubicarse en los bordes de los espejos de agua (ríos, lagunas, quebradas o caños), combinan actividades de recreación con actividades culturales, teniendo como principal elemento el paisaje. Se propone tres de estos parques lineales:

1. *Malecón Turístico-Cultural al borde del río Itaya, que enmarca la Zona Monumental de la ciudad, y formulada por el Plan Copesco.*
2. *Malecón Turístico-Recreacional, al borde de la laguna Moronacocha en toda su extensión.*
3. *Malecón Bellavista, al borde del río Nanay en confluencia con el río Amazonas y propuesta por el Plan Copesco.*

E. VÍAS ARBORIZADAS

Este tipo de vías se incorporan al sistema de áreas verdes de la ciudad y constituyen ejes paisajísticos que articulan diferentes equipamientos urbanos. El Plan prevé la arborización de las principales vías de la ciudad.

F. PASEOS PEATONALES

Este tipo de vías se orienta a devolver al ciudadano de a pie su derecho a la ciudad, y se plantea la peatonalización progresiva de vías en la Zona Monumental y otras áreas en desnivel de la zona alta del Barrio de Belén, incorporando mobiliario urbano y otros elementos paisajísticos concordante con su carácter y entorno.

Cuadro 2: Ciudad de Iquitos: Índice de relación de área verde por habitante A nivel Metropolitano

AREA VERDE METROPOLITANA		
PARQUE	SUPERFICIE	
	M2	HÁ.
PARQUES METROPOLITANOS	31' 837, 244. 21	3, 183. 72
Parque Central Metropolitano	846,654. 15	84. 67
Gran Alameda	138, 121. 79	13. 81
Jardín Botánico	90, 463. 52	9. 05
Parque Turístico Quistococha	3' 170, 686. 04	317.07
Parque Zonal 1	79, 924. 56	7.99
Parque Zonal 2	155, 539. 78	15. 55
Parque Zonal 3	167, 966. 84	16. 80
Parque Zonal 4	267, 787. 53	26. 78
Parque Peri-Urbano Itaya	10' 185,200. 00	1, 018. 52
Parque Peri-Urbano Nanay	16' 734,900. 00	1, 673. 49
PARQUE URBANO DISTRITAL	83, 834. 13	8. 38
Complejo Deportivo Municipal Iquitos	35, 625. 78	3.56
Complejo Deportivo Municipal Punchana	20, 122. 79	2.01
Complejo Deportivo Municipal Belén	22, 761. 10	2.28
Complejo Deportivo Municipal San Juan	5, 324. 46	0.53

PARQUE LINEAL CON TRATAMIENTO PAISAJISTA	515, 863. 02	51. 59
Malecón Itaya	60, 045. 12	6.00
Malecón Bellavista	33, 410.	3. 34
Malecón Moronacocha - Pradera	123, 647. 88	12. 36
Quebrada Sachachorro	49, 723. 18	4. 97
Quebrada Sinchicari	178, 040. 62	17. 80
Caño Ricardo Palma	70, 995. 39	7. 10
PARQUE, PLAZA, PLAZUELA Y CAMPO DEPORTIVO	217, 193. 86	21. 72
TOTAL SUPERFICIE	32' 654, 135. 22	3, 265. 41
PARQUE LINEAL	LONGITUD	
	m	Km
VIA ARBORIZADA	106, 600.15	106. 60
VIA PEATONAL ARBORIZADA	4, 348. 32	4. 35
TOTAL LONGITUD	110, 948. 47	110. 95
INDICE DE RELACION DE ÁREA VERDE POR HABITANTE		
66. 64 M2/ HAB.		
Población Proyectada al 2021 – Iquitos Metropolitano – 503, 988 habitantes		
Ancho de vía mínima = 8. 40 m.		
Elaborado: Equipo Técnico Abita-Perú		

Líneas de acción.

- Rehabilitar áreas vacías o subutilizadas como parques:
- Rehabilitar los parques urbanos: Plaza 28 de Julio, Plaza Bolognesi, Plazuela Belén.
- Incorporar como parques periurbanos a algunas áreas de humedales que rodean la ciudad con carácter de recreación temporal.
- Habilitar los terrenos del fuerte militar “Vargas Guerra” como el Parque Central Metropolitano.
- Construir 03 parques zonales, en los distritos de San Juan Bautista, Iquitos y Punchana.
- Rehabilitar el Parque Zonal como Complejo Deportivo Municipal y el actual camal municipal como el Complejo Deportivo Municipal de Punchana.
- Rehabilitar y ampliar longitudinalmente el malecón Tarapacá como malecón turístico cultural, teniendo en cuenta el proyecto del Plan Copesco.
- Rehabilitar el borde de la laguna de Moronacocha hasta el AA.HH. “Múnich” como Malecón Turístico Recreacional.
- Rehabilitar el área portuaria de Bellavista-Nanay como malecón turístico recreacional, teniendo en cuenta el proyecto Copesco.
- Habilitación de vías arborizadas, principalmente las Vías Arteriales principales conformantes de los anillos viales de la ciudad, seguido de las Vías Colectoras distritales.
- Elaborar ordenanza para definir los parámetros de arborización para cada tipo de vía y parques (distancia, especies etc.), revalorizando la flora nativa.
- Recuperación de los retiros Municipales y anchos de vía para la arborización, a través de programas de rehabilitación y mejoramiento integral de barrios, con participación vecinal.
-

Indicadores y metas:

Indicador:

Incremento de la superficie de área verde urbana por habitante.

Metas:

Al menos 12 m²/habitante de superficie verde en 2015, a partir de la habilitación de las áreas previstas como parques urbano, Parques Periurbanos y áreas de conservación con uso recreativo compatible.

5.3.4. Propuesta de programas de sensibilización y educación ambiental a todos los niveles de la población.

Contexto y antecedentes:

El antecedente más reciente de educación ambiental en Iquitos es el programa Ecoescuela implementado en 2010; programa que busca promover una cultura ambiental en los colegios de Loreto y sensibilizar a los escolares sobre la importancia del cuidado del planeta y la generación de residuos en el país. Ha sido lanzado en el instituto experimental de San Juan Bautista y auspiciado por el ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de educación, grupo GEA, coca-cola, embotelladora la Selva y empresa subsidiaria de Corporación Lindley.

Proyectos de educación ambiental anteriores han sido desarrollado por parte de instituciones públicas y ONG como: DREL, INRENA, SNV, RNAM etc. principalmente en la carretera Iquitos-Nauta antes del año 2007.

Es importante que este tipo de programas sean promovidos por todas las municipalidades y que estén alineados con las políticas de las mismas para que sus contenidos tengan una aplicación y una correspondencia fuera de los centros de enseñanza y una continuidad en el tiempo.

Así mismo la educación ambiental se ve relegada a algunos centros educativos y al ámbito de la formación reglada, dirigida sobre todo a la población en edad escolar. Sin embargo para cumplir de manera efectiva con los objetivos de cambio social hacia la sostenibilidad se requiere que estos programas se apliquen en todos los ámbitos de la sociedad comenzando por las propias instituciones públicas.

Líneas de acción.

- Establecer y formalizar mediante ordenanza de la MPM un Grupo Técnico Local multisectorial para el diseño de programas de educación ambiental.
- Establecer sinergias con organizaciones nacionales e internacionales, gubernamentales y no gubernamentales para captar fondos y asistencia técnica que permitan implementar programas de educación y sensibilización ambiental a distintos niveles.
- Elaborar un Plan de adaptación curricular en coordinación con La DREL y el MINAM para la inclusión de la educación ambiental de manera transversal en todas las materias y a todos los niveles de la Educación reglada. Dicho Plan debe prever la capacitación de los docentes y la elaboración de materiales educativos adaptados a la realidad local.
- Diseñar e implementar programas de educación ambiental en:
 - Instituciones educativas,
 - Asociaciones de Base y vecinales
 - Instituciones públicas.
 - Ámbito empresarial; Involucrando a la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto y otros colectivos profesionales.

Indicadores y metas.

Indicadores

- Existencia de 01 Grupo Técnico Local de Educación Ambiental formalizado mediante ordenanza Municipal Provincial.
- Existencia de un Plan de adaptación Curricular
- Implementación de Programas de Educación ambiental a distintos niveles.
 - Instituciones educativas,
 - Asociaciones de Base y vecinales
 - Instituciones públicas.
 - Ámbito empresarial; Involucrando a la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto y otros colectivos profesionales.

Metas

- 01 Grupo Técnico Local de Educación Ambiental formalizado mediante ordenanza Municipal Provincial en 2011.
- 01 Plan de adaptación Curricular elaborado en 2011.
- Programas específicos de Educación Ambiental Implementados y evaluados en 2015.
 - Instituciones educativas,
 - Asociaciones de Base y vecinales
 - Instituciones públicas.
 - Ámbito empresarial; Involucrando a la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto y otros colectivos profesionales.

5.3.5. Propuesta de Fortalecimiento del proceso de implementación del Sistema de Gestión Ambiental Local de la Municipalidad de Maynas y órganos e instrumentos que lo componen.

Contexto y antecedentes:

El proceso de certificación GALS tiene como propósito reconocer, de manera oficial, a las municipalidades que incorporan y priorizan la gestión ambiental para el desarrollo local sostenible.

El fin de la certificación GALS es lograr la mejora continua en la gestión ambiental, sobre la base de criterios e indicadores definidos en temas tan diversos como uso y conservación del espacio físico territorial y del entorno natural, gestión del agua, alcantarillado y tratamiento de aguas servidas, manejo de residuos sólidos, entre otros. Este es un proceso aplicable de manera gradual pero dinámica, que tiene tres niveles:

GALS. I: Adecuación básica normativa e institucional.

GALS. II: Desempeño institucional y capacidades de gestión.

GALS. III: Crecientes impactos y resultados en la realidad local.

Entre los beneficios de la Certificación destacan:

- Las municipalidades certificadas se vuelven elegibles para la ejecución de proyectos por parte del MINAM y otras instituciones (públicas y privadas) en temas de capacitación ambiental, asesoramiento para desarrollo de proyectos, entre otros. De esta forma, las municipalidades adquieren mayor competitividad para postular a fuentes de financiamiento privadas, públicas y de cooperación internacional.

- La certificación GALS también permite al gobierno local participar en la Red de Cooperación Horizontal de Municipalidades Sostenibles, lo cual les posibilita el intercambio de información y experiencias con sus pares en distintos puntos del Perú.
- Además, las municipalidades cuentan con la facilidad para implementar sistemas internacionales de certificación de gestión de la calidad o sistemas de gestión ambiental, tipo ISO 9001 o ISO 14001.

La Municipalidad Provincial de Maynas inició el proceso para optar a la Certificación GALS I, en 2007. En este sentido se han promulgado una serie de instrumentos normativos que sientan las bases para la gestión ambiental Municipal:

- Ordenanza Municipal N° 29-2007-MPM, que sienta las bases para el Sistema de Gestión Ambiental Municipal Provincial de Maynas.
- Ordenanza Municipal N° 30-2007-A-MPM que crea la Comisión Ambiental Municipal de Maynas.
- Resolución de Alcaldía N° 262- 2008 –A-MPM que crea el Comité Técnico Ambiental para la Gestión de la Calidad del Aire.
- Ordenanza Municipal N° 004-2009-A-MPM, que crea el Grupo Técnico Local de Lucha contra la contaminación Sonora.
- Resolución de Alcaldía N° 33- 2008 –A-MPM que crea el Grupo Técnico Local de Gestión de Residuos Sólidos.

Estas comisiones y Grupos técnicos locales vienen desarrollando instrumentos de acción en diversos ámbitos, si bien el involucramiento de las otras áreas de gestión Municipal es muy limitado y la aplicación de los planes y normas específicas desarrolladas en el contexto del SGAL se muestra deficiente.

A partir de 2010 el Ministerio del Ambiente ha mantenido solo el nivel de Certificación GALS 1 sustituyendo el programa de Certificación GALS por el “Programa de Municipios Ecoeficientes”.

Líneas de Acción:

- Fortalecer a la Gerencia de Saneamiento Ambiental para que lidere el proceso, involucrando a las demás áreas de la Municipalidad y a los componentes de la Comisión Ambiental Municipal.
- Culminar, actualizar e implementar de manera prioritaria los instrumentos de control y monitoreo de la contaminación tanto a nivel de Planes como Ordenanzas. Los instrumentos prioritarios son:
 - Plan de acción para el mejoramiento de la calidad del aire en la Cuenca Atmosférica de Iquitos. “A Limpiar el Aire” elaborado por la GESTA Zonal Iquitos.
 - Plan de acción y estrategia para la prevención de control de ruido urbano en la ciudad de Iquitos en elaboración por el Grupo técnico Local GTLLCCS de Iquitos.
 - Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos Urbanos de Maynas. No ha sido culminado hasta la fecha.

Indicadores y metas.

Indicador: Obtención de la Certificación GALS.

Metas: Obtención de la Certificación GALS I en 2012.

Inclusión en el programa de Municipios Ecoeficientes en 2015.

5.3.6. Propuesta de implementación de una sistema permanente de monitoreo de la calidad del ambiente urbano.

Contexto y antecedentes:

El Gobierno Regional de Loreto a través de la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente, en coordinación con el Ministerio del Ambiente implementó en 2010 el “Sistema de Información Ambiental Regional de Loreto – SIAR-L”.

No obstante la disponibilidad de datos confiables y actualizados sobre indicadores de Calidad Ambiental Urbana es muy limitada.

Las instituciones que disponen de información ambiental y que realizan monitoreo de las condiciones ambientales son:

- DIRSA-DIGESA. Tiene funciones de vigilancia para el cumplimiento de la normativa de Salud Ambiental y genera información relacionada con este ámbito.
- Realiza muestreos de calidad de las aguas superficiales y subterráneas y evalúa la conformidad técnica de proyectos públicos y privados relacionados con la Gestión de Residuos.
- IIAP: El instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana genera información ambiental en diversos ámbitos. Disponen de capacidad técnica y profesional para el monitoreo de la calidad de diversos indicadores, la generación y difusión de información y elaboración cartográfica.
- UNAP: Como Universidad tiene un papel protagónico en la generación de información y conocimiento. Puede desarrollar programas de investigación específicos para distintos indicadores y brindar asesoría científica y técnica a distintas iniciativas público-privadas, en el marco de programas y proyectos de inversión.
- Municipalidad Provincial de Maynas a través de la Gerencia de Saneamiento y Salud Ambiental. Genera información sobre contaminación sonora y contaminación atmosférica principalmente. Además es el órgano que propone e implementa los instrumentos normativos para el control de la contaminación en coordinación con el MINAM.
- GOREL: El Gobierno Regional de Loreto cuenta con la Gerencia de Recursos Naturales y Gestión Ambiental que ha implementado el SIAR-L.
- MINAM: Ministerio del ambiente que participa apoyando las iniciativas y fortaleciendo a los diferentes órganos sectoriales.

Las distintas instituciones que generan información ambiental no siempre trabajan de manera alineada en lo que respecta a medir las variables ambientales urbanas, a actualizar sus bases de datos y a disponer de una base de datos específica de ambiente urbano.

Así mismo el equipamiento, metodologías y frecuencias de las medidas no se dan de manera regular y es difícil encontrar información actualizada completa y confiable.

Otro instrumento dirigido al monitoreo de la calidad ambiental es el Convenio Tripartito de Cooperación Interinstitucional, que tiene como objetivo aunar esfuerzos entre Servicio Nacional de Meteorología e Hidrografía (SENAMHI), Gobierno Regional de Loreto y Municipalidad Provincial de Maynas con el propósito de promover la ejecución de la obra **“Instalación Red Monitoreo de Contaminantes del Aire en la Ciudad de Iquitos – Distrito Belén, San Juan, Iquitos y Punchana; Provincia de Maynas - Loreto”**, con código SNIP N° 71521, por un monto de S/. 1'414.030. Este proyecto

está viable a nivel de perfil desde diciembre de 2008 si bien hasta la fecha no se ha iniciado su implementación. Sin embargo este se refiere exclusivamente al monitoreo de contaminación del aire.

Líneas de Acción:

- Formular un proyecto integral de monitoreo de la calidad ambiental que incluya:
- Acuerdos entre los distintos actores definiendo claramente los roles de cada uno en relación a sus competencias y capacidades técnicas. El grupo puede estar liderado por la Municipalidad Provincial de Maynas a través de la Gerencia de Saneamiento y Salud Ambiental.
- Implementación con equipos adecuados para realizar las mediciones oportunas.
- Capacitación y actualización de los técnicos locales encargados de las medidas, el procesamiento y análisis de información.
- Es deseable la participación de instituciones que puedan brindar asistencia técnica y el intercambio de ideas y buenas prácticas, incluyendo otros Gobiernos locales que hayan puesto en práctica este tipo de experiencias en el ámbito Nacional, e Internacional.
- Un proyecto con estas condiciones podría encajar en las líneas de financiamiento internacional, en particular en el **Programa URB-AL de la Unión Europea**. Dicho programa prevé la integración de una red de Gobiernos Locales de América Latina y la UE.

Indicadores y metas:

Indicador:

- *Existencia de una base de datos pública con datos actualizados sobre: Calidad del aire, calidad de aguas superficiales, ruido.*

Metas:

- *Una base de datos pública con datos actualizados implementada en 2011.*
- *Al menos una actualización al año de los datos a partir de 2012.*

5.3.7. Propuesta de Implementación de Planes y proyectos para la Gestión integral de los residuos sólidos urbanos.

Contexto y antecedentes:

La Resolución de Alcaldía N° 33- 2008 –A-MPM creó el Grupo Técnico Local de Gestión de Residuos Sólidos como órgano encargado de formular el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de acuerdo a los dispuesto en la Ley General de Residuos.

Existen avances de dicho Plan pero aún no ha sido aprobado. Paralelamente se han dado una serie de Iniciativas a nivel distrital como la emprendida por la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista para la elaboración del Plan Distrital de Gestión de Residuos PDGARS. Así como un Proyecto de recogida de RSU y limpieza pública a través de 5 microempresas de mujeres en riesgo, financiado por la Fundación Barret.

Existen antecedentes de conflictos por algunas decisiones que fueron tomadas sin establecer los mecanismos de diálogo social e interinstitucional oportunos como ocurrió en 2007 cuando la Municipalidad provincial de Maynas, en coordinación con la empresa prestadora de servicio de recojo de residuos domiciliarios decidieron la apertura de un botadero municipal en el Km. 30.5 de la carretera Iquitos Nauta, específicamente, en el área de amortiguamiento de la reserva nacional Allpahuayo Mishana.

Esta decisión motivó la reacción de diferentes actores como: medios de comunicación, asociaciones civiles y organismos no gubernamentales y las instituciones públicas involucradas.

Líneas de Acción:

- Revisar y culminar el proceso de elaboración del Plan Integral de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la ciudad de Iquitos el cual es competencia de la Municipalidad provincial de Maynas. Algunos de los aspectos fundamentales en dicho Plan son:
- Analizar, evaluar e implementar modalidades de gestión público-privada de los RSU. Es necesario revisar los acuerdos con la empresa privada que presta servicios de gestión de RSU replanteando los objetivos de gestión en el marco de una estrategia tendente a la recogida diferenciada, reciclaje e implementación de Mecanismos de Desarrollo Limpio, como fuentes generadoras de ingresos que pueden hacer el servicio atractivo a la inversión privada y autofinanciar emprendimientos sociales.
- Implementar infraestructura adecuada para la disposición final de los RSU.
- Promover iniciativas de reciclaje con impacto social y facilitar el cumplimiento de la normativa de salud Ambiental por parte de las empresas y personas dedicadas a la separación, acopio y transporte de Residuos.
- Promover iniciativas descentralizadas de recogida y separación de los Residuos a nivel distrital que involucren a la población y creen empleo.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Existencia de un PIGARS provincial de Maynas.*
- *Construcción de un Relleno Sanitario.*
- *Existencia de actividades formales de Reciclaje*

Metas:

- *Existencia de un PIGARS provincial de Maynas aprobado en 2011.*
- *Construcción de un Relleno Sanitario Municipal y saneamiento del Relleno actual en 2013.*
- *Sistema de recogida diferenciada de residuos reciclables y redes de reciclaje de RSU formalizadas en 2013*

5.4 Vivienda, rehabilitación urbana y gestión de riesgos

5.4.1. Propuesta de acondicionamiento de áreas de expansión urbana con modelos de asentamientos sostenible (eco barrios) y alternativos a la ocupación desordenada.

Contexto y antecedentes:

Los procesos de expansión urbana que se han venido desarrollando en la ciudad a lo largo de la mayor parte de su historia corresponden a ocupaciones de terrenos propiedad del estado o privados donde se han ido consolidado los asentamientos humanos se requiere un nuevo modelo de asentamiento planificado con habilitaciones urbanas previas. Los programas de “Mi vivienda” o “construyendo Perú” constituyen oportunidades para el desarrollo de habilitaciones urbanas. (ver plano PDU/P10)

Líneas de acción:

- a). Incrementar las densidades normativas, las alturas y coeficientes de edificación y reajustar el los lotes mínimos normativos vigentes acorde a las condicionantes sociales y ambientales.
- b). Gestionar y promover la ejecución de programas de crédito hipotecario, a través de las diferentes modalidades vigentes, para apoyar la remodelación de viviendas unifamiliares y para la transformación de viviendas unifamiliares en bifamiliares o multifamiliares; con especial participación de la Caja Municipal preferentemente.
- c). Estimular la inversión privada en la construcción de nuevas viviendas multifamiliares con fines de arrendamiento y/o venta.
- d). Promover la inversión privada en la habilitación y edificación de predios urbanos, principalmente de aquellos inmuebles subutilizados y/o desocupados.
- e). Apoyar las actividades de autoconstrucción de viviendas y edificaciones comunales, a través de los préstamos del Banco de Materiales.

Indicadores y metas.

Indicadores:

- *Existencia de un Programa Local de financiamiento de proyectos de vivienda social con pautas y tipologías constructivas sostenibles, A través de la Caja de ahorros Municipal. Caja Maynas.*

Metas:

- *01 Programa local de financiamiento de la Caja Municipal funcionando en 2012.*

5.4.2. Programas de Rehabilitación y Renovación Urbana de las áreas críticas periféricas.

Contexto:

Las áreas periféricas de la ciudad vienen sufriendo un intenso proceso de ocupación en los últimos años, muchas de ellas son además áreas inundables. La población asentada en estas áreas carece de equipamiento y servicios básicos sus condiciones de salubridad son muy precarias, además de estar permanente expuestos a riesgo de incendio y a la criminalidad.

En el capítulo 3,16 del Diagnóstico y en el **Plano N° 29** se han categorizado los distintos niveles de precariedad y problemas urbanos que afectan a estos sectores.

Líneas de acción:

- a). Desarrollar proyectos municipales selectivos de habilitaciones progresivas en las áreas urbanas desconcentradas o centros poblados periféricos con modelos de asentamientos sostenibles (eco barrios) y alternativos a la ocupación desordenada.
- b). Institucionalizar la responsabilidad municipal de promover, orientar, aprobar y controlar los procesos y acciones de renovación urbana en coordinación con la población involucrada y el Comité Consultivo de Planificación Urbana.
- c). Promover la aplicación de normas y dispositivos vigentes que promueven la remodelación, rehabilitación y/o mejoramiento de las áreas urbanas deterioradas de la ciudad, como son los cinturones periféricos y los asentamientos humanos consolidados en zonas inundables, definiendo mecanismos legales, incentivos y formas de financiamiento para dicho fin.
- d). Estimular la participación privada en acciones de renovación urbana, así como la participación de instituciones (Colegios profesionales, Cámara Peruana de la Construcción, Facultades de Arquitectura e Ingeniería, Cámara de Comercio, Comité Consultivo, etc.).
- e). Generar un fondo de inversiones metropolitanas de carácter intangible para acciones de renovación urbana, con recursos de los gobiernos locales, gobierno regional, gobierno central, cooperación internacional y donaciones.

Indicadores:

- N° de proyectos integrales de renovación urbana ejecutados en las áreas periféricas críticas.

Metas:

- Al menos un proyecto integral de renovación urbana en ejecución en cada una de las siguientes áreas críticas antes de 2013

-Zona Baja de Belén en el Distrito de Belén.

Asentamiento Humanos Múnich y 1 de Enero en el Distrito Iquitos.

-Asentamientos Humanos Nuevo Versalles y Masusa en el Distrito de Punchana.

-Área de Pampachica en el Distrito Iquitos en particular el AH Versalles II y adyacentes.

-En el Distrito de San Juan los A.H El Bambú, Bello Horizonte, Bella Luz, Jorge Monasi, Elian Karp, Nuevo Canaan y Guillermo Rengifo,

Al menos un proyecto de renovación urbana ejecutado antes de 2016 en cada una de las áreas siguientes:

-Franja ubicada entre la Avenida de la Participación y el Río Itaya en el Distrito de Belén : Comprende los Asentamientos Humanos: Sarita Colonia, Comunidad Campesina Manco Inka, AH El triunfo, la Localidad de Cabo López y

-Franja ubicada entre la Avenida de la Participación y el Río Itaya en el Distrito de San Juan. Comprende los Asentamientos humanos San Pablo de la Luz, 26 de Febrero, Nueva Jerusalén, Pedro Castillo, Odisea, Inka Manko Kali, Villa Selva, Tres Unidos, 9 De Marzo, San Julian, Héroes del Cenepa, Alejandro Toledo, 25 De Febrero, Villa La Amistad, Las Mercedes, Jorge Chavez, Los Ficus, en el Distrito de San Juan.

-Asentamientos Humanos entre el Hospital Regional y la Av. de la Marina en el Distrito de Punchana: A.H. Nueva Venecia, José Olaya, Las Malvinas Sector 1, Los Algarrobos, Daniel A. Carrión, 28 de Julio, 21 de Setiembre, Iván Vasquez, Nuevo Amanecer, San Valentín, Raúl Chuquipiondo, Raúl Cardama, Nuevo Nanay Sector IV, Nuevo Bellavista, Bellavista Ampliación, Bellavista Nanay,

5.5. Sectorización y equipamiento urbano.

5.5.1. Propuesta de Sectorización Urbana

La estructuración de los usos del suelo se basa fundamentalmente en dos factores, primero en la división administrativa de 04 distritos municipales que facilite la gobernabilidad; segundo en la sectorización de las áreas urbanas de la ciudad y la especialización funcional de cada uno de ellos, además de la ubicación de elementos y actividades dinamizadoras, constituyendo el nivel más específico de especialización funcional de cada sector urbano.

Por esta razón los usos del suelo se plantean de acuerdo a la afinidad y complementariedad entre las distintas áreas componentes de los sectores, así como la vocación potencial en relación al contexto regional y nacional(**ver plano PDU/P06**).

La sectorización planteada para la ciudad de Iquitos es la siguiente:

a)Distritos de Planeamiento, cada uno de las áreas urbanas de las municipalidades distritales conformantes de la ciudad, comprendida por varios sectores urbanos, con el propósito de facilitar la gobernabilidad y la gestión del plan urbano por cada gestión edil.

b)Sectores Urbanos.

cuadro 3: Ciudad de Iquitos: Propuesta de Sectorización Urbana por Distrito De Planeamiento.

DISTRITO DE	SECTOR	SUPERFICIE	POBLACION	USO SUELO
IQUITOS	IQ- 01	92.37	25,751	Zona Monumental
	IQ- 02	8.68	2,322	Zona Residencial
	IQ- 03	291.72	15,619	Centro de Servicios
	IQ- 04	202.85	29,534	Zona Residencial
	IQ- 05	136.60	40,784	Zona Residencial
	IQ- 06	217.52	62,249	Zona Residencial
	IQ- 07	47.65	34,810	Zona Residencial
	07 SECTORES	997.39	211,069	

PUNCHANA	PUN- 01	135.06	19,739	Zona de Comercio Distrital
	PUN- 02	87.42	18,423	Zona Residencial
	PUN- 03	66.25	10,903	Zona Residencial Especial
	PUN- 04	96.27	12,971	Zona Residencial Especial
	PUN -05	166.05	14,099	Zona Industrial
	PUN- 06	136.05	12,971	Comercial y Recreacional
	PUN- 07	304.46	4,887	Pre- Urbano
	07 SECTORES	991.56	93,993	
BELÉN	BE- 01	46.95	11,840	Zona de Comercio Distrital
	BE- 02	57.82	17,945	Zona Residencial Especial
	BE- 03	125.17	20,976	Zona Residencial
	BE- 04	206.17	23,206	Zona Residencial
	BE- 05	85.23	3,812	Zona Residencial Especial
	BE- 06	215.00	635	Zona Residencial
		06 SECTORES	736.34	78,418
SAN JUAN BAUTISTA	SJ- 01	63.22	13,671	Zona Residencial
	SJ- 02	104.02	24,114	Zona Residencial
	SJ- 03	248.46	12,553	Zona Residencial Especial
	SJ- 04	111.75	19,206	Zona Comercio
	SJ- 05	214.21	7,392	Zona Residencial
	SJ- 06	115.90	24,114	Zona Residencial
	SJ- 07	202.85	19,206	Zona Residencial
	SJ- 08	141.94	29,730	Zona Residencial
	SJ- 09	915.55	12,077	Zona Comercial e
	SJ- 10	912.04	10,000cálculo	Zona Protección Agrícola
	SJ- 11	1,231.60	10,000 cálculo	Zona Protección Agrícola
	SJ- 12	967.87	10,000cálculo	Zona Producción Agrícola
	SJ- 13	250.30	10,000cálculo	Zona Producción Agrícola
	13 SECTORES	8,205.10	119,606	

5.5.2. Propuesta de Equipamiento Urbano.

Las propuestas de equipamiento urbano se fundamentan en la brecha entre la situación actual reflejada en el diagnóstico y la situación deseable considerando los parámetros referenciales del Sistema Nacional de Inversiones SISNE, y/o normas técnicas sectoriales.

En el siguiente cuadro se recogen los criterios aplicables para la determinación del equipamiento urbano necesario en distintos ámbitos, barrios, sectores, distritos y a escala metropolitana.

Cuadro 4: Criterios para la determinación de equipamiento urbano.

TIPO DE EQUIPAMIENTO	AREA DE COBERTURA				NORMA	LOTE MINIMO m2	POBLACION SERVIDA	RADIO INFLUENCIA
	BARRIO	SECTOR	DISTRITO	CIUDAD				
EDUCACION								
Inicial	X				CEI-6	1,440 – 1,920	5,000	300-500
Primaria		X			CEB	8,000 – 10,000	5,000 – 10,000	800
Secundaria		X	X		CEB	8,000 – 10,000	10,000 – 20,000	1,500
Especial			X	X		5,000	50,000-	

						m2	300,000	
CETPRO		X	X					
Instituto Superior Tecnológico			X	X			100,000	
Institutos Artísticos				X			100,000	
SALUD								
Puesto de Salud	X					1,500	2,000-7,000	200 - 600
Centro de Salud		X				2,000	20,000-50,000	600 – 1,000
Hospital General			X		160m2/Cama	20,000 – 50,000	30,000-125,000	1,500 – 3,000
Hospital Especializado				X	180m2/Cama		100,000 – 249,000	
RECREACIÓN								
GIMNASIOS								
Gimnasio Mayor		X				920	38,000	
Gimnasio Deportivo Distrital			X			1,250	90,000	
Gimnasio Deportivo Alta Competencia				X		1,250	330,000	
PISCINAS								
Piscinas Abiertas		X	X			800	12,500 – 60,000	
Piscinas Alta Competencia				X		2,250	125,000 – 250,000	
CAMPOS DEPORTIVOS								
Estadio incluye pista atletismo				X		12,050	400,000	
Coliseo				X				
Velódromo				X		7,500		
Tenis (2 campos)			X	X		1,400		
PARQUES								
De Barrio	X					5,000 – 15,000	2,500 – 7,500	
De Sector		X				20,000 – 60,000	10,000 – 30,000	
Zonal			X			16 Hás.- 48 Hás.	100,000 – 300,000	
Metropolitano				X		Variable	500,000 – 1'000,000	
CULTURA								
Centro Cultural Sectorial		X					10,000	
Centro Cultural Distrital			X				50,000 – 100,000	
Centro Cultural Metropolitano				X			100,000 – 500,000	
SERVICIOS PÚBLICOS								
Estaciones de								

Bomberos								
Cementerios			X	X	2m2/boveda			
TRANSPORTE								
Terminal Fluvial				X				
Terminal Terrestre				X				
Terminal Aéreo				X				
COMERCIALIZACION								
Local	X					500 – 2,000	200	
Vecinal		X				2,500 – 7,500	200 – 400	
Sectorial		X				10,000 – 30,000	400 - 800	
Distrital			X			100,000 – 300,000	1,200 – 1500	
Especializado				X		500,000 – 1'000,000	3,000 – 5,000	
Metropolitano				X		Regional		
MERCADOS								
Zonal		X				15,000	Hasta 2,000	
Central			X			25,000	2,000 – 2,500	
Mayorista				X		100,000		

Fuente: Sistema Nacional de Equipamiento Urbano - SISNE

5.5.3. Propuesta de Equipamiento Portuario.

La actividad portuaria en la ciudad es informal, congestionada y de gran riesgo para los pasajeros, múltiples veces ocurren accidentes lamentables con pérdidas humanas, solo existe un puerto formal el de ENAPU ubicado en la Avenida de la Marina, por las riberas de la ciudad transitan diferentes tipos de embarcaciones. **(ver plano PDU/P08)**

La mayoría de los puertos existentes en la ciudad pertenecen a las Municipalidades Distritales, o son de gestión privada asociados a alguna actividad industrial, a compañías de transporte fluvial, o pertenecen a asociaciones de pescadores.

La Municipalidad Distrital de Belén tiene previsto un proyecto de construcción de Embarcadero Portuario en el río Itaya-Zona Baja de Belén que implica además el mejoramiento de las vías de acceso de las calles Venecia, Besubio y Pasaje Itaya, que actualmente son inundables. Este proyecto permitiría en parte ordenar el tráfico fluvial en la zona baja de Belén asociada al mercado y se prevé su ejecución en el corto plazo.

Por su parte la Municipalidad Distrital de Punchana, gestiona el puerto de Masusa “Silfo Alván Del Castillo”, el principal en volumen de carga y pasajeros de la ciudad y de la Región, El acceso al puerto se realiza por una vía asfaltada y presenta oficinas de SUNAT, SENASA y Capitanía de Puertos de la Marina de Guerra del Perú, responsables del control de mercancías y del zarpe de buques respectivamente, no obstante la infraestructura portuaria aún es limitada.

Uno de los problemas asociados al uso mixto y desordenado del puerto y a las limitaciones para el control de las operaciones portuarias, en especial para el transporte de pasajeros, es la trata de personas, que periódicamente se pone de manifiesto tras operativos policiales y de Capitanía, así como el contrabando de mercancías, entre las que destaca el combustibles.

En circunstancias de mínimo caudal de los ríos que alimentan la laguna del Itaya se dan problemas para el atraque de buques en Masusa, lo que implica la necesidad de dragados periódicos en la entrada de la laguna.

También en Punchana se ubica el Puerto de la Asociación de Pescadores Artesanales de Punchana, que no cuenta con el equipamiento necesario para un correcto almacenamiento del pescado, y viene funcionando en la práctica con distintos tipos de mercancías.

Líneas de Acción:

- a). Planificar un Sistema Intermodal de Transporte que articule el transporte aéreo con el sistema terrestre y el fluvial.
- b). Dar prioridad y desarrollar estrategias concertadas para el reordenamiento de la actividad portuaria y la reorganización de puertos, embarcaderos y atracaderos, mediante la coordinación de los distintos actores. ENAPU, Capitanía de Puertos de la Marina de Guerra del Perú, Asociaciones de Pescadores, Empresas de Transporte Fluvial y turísticas, otros involucrados.
- c). Separar las operaciones de carga industrial y agropecuaria en gran volumen del transporte de pasajeros, no solo en embarcaciones apropiadas sino en el tipo de puerto de embarque y desembarque.
- d). Eliminar las actividades portuarias de mediano y gran cabotaje dentro de la laguna Itaya, debiendo ser concentrada en el área portuaria industrial (Carretera Santa María) el anclado y operaciones portuarias industriales y de carga.
- e). Habilitar el tránsito en la laguna Itaya de embarcaciones pequeñas de pasajeros, carga en pequeños volúmenes y embarcaciones turísticas y de recreación.
- f). Habilitar en el Puerto Fluvial- ENAPU las operaciones portuarias mixtas, permitiendo de manera ordenada y segura el tránsito de pasajeros de acuerdo a las normas de seguridad.
- g). Incorporar y formalizar como puertos urbanos alternativos, los embarcaderos de Santa Clara, y Las Camelias-San Juan para el tránsito de pasajeros y carga en volúmenes pequeños para la cuenca del río Nanay.
- h). Incorporar como parte del sistema de vial y de transporte urbano, los Embarcaderos Turísticos y de pasajeros para las Áreas Urbanas Desconcentradas del área de influencia inmediata, como Embarcaderos de Morona Cocha, La Pradera, El Huequito, Bellavista y Belén.
- i). Separar las actividades portuarias de las actividades de comercialización de productos al por mayor y minoristas, salvo en áreas que cuenten con infraestructura y equipamiento de comercialización autorizada.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Número de Infraestructuras portuarias habilitadas y calificadas con funciones específicas.*

Metas:

- 01 puerto Mixto de carga y pasajeros habilitado en el terminal de ENAPU en 2013.
- 01 Puerto Industrial -Comercial de carga rehabilitado y formalizado en el área de Masusa, en 2015
- 02 Puertos pesqueros con equipamiento para conservación, habilitados en los distritos de Belén y Punchana respectivamente en 2016.
- 07 Embarcaderos de transporte fluvial metropolitano de pasajeros rehabilitados e implementados. Gestionados por microempresas de transporte fluvial, o asociaciones de propietarios de embarcaciones locales, debidamente formalizadas en 2015.

5.5.4. Propuesta de infraestructura pública de recreación en las riberas y promoción de proyectos privados compatibles.

Contexto y antecedentes:

Existen actualmente en formulación 3 proyectos del Plan COPESCO, para el desarrollo de infraestructura pública y equipamiento de uso turístico en Iquitos y su área de influencia.

Los proyectos básicamente prevén:

Ampliación y mejoramiento del Malecón existente en la laguna del Itaya, paralelo al Centro Histórico.

Construcción de malecón turístico en el área de Bellavista Nanay.

Implementación y mejora del parque turístico de Quistococha en la Carretera Iquitos Nauta.

Líneas de Acción:

- a). Establecer sinergias entre los proyectos públicos y los proyectos de inversión privada en el sector, para optimizar los beneficios del turismo y los servicios recreativos y deportivos.
- b) Desarrollar proyectos complementarios de equipamiento en otras áreas, de acuerdo a la propuesta de sistema intermodal y a los dos ejes funcionales de la propuesta de Desarrollo Urbano-Imagen Objetivo.
- c) Convocar concursos internacionales o nacionales para seleccionar los diseños de proyectos relevantes de habilitación y rehabilitación de los bordes de la ciudad promoviendo la calidad arquitectónica y la integración paisajística, en coordinación con el Colegio de Arquitectos, Universidad y otras organizaciones con competencias profesionales en la materia.
- d) Desarrollar mecanismos para promover el financiamiento público-privado de los proyectos de envergadura.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Proyectos emblemáticos ejecutados para la rehabilitación o implementación de espacios públicos ribereños.*

Metas:

- *Ejecución de proyecto de mejoramiento del malecón Itaya en 2012.*
- *Ejecución de proyecto de Malecón Bellavista en 2012.*
- *Ejecución de Malecón de Moronacocha en 2015.*

5.5.5. Propuesta de desarrollo de centros administrativos, sociales, culturales y comerciales a nivel sectorial, distrital y metropolitano.

Contexto y antecedentes:

La concentración de múltiples actividades urbanas en el centro de la ciudad, incrementan innecesariamente los viajes al centro urbano causando pérdidas horas-hombre.

Líneas de Acción:

Centro de Servicios Metropolitano.

Diseño y ejecución del Plan específico del nuevo centro dinamizador de las funciones urbanas de la ciudad, emplazada en los terrenos del antiguo aeropuerto FAP, y estructurada en torno al anillo vial central y una gran alameda interior que podrá agrupar nuevos equipamientos como el Centro Empresarial de la Amazonía, el Centro de Convenciones Internacionales, el Museo de Interpretación Amazónica, el Mall de Iquitos (Centro Comercial principal), la Municipalidad Provincial de Maynas, junto a edificaciones de alta densidad, la misma que se interconecta con la Zona Monumental los Malecones de Itaya y Moronacocho.

Subcentros de Servicios Distritales.

Planteados por la necesidad de descentralizar la ciudad, y reducir los viajes al centro a realizar actividades urbanas que bien podrían hacerlo en su distrito. Estos centros de servicios distritales, agrupan funciones municipales locales, comerciales, culturales, financieras y otras propias de una centralidad.

Se propone la ubicación de estos subcentros en la:

- Plaza Quiñones en San Juan Bautista.
- Plaza Stella Maris en Punchana o Plaza Grau.
- En Belén se plantea la Plazuela de Belén o la Urbanización Rimar.

Indicadores y metas:

Indicador:

- *Nº de Proyectos de Construcción o remodelación de sedes de Municipalidades Distritales e intervenciones de rehabilitación de los espacios públicos contiguos.*

Metas:

- *Ejecución de proyecto de habilitación de Centro de Servicios e Infraestructura Municipal de Belén antes de 2012*
- *Ejecución de proyecto de rehabilitación de Centro de Servicios e Infraestructura Municipal de San Juan antes de 2013.*
- *Ejecución de proyecto de rehabilitación de Centro de Servicios e Infraestructura Municipal de Belén antes de 2013*
- *Ejecución de proyecto de rehabilitación de Centro de Servicios e Infraestructura Municipal de Maynas antes de 2015.*

Equipamiento Cultural

cuadro 5: Ciudad de Iquitos: Equipamiento Cultural propuesto por distritos y a nivel Metropolitano

EQUIPAMIENTO PROPUESTO	DISTRITOS				CIUDAD DE IQUITOS
	IQUITOS	PUNCHANA	BELEN	SAN JUAN	
Centro Cultural Distrital	1	1	1	1	4
Escuela de Ballet y Danzas					1
Sala de Conciertos y Teatro					1
Galería de Arte Popular y Contemporáneo			1		1
Biblioteca Metropolitana					1
Museo Natural y Antropología Amazónica					1
Auditorio al aire libre (Concha Acústica)	2	1		1	4
Escuela Superior de Artes Dramático y Visuales					1
Conservatorio de Música					1
Escuela Superior de Arte Culinario					

Elaborado: Equipo Técnico PDU

cuadro 6: Ciudad de Iquitos: Equipamiento Recreacional propuesto por distritos

EQUIPAMIENTO PROPUESTO	DISTRITOS				CIUDAD DE IQUITOS
	IQUITOS	PUNCHANA	BELEN	SAN JUAN	
Complejo Deportivo Municipal	1	1	1	1	4
Ciclovías	1	1	1	1	4
Piscina Olímpica de Alta Competencia					1
Gimnasio	1	1	1	1	4
Gimnasio de Alta Competencia					1
Velódromo					1
Parques Zonales	1	1	1	1	4
Estadio					1
Coliseo de Básquet y Voleibol					1
Parques Peri-Urbanos Estacionarios					1
Malecones Ribereños Recreacionales	2	1			3
Parque Central Metropolitano					1
Parque Jardín Botánico					1
Parque Turístico Quistococha					1
Parque Acuático					1
Parque de las Artes y Ciencias Aplicadas					1

Elaborado: Equipo Técnico PDU

5.5.6. Propuesta de mejoramiento de los sistemas e infraestructuras de transporte, distribución y comercialización de productos y materias primas.

Contexto y antecedentes:

No existe en la ciudad un sistema organizado de infraestructura de transporte, distribución y comercialización de productos y materia prima, estas actividades se realizan de manera informal y desordenada, el mercado de Belén cumple funciones de mercado mayorista sin estar preparada para ello.

Líneas de Acción:

- a) Descongestionar el tráfico de vehículos y carga pesada procedentes de los terminales de transporte aéreo y fluvial del interior de la ciudad.
- b) Habilitar infraestructura de transporte, distribución y comercialización de productos y materias primas.
- c) Separar por niveles o escalas los sistemas de acopio, distribución y comercialización de los productos a nivel mayorista o minorista
- d) Descongestionar o separar la actividad portuaria de las actividades de distribución y comercialización de productos.
- e) Construir 02 Mercados Mayoristas, 01 en Belén en el terreno del Fuerte Itaya, que funciones además como Camal Municipal y Terminal Pesquero; el otro en el distrito de San Juan Bautista, junto al Terminal Terrestre de Pasajeros Urbano e Interprovincial.
- f) Mejorar la infraestructura y equipamiento de los diferentes mercados zonales de la ciudad.
- g) Construir mercados zonales nuevos en áreas definidas en el Plan de Inversiones infraestructura.
- h) Promover la participación privada en la implementación de redes urbanas de supermercados, aprovechando edificios públicos y comunales sub utilizados en cesión de uso.
- i) Promover la participación de los comerciantes minoristas o ambulantes la implementación de mercados cooperativos que ayuden a descongestionar las calles, a partir de convenios entre los gobiernos locales y la asociación de comerciantes en el uso o adquisición de terrenos donde se pueden construir los mercados.
- j) Eliminar la venta ambulatoria en puestos de todo tipo, salvo en aquellas calles que por sus características turísticas lo requieran, debidamente ordenado y reglamentado.
Se puede autorizar el uso de kioscos ligeros en armonía con el contexto en que se ubican, preferentemente en el centro histórico, en la zona alta del barrio de Belén, en la zona baja, parques de barrio y con restricción en los malecones turísticos recreacionales.

Indicadores y metas:

Indicador:

Ejecución de proyectos de mejoramiento o construcción de mercados.

Metas:

- Construcción de 02 mercados mayoristas, 01 en Belén y 01 en San Juan Mejoramiento de los mercados zonales existentes en la ciudad (Belén, Modelo, Mercado Central, Punchana, Micaela y La Norteña).
- Construcción de Mercados zonales nuevos en La Pradera, Nuevo Versalles, San Juan (Quiñones), San Juan (Participación), Bellavista, Santa Clara, Santo Tomás, Quistococha, Varillal, Peña Negra, Zungarococha, Los Delfines, Padre Cocha, Manacamiri, a corto y mediano plazo.

cuadro 7: Ciudad de Iquitos: Equipamiento de Comercialización propuesto por distritos y a nivel Metropolitano

EQUIPAMIENTO PROPUESTO	DISTRITOS				CIUDAD DE IQUITOS
	IQUITOS	PUNCHANA	BELEN	SAN JUAN	
Mercados Zonales	1	1	1	1	4
Mercados Mayoristas		1	1	1	3
Terminal Pesquero			1	1	2
Camal Municipal		1	1	1	3
Supermercados					
MALL (CENTRO COMERCIAL MAYOR)	1			1	2
Elaborado: Equipo Técnico PDU					

5.5.7. Propuesta de acondicionamiento y habilitación de áreas industriales y comerciales con criterios de sostenibilidad.

Contexto y antecedentes:

Muchas actividades industriales ligadas fundamentalmente a la manufactura, ensamblaje se ubican en diferentes áreas de la ciudad, incluida las residenciales, y las ligadas a la madera y construcciones navales se superponen a las operaciones portuarias, generando desorden.

Líneas de Acción:

- Habilitación de una zona industrial en el eje de la Carretera Iquitos-Nauta, orientada a la fabricación de productos agrícolas y manufactura y al ensamblaje de maquinarias y equipos, así como la instalación de almacenes de las grandes tiendas de la ciudad y de carga aeroportuaria.
- Habilitación de una zona industrial en las cercanías del nuevo Puerto de Sinchicuy, orientada a la biodiversidad, reciclaje, maderera y construcciones navales, industria pesada.
- Rehabilitación de la zona industrial de la Av. La Marina, para la industria liviana.

- d). Promover la participación privada en la implementación del MALL metropolitano y Centros Comerciales Distritales.
- e). Reubicación a mediano plazo las de actividades de ensamblaje e industriales livianas ubicadas en zonas residenciales a las áreas propuestas.

Indicadores y metas:

Indicador:

- *Número de áreas industriales habilitadas con servicios específicos.*

Metas:

- *Ejecución de proyecto de habilitación y lotización de área industrial sur en 2013.*
- *Reubicación de los talleres de ensamblaje e industria liviana a la zona industrial sur y al área industrial de la Marina, a corto plazo. A partir de la habilitación de terrenos en cesión de uso y facilidades tributarias y lo establecido en el Dictamen de Proyecto de Ley N° 3644/2009-CR del Congreso de la República, que propone crear el Parque Industrial de Iquitos en la Provincia de Maynas, Región Loreto.*

5.6. Servicios públicos básicos:

5.6.1 Mejora de los Servicios de suministro de energía.

Contexto y antecedentes.

El suministro eléctrico de Iquitos depende exclusivamente de la Central Térmica de Iquitos a cargo de Electro Oriente S.A. que funciona con un sistema de motores a diesel con una cobertura del 64% de la población.

En las zonas peri-urbanas y rurales fuera de las concesiones el Gobierno Regional de Loreto es la institución competente de intervención de generación de energía en coordinación con la Dirección nacional de electrificación.

Los altos costos de producción de energía eléctrica y el precio trasladado a los consumidores afectan considerablemente a la economía de las familias y al mismo tiempo desincentivan la promoción de las inversiones industriales que requieren de energía a precios razonables y de calidad aun estando subvencionado por el estado.

La principal alternativa a la Central Térmica de Iquitos es la Construcción de la Central Hidroeléctrica de Mazán. Mediante Resolución Ministerial N° 206-2008-MEN/DM del 5 de mayo del 2008 se otorgó a Electro Oriente S.A. el contrato temporal para realizar estudios sobre la generación eléctrica de la futura central hidroeléctrica del Mazán, con una potencia instalada estimada de 150 mtrs.

Los términos de referencia del estudio de pre-inversión a nivel de perfil elaborados por Electro Oriente a inicios del 2009, han sido devueltos a la DGPM previo levantamiento de las observaciones planteadas por dicha Dirección. Se conoce que a la fecha dichos términos de referencia han sido aprobados por la DGPM.

Otra alternativa sería la interconexión de Iquitos a la red Eléctrica Nacional aprovechando el trazado del oleoducto nor-peruano.

No obstante la región Loreto y la ciudad de Iquitos por sus características geográficas tienen una capacidad de captación de energía solar potencialmente alta haciendo del sistema fotovoltaico una posibilidad de complementar la demanda eléctrica domiciliar con fuentes alternativas y renovables.

El Ministerio de Energía y Minas, como ente promotor de las energías renovables, está desarrollando un importante proyecto para la diseminación de equipos de energía solar fotovoltaica en zonas de pobreza y extrema pobreza, aplicando criterios de calidad de energía y sostenibilidad en el tiempo.

Ante de todo es necesario que se presenten estrategias energéticas regionales y municipales para que se pueda hacer presión a nivel político central y llegar a estrategias comunes.

Líneas de Acción:

- a) Promover y concertar mesas de diálogos con las instituciones competentes para producción alternativa de energía eléctrica.
- b) Incentivar investigaciones para la búsqueda de sistemas de producción energéticas apropiadas para esta área y que puedan ser adaptados al clima local y a las características geográficas y proponer sistemas de última generación para la producción eléctrica, que pueden aplicarse inicialmente, a la producción de electricidad a nivel de barrio y que no funcionan con combustibles fósiles. Estos modelos podrían ser utilizados al principio para grandes estructuras públicas, como hospitales, municipalidades y gobiernos regionales que tienen la posibilidad de amortiguar las inversiones por la gran necesidad de electricidad que gastan.
- c) Coordinar y concertar con las instituciones competentes el mejoramiento y ampliación del sistema de electrificación a zonas identificadas para diversos usos de acuerdo al plan de desarrollo urbano de la ciudad de Iquitos.

Indicadores:

- Mesa de Diálogo participativo entre entidades privadas, instituciones públicas y centros de investigaciones para delinear estrategias sobre energía renovable.
- Líneas de crédito y programas para la investigación científica sobre el uso de energías renovables.
- Mesas de concertación para coordinar la ampliación del sistema de electrificación.

Metas

- Se han delineado a medio plazo líneas y estrategias para el mejoramiento y la producción de energía eléctrica reduciendo las emisiones de CO₂.
- Hay programas de investigación y becas para la investigación y la promoción de energías renovables.

5.6.2. Mejora de los Servicios de agua y desagüe.

Contexto y antecedentes:

En materia de saneamiento la Municipalidad Provincial de Maynas con las Municipalidades distritales, en el marco de la Ley 26284 Ley General de la Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento y la Ley Orgánica de Municipalidades tienen la función compartida de Administrar y reglamentar directamente o por concesión el servicio de agua potable, alcantarillado y desagüe, limpieza pública y tratamiento de residuos sólidos, cuando por economías de escala resulte eficiente centralizar provincialmente el servicio.

En la ciudad de Iquitos solamente tiene agua potable el 62% de las viviendas tiene el servicio y el 38. % no lo tiene.

La producción actual de agua potable ha mejorado considerablemente, de una producción promedio de 2'000,000 de m³ mensuales, con la ampliación de la Planta de Tratamiento el 2008, la producción llegó hasta los 2'900,000 m³ de agua potable mensuales. La misma que abastece a la ciudad de redes de impulsión que la llevan a reservorios elevados (08) ubicados en toda la ciudad que la distribuyen a todos los sectores, en el presente año deben construirse los 03 reservorios faltantes (R6, R7 y R11), que permitiría no solamente aumentar dotación de agua a las zonas que ya cuentan con el servicio sino cubrir nuevas aéreas y aumentar la capacidad de abastecimiento de 20,000 m³ a 27,500 m³.

En cuanto al alcantarillado, según la empresa EPS Loreto, en la actualidad existen 28,138 viviendas con servicio de alcantarillado en la ciudad, que alcanza a un 37.5% de la ciudad, la cobertura alcanza en su totalidad al centro urbano, las áreas intermedias y a varios sectores de la zona periférica. Las zonas más críticas son las áreas periféricas de los distritos de Punchana, Belén y San Juan Bautista, muchas de ellas ubicadas en áreas inundables.

Actualmente el gobierno regional de Loreto, en convenio con las Municipalidades distritales viene ejecutando el proyecto Mejoramiento y Ampliación del Sistema de Alcantarillado e Instalación de Planta de Tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Iquitos la ejecución del proyecto permitirá que el 80.9% de la población total de la ciudad de Iquitos disponga de servicio de alcantarillado y tratamiento el año 2027 para una población que el estudio estima en 568, 804 habitantes.

Líneas de Acción:

- a) Implementación de sistemas de abastecimientos de servicio de agua potable locales en zonas fuera del alcance de la red pública.
- b) Instalación de sistema de saneamiento básico locales en zonas fuera de la red pública principal.
- c) Implementar programas de salubridad ambiental en los diferentes niveles.
- d) Mejorar la gestión de contra las pérdidas de agua potable en los domicilios.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- Proyectos de instalación de sistemas de agua potable locales en zonas fuera del alcance de la red pública dentro del área de influencia del plan.
- Proyectos de instalación de sistemas saneamiento básico locales en zonas fuera del alcance de la red pública dentro del área de influencia del plan.
- Programas y Planes de acción para mejorar la conciencia de salubridad ambiental en la población en general (nivel de dirigencia y autoridades, población general e instituciones educativas)
- Plan de acción para reducir la pérdida de agua potable en los domicilios.

Metas:

- Ejecución de proyectos de instalación de sistemas de agua potable locales en los poblados de Santa Clara, Santo Tomás, Zungarococha, Nina Rumi, Puerto Almendra, Quistococha, Cruz del Sur, Los delfines, Padrecocha, Manacamiri, Santo Tomás de Nanay al finalizar el tercer año de aprobado el plan.
- Ejecución de proyectos de instalación sistemas saneamiento básico en los centros poblados de Santa Clara, Santo Tomás, Zungarococha, Nina Rumi, Puerto Almendra, Quistococha, Cruz del Sur, Los delfines, Padrecocha, Manacamiri, Santo Tomás de Nanay al finalizar el tercer año de aprobado el plan.
- Planes de acción en ejecución para mejorar la conciencia de salubridad ambiental en la población en general (nivel de dirigencia y autoridades, población general e instituciones educativas focalizados) al finalizar el segundo año de aprobado el plan.
- Ejecución de campañas y monitoreo de acuerdo al plan de acción para reducir pérdidas de agua potable en los domicilios de la ciudad al finalizar el segundo año de aprobado el plan, a corto plazo, a corto plazo.

5.6.3. Propuesta para la mejora de los servicios básicos de Salud y Educación.

Equipamiento de Educación y de salud.

Contexto y antecedentes:

La Municipalidad Provincial de Maynas tienen diferentes funciones compartidas en el tema educativa tales como: Diseñar, ejecutar y evaluar el proyecto educativo de su jurisdicción, en coordinación con la Dirección Regional de Educación y las Unidades de Gestión Educativas, Promover la diversificación curricular, incorporando contenidos significativos de su realidad sociocultural, económica, productiva y ecológica, Monitorear la gestión pedagógica y administrativa de las instituciones educativas bajo su jurisdicción, en coordinación con la Dirección Regional de Educación y las Unidades de Gestión Educativas, Impulsar y organizar el Consejo Participativo Local de Educación, Apoyar la incorporación y el desarrollo de nuevas tecnologías para el mejoramiento del sistema educativo entre otras.

Actualmente La municipalización de la gestión educativa, entendida como el ejercicio de la dirección y conducción de los servicios educacionales que se brinda en el ámbito jurisdiccional de un distrito, a cargo del órgano de gobierno local más inmediato, la Municipalidad distrital, constituye un nuevo reto de la gestión municipal.

En la ciudad de Iquitos solo la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista ha empezado el proceso de municipalización de la educación, sin que hasta la fecha ninguna otra municipalidad en la provincia de Maynas, se esté incorporando a este proceso.

Las intervenciones de proyectos de infraestructura educativa se vienen realizando en el marco del sistema nacional de inversión pública, acordes a las competencias y mecanismo de coordinación con las entidades involucradas.

En materia de salud, la Municipalidad tiene funciones de promover la calidad de los servicios de salud que brinden los centros de salud públicos, en coordinación con el Ministerio de Salud y ESSALUD, Supervisar el normal abastecimiento de los medicamentos genéricos, Promover y organizar campañas de salud preventiva y control de epidemias; en coordinación con el Ministerio de Salud, Construir, equipar o administrar establecimiento de salud primaria.

Líneas de Acción:

- Implementar y fortalecer el comité permanente para el diseño, ejecución y evaluación del proyecto educativo a nivel local.
- Elaboración del diagnóstico de déficit de infraestructura, implementación y tecnologías para mejorar la calidad de la educación.

- Promover un programa de inversión para cubrir los servicios educativos en todos sus niveles en coordinación con la Dirección Regional de Educación de Loreto y el Gobierno Regional de Loreto.
- Elaboración del diagnóstico de déficit de infraestructura e implementación de los centros de salud primaria de la jurisdicción.
- Promover un programa de inversión para cubrir los servicios de salud primarios.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- Comité de coordinación permanente para el diseño, ejecución y evaluación del proyecto educativo a nivel local.
- Estudio para dimensionar la necesidad de servicios educativos en la jurisdicción.
- Plan de Inversiones orientados a mejorar íntegramente los servicios educativos.
- Estudio para dimensionar el déficit de infraestructura y equipamiento de centros de salud primario.
- Plan de Inversiones orientados a mejorar la calidad de los servicios primarios de salud.

Metas a corto y mediano plazo:

- 01 comité de coordinación permanente para el diseño, ejecución y evaluación del proyecto educativo a nivel local instalado con la participación de la Dirección Regional de Educación de Loreto, Gobierno Regional, Municipalidades Distritales de la Provincia e instituciones relacionadas a la educación 06 meses después de aprobarse el plan.
- 01 estudio elaborado para dimensionar la necesidad de servicios educativos en la jurisdicción. Al finalizar el primer año de aprobarse el plan.
- 01 plan de inversiones concertado y aprobado para mejorar la calidad de los servicios educativos al finalizar el segundo año de aprobarse el plan.
- 01 estudio elaborado para dimensionar el déficit de infraestructura y equipamiento de los servicios de salud primaria. Al finalizar el primer año de aprobarse el plan.
- 01 plan de inversiones concertado y aprobado para mejorar la calidad de los servicios primarios de salud en la jurisdicción al finalizar el segundo año de aprobado el Plan.

Cuadro 8: Ciudad de Iquitos: Equipamiento Educativo propuesto por distritos.

AÑOS Y PERIODOS MUNICIPALES	DISTRITO IQUITOS				DISTRITO PUNCHANA				DISTRITO BELEN				DISTRITO SAN JUAN				TOTAL
	INICIAL	PRIMARIA	SECUNDARIA	SUP. NO UNIV.	INICIAL	PRIMARIA	SECUNDARIA	SUP. NO UNIV.	INICIAL	PRIMARIA	SECUNDARIA	SUP. NO UNIV.	INICIAL	PRIMARIA	SECUNDARIA	SUP. NO UNIV.	
Año 2009	3	18	6		15	14	10		10	24	11		8	34	10		163
Año 2010	1	2	1	1	1	1	1		1	1	1		1	1	1		14
Años 2011 - 2014	7	12	6	1	3	5	3	1	3	5	3		4	7	4	1	65
Años 2015 - 2018	8	13	8		3	6	8		3	4	3	1	4	8	4		73
Años 2019 - 2021	6	11	7	1	3	5	3		3	4	2		4	7	4	1	61
Total Requerimiento	25	56	28	3	25	31	25	1	20	38	20	1	21	57	23	2	376

Elaborado: Equipo Técnico PDU.

Cuadro 9: Ciudad de Iquitos: Equipamiento de Salud propuesto por distritos y a nivel Metropolitano.

AÑOS Y PERIODOS MUNICIPALES	DISTRITO IQUITOS				DISTRITO PUNCHANA				DISTRITO BELEN				DISTRITO SAN JUAN				TOTAL
	PUESTO SALUD	CENTRO SALUD	HOSPITAL	HOS. REGIONAL	PUESTO SALUD	CENTRO SALUD	HOSPITAL	HOS. REGIONAL	PUESTO SALUD	CENTRO SALUD	HOSPITAL	HOS. REGIONAL	PUESTO SALUD	CENTRO SALUD	HOSPITAL	HOS. REGIONAL	
Año 2010 (Equipo. Existente)	0	2	1	0	0	1	0	1	0	4	0	0	0	1	0	0	10
Años 2011 - 2014	2				1								1				4
Años 2015 - 2018		1			1				1				1		1		5
Años 2019 - 2021			1			1				1				1			4
Total Requerimiento	2	3	2	0	2	2	0	1	1	5	0	0	2	2	1	0	23

Elaborado: Equipo Técnico PDU.

5.7. GESTIÓN Y GOBERNANCIA URBANA.

5.7.1. Propuesta de participación ciudadana para determinar las necesidades de los barrios y definir sus objetivos de desarrollo.

Contexto y antecedentes:

El PDU y su proceso ha realizado procesos de participación ciudadana sea a nivel gerencial y administrativo con los técnicos y actores institucionales de los gobiernos distritales. Paralelamente se ha realizado encuestas directas y levantamiento de datos en todas las áreas y zonas en las cuales se carecía de datos.

Líneas de Acción:

- a) Capacitar a promotores municipales para aplicar las encuestas de participación.
- b) Promover el desarrollo de las Encuestas-Participación en cada sector (ver Lámina de sectorización urbana)

Indicadores y metas:

Indicadores:

- Existencia de promotores capacitados en la promoción de la Encuesta- Participación
- Existencia de proyecto de desarrollo comunal con participación de los vecinos

Metas:

- Existen al menos dos promotores capacitados por cada sector en 2012.
- Se ha logrado desarrollar las Encuestas – Participación en todos los sectores de los Distritos en 2013.

5.7.2. Fortalecer a las organizaciones vecinales y crear un ámbito de diálogo y participación en la gestión urbana.

Contexto y antecedentes:

En ámbito urbano y urbano marginales se han existidos organizaciones vecinales desde hace tres décadas que provienen del tiempo del SINAMOS (sistema nacional de movilización social), desde este tiempo han tenido más éxito y desarrollo en las áreas periféricas a causa del desinterés de la municipalidad que no tenía recurso para afrontar los problemas de todos los barrios. Las juntas tenían una connotación política y social de carácter reivindicativo político.

La zona céntrica o casco urbano no era objeto de promoción de las organización vecinales porqué al revés estas áreas tenían el apoyo para mejorarse.

Actualmente siguen existiendo juntas vecinales que están registradas en la oficina de “Participación Vecinal” de cada Municipalidad y una del Gobierno Regional a través de la gerencia de Desarrollo Social.

Líneas de Acción:

- a) Fortalecer las organizaciones vecinales que están vigentes bajo la normatividad de las Municipalidades con construcción de locales comunales y capacitación de dirigentes.
- b) Promover la organización de nuevas organizaciones vecinales donde sea necesario, bajo la misma normatividad Municipal.
- c) Actualizar la normatividad con respecto a las organizaciones vecinales a fin de adaptarla a la realidad contemporánea.
- d) Mejorar el sistema comunicativo entre las organizaciones vecinales y las Municipalidades.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Mejoramiento de la organización de los barrios, a través de sus propias estructuras de funcionamiento.*
- *Mayor participación de los vecinos en la solución de las problemáticas.*

Metas:

- *Fortalecer a mediano plazo las organizaciones vecinales vigentes en un 35%, alcanzar el 100% en el 2021.*
- *A mediano plazo promover la creación de un 40% de organizaciones vecinales en áreas de necesidad.*

5.7.3 Crear incentivos para la colaboración de empresas privadas en el mejoramiento del equipamiento y servicio urbano.

Contexto y antecedentes:

La Ley Orgánica de Municipalidades, la concertación con el sector público y privado la elaboración y ejecución de programas de apoyo al desarrollo económico local sostenible en su espacio territorial establece dentro de unas las funciones.

Asimismo se prevé que los gobiernos locales pueden otorgar concesiones a personas jurídicas nacionales o extranjeras para la ejecución y explotación de obras de infraestructura o de servicios públicos locales, conforme a ley.

Actualmente el gobierno nacional ha implementado mediante el Decreto Legislativo 1022: Ley Marco para las Asociaciones Público Privadas, con la finalidad Reducir el déficit de inversiones en infraestructura y en servicios públicos, mediante la coparticipación del sector privado y del sector público para darle competitividad y bienestar al país, alcanzar un crecimiento económico sostenido con generación de empleo y significativa reducción de los actuales niveles de pobreza y de pobreza extrema, situación que pocos gobiernos locales, incluyendo a la Municipalidad Provincial de Maynas vienen gestionando y coordinando la implementación efectiva en su jurisdicción

Líneas de Acción:

- a) Mejorar las instancias de coordinación para gestión e incorporación de promoción de la inversión privada de proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de AP y concesiones.
- b) Incentivar con leyes comunales e incentivos tributarios a las empresas que cumplen con responsabilidades sociales y ambientales.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Oficina implementada para la gestión y coordinación de la inversión privada de proyectos de provisión de infraestructura y servicios públicos a través de la modalidad de AP y concesiones.*
- *Estudio de una propuesta de leyes para los incentivos tributarios a las empresas privadas que cumplen con el mejoramiento del equipamiento urbano.*

Metas:

- *Existencia de al menos 3 convenios, Asociaciones Publicas- Privadas, concesiones después del primer año de implementada la Oficina de gestión y coordinación.*
- *A mediano plazo se ha creado una normatividad para incentivar la colaboración empresarial en el mejoramiento y equipamiento urbano.*

5.7.4. Desarrollar y promover proyectos productivos públicos y privados para el aprovechamiento sostenible de recursos de la biodiversidad local y el reciclaje.

Contexto y antecedentes:

En funciones específicas compartidas la Municipalidad Provincial de Maynas, organiza, en coordinación con el Gobierno Regional de Loreto, y las municipalidades distritales de su jurisdicción, instancias de coordinación para promover el desarrollo económico local, aprovechando las ventajas compartidas de los corredores productivos, eco turísticos y de biodiversidad.

Las municipalidades distritales proveen del servicio de limpieza pública determinando las aéreas de acumulación de desechos, rellenos sanitarios y aprovechamiento industrial de los desperdicios.

El gobierno Regional de Loreto actualmente tiene programas para promover las actividades productivas como los créditos agrarios, jóvenes chamba, entre otras. Los cuales por el momento establecen muy pocas sinergias institucionales para mejorar el impacto de las intervenciones.

Líneas de Acción:

- a) Promover y fortalecer las relaciones interinstitucionales entre Municipalidad y instituciones como GOREL, Promperú, Cámara de comercio, Universidad, IIAP, INIA etc. para generar proyectos productivos para el aprovechamiento de la biodiversidad local de forma sostenible.
- b) Promover y fortalecer relaciones interinstitucionales para generar proyectos para el reciclaje de los residuos sólidos urbano.

Indicadores y metas:

Indicador:

- *Oficina implementada para la coordinación en la promoción del desarrollo económico local, aprovechando las ventajas compartidas de los corredores productivos, eco turísticos y de biodiversidad.*
- *Mesa de coordinación para la gestión de iniciativas de aprovechamiento industrial de residuos con las Municipalidades Distritales de San Juan, Belén y Punchana.*

Metas:

- *Convenios después del primer año de implementada la Oficina de gestión y coordinación.*
- *Generación de por lo menos 01 estudio de pre inversión por cada Municipalidad Distrital en el marco del SNIP para la gestión y aprovechamiento industrial de residuos.*

5.7.5. Propuestas de desarrollo de actividades culturales, deportivas y recreativas.

Contexto y antecedentes:

La ciudad de Iquitos, es una de las seis ciudades más pobladas del país, el mayor de la región, con una población cercana a los 500 mil habitantes, no cuenta con suficiente equipamiento metropolitano de carácter cultural, como son Teatros, Museos, Grandes Parques Zonales, Grandes Parques Temáticos, Grandes Parques Recreacionales. Para el deporte no cuenta con suficientes instalaciones deportivas piscinas, canchas deportivas sea pública o privada.

Iquitos es una ciudad deficitaria de espacios públicos, que se traduce en una sociedad aún desintegrada, donde normalmente las experiencias colectivas de lo público se realizan en lugares no idóneo a tal fin, solo los fines de semana la población hace suyo las plazas y parques de la ciudad, las calles del centro fuera de las horas administrativas para practicar deporte y para la diversión al aire libre.

La integración social se da a nivel de asentamientos humanos donde la población de estratos económico bajo y algunos de estrato medio aún conservan patrones rurales, es entonces que los campos deportivos y los pequeños parques cobran protagonismo.

Líneas de Acción:

- a) Construir nuevas infraestructuras deportivas, recreativas y culturales adecuando a las necesidades de la juventud, Teatros, canchas deportivas, bibliotecas, piscinas, cinemas, teniendo en cuenta el crecimiento poblacional.
- b) Reestructurar y mejorar el equipamiento de las infraestructuras deportivas, recreativas y culturales existentes.
- c) Incentivar políticas para la inversión pública y privada para la realización de infraestructuras de recreo, deporte y cultura.
- d) Ejecutar un programa para facilitar el acceso de los jóvenes estudiantes y de los estratos sociales bajos en general al uso de las infraestructuras deportivas, culturales y recreativas.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Nuevas infraestructuras existentes en los tres ámbitos.*
- *Existencia de programas y políticas que incentivan el uso adecuado de las infraestructuras en los tres ámbitos.*

Metas:

- *Se ha construido un parque metropolitano con teatro, biblioteca, museo auditorio*
- *Se ha construido un parque municipal por cada distrito.*
- *Se ha construido un complejo deportivo municipal por cada distrito.*
- *Se ha construido dos parques zonales para la ciudad.*
- *Se ha desarrollado un programa anual para facilitar el acceso de los jóvenes estudiantes y personas de baja renta a las instalaciones deportivas, culturales y recreativas.*

5.7.6. Promover la educación con acciones de fortalecimiento para impulsar la calidad educativa

Contexto y antecedentes:

El acceso a la educación en la ciudad de Iquitos alcanza a 111, 609 alumnos que representa el 55 % de la población en edad escolar (0 – 24 años), la mayor cantidad de alumnos se encuentran en los niveles primario (48.2%) y secundario (34%) que juntos alcanzan el 82.2% y el 13.7% en el nivel inicial, el nivel superior no universitario el porcentaje de alumnos llega al 4.1%. Los distritos con mayor número de estudiantes es el de Iquitos (55.7%) y de San Juan Bautista (19.9%).

El alto número de estudiantes en el nivel primario y secundario hace pensar en la fuerte presión laboral en el mediano plazo y la necesidad de reforzar la educación superior no universitaria como opción sería de formación laboral.

La ciudad cuenta con 221 instituciones educativas en todos los niveles, correspondiendo a los niveles inicial, primaria y secundaria 202 instituciones (91.4%), la menor atención está en la Educación Especial con 1 institución (0.5%). En educación superior, la formación tecnológica es de mayor atención con 5 instituciones que orienta a los jóvenes a una formación laboral intermedia. La otra opción lo constituye los Cetpro-CEO con 8 instituciones (3.6%). El distrito de Iquitos concentra la mayor cantidad de ellas 121 (55%) y Punchana el menor de ellas 28 (17.3%).

En relación a la gestión pública y privada de las instituciones, como es razonable prima la pública, pero la gestión privada tiene una importante presencia, sobre todo en el nivel inicial, primario y secundario, llegando a 60 de las 69 instituciones privadas existentes en la ciudad.

La educación superior universitaria, en la ciudad de Iquitos se imparte en tres universidades, una nacional y dos particulares: Universidad Nacional de la Amazonía Peruana (UNAP), la Universidad Científica del Perú (UCP), la Universidad Peruana del Oriente (UPO) y la reciente apertura de la Universidad Privada de la Selva Peruana (UPSEP).

La tasa de escolaridad en el departamento de Loreto es de 83.75%, aunque alto, es aún insuficiente, porque de cada 100 niños solo estudian 84, el promedio de estudios en hombre es de 7.1 años y en mujeres es de 6.0 años. El nivel de alfabetismo llega al 92.0%.

Líneas de Acción:

- a) Gestionar la creación y construir nuevas instituciones educativa inicial y primarias en los cuatros distritos para descentralizar las infraestructura y la oferta que se concentran en la zona de Iquitos.
- b) Gestionar y hacer estudio para la construcción de 02 nuevos Institutos Superior Tecnológicos, uno en el distrito de Iquitos y otro en el distrito de San Juan Bautista
- c) Construir e implementar bibliotecas públicas en cada distrito.
- d) Promover concursos culturales y un programa anual para otorgar becas para los estudiantes de todos los niveles escolares.
- e) Gestionar la conversión de SENATI Y SENICO en tecnológicos y ampliar su capacidad de atención a nuevos estudiantes.
- f) Gestionar ante la Marina de Guerra la creación de un tecnológico de construcción naval, a partir de la infraestructura instalada del SIMA-Iquitos.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- Incremento del número de instituciones educativas inicial y primarias.
- Incremento de institutos tecnológicos.
- Presencia de bibliotecas públicas en cada distrito.
- Presentación de concursos públicos y entrega de becas.

Metas:

- Se han construido nuevas instituciones educativas en los barrios
- Se han construido a medio plazo bibliotecas públicas distritales.
- Se han promovido dos concursos culturales cada año, y se ha realizado un programa anual de becas.

5.7.6. Propuestas para el desarrollar alternativas para el turismo y promoción del turismo sostenible.

Contexto y antecedentes:

Los principales recursos turísticos del departamento de Loreto son el río Amazonas y la inmensa biodiversidad que alberga en sus diferentes ecosistemas de fauna y flora; la reserva nacional más grande del país, Pacaya-Samiria; y las reservas de Guepí, Allpahuayo-Mishana y Quisto Cocha principalmente.

El principal punto de fuerza de la región Loreto y de la misma ciudad de Iquitos es su ubicación en la “Selva Amazónica”; el aspecto mítico y de gran biodiversidad hace de este lugar un fuerte atractivo turístico.

El incremento turístico registrado en los últimos años se ha traducido en un importante dinamismo de la inversión privada, destacando la construcción de embarcaciones para cruceros; la remodelación de algunos ambientes privados como Hoteles de alta categoría; la ampliación de instalaciones y servicios para alcanzar la categoría de 4 estrellas; la remodelación y construcción de diferentes hoteles y resorts; y el aumento del número de restaurantes y de operadores turísticos. Adicionalmente, la perspectiva de un aumento del flujo turístico ha determinado que el número de frecuencias diarias de vuelo a y desde la ciudad de Iquitos aumente, registrándose actualmente cuatro vuelos de LAN Perú, dos de Star Perú y dos de Peruvians Airlines.

De acuerdo con información de la Dirección Regional de Comercio Exterior, Turismo y Artesanía de Loreto, en diciembre del 2009, se registró el arribo de 11, 134 turistas al departamento, así como 22,544 pernотaciones, ambos mayores en 23.4% y 14.2%, cada uno, respecto a similar mes del año anterior.

Para hacer frente a un flujo turístico creciente se está aprovechando de la posibilidad, mediante el Plan Copesco (un plan de desarrollo en función del turismo, orientado a mejorar el nivel de vida de zonas que cuentan con un potencial turístico y que paradójicamente integra en gran parte zonas de extrema pobreza) de implementar y construir nuevas infraestructuras para el turismo.

De toda manera la ciudad cuenta con infraestructuras, servicios inadecuados y insuficientes para la recepción y la atención del flujo turístico actual.

Entre los primeros se denota:

- La falta de una buena adecuación de los locales y áreas públicas de los principales sitios turísticos, como Bella Vista Nanay, Quistococha, Morona Cocha, Belén y Allpahuayo Mishana, etc.
- Inadecuada formación para la atención al turista debida a un servicio de formación aparecido solo de reciente data y promovido solo por instituciones privadas.
- Falta de museos y áreas de entretenimientos cultural que harían permanecer el turista más tiempo en la ciudad dejando más recursos.
- Insuficientes servicios básicos de información turística en puntos estratégicos de los sitios ya mencionados.
- Falta de un sistema organizado de transporte público/privado para los principales puntos turísticos.
- Falta de servicios higiénicos públicos decentes y limpios, considerando que los locales públicos tampoco cuentan con servicios adecuados.
- Escasa coordinación entre los órganos competentes para el cumplimiento de la normatividad en el control de la salubridad de los locales públicos.

Líneas de Acción:

- a) Hacer frente a mediano plazo la problemática de la oferta turística utilizando todos los medios de ayudas locales, nacionales e internacionales para la mejora de los servicios.
- b) Facilitar y mejorar la participación de los privados en las decisiones y análisis de la problemática.

Indicadores y metas:

Indicadores:

- *Proyectos y obras para la adecuación de las áreas públicas para la recepción turística*
- *presencia de un museo y otros locales culturales.*
- *Implementación de oficinas de información turística en las áreas publicas estratégicas.*
- *Creación de una mesa de diálogo y concertación entre instituciones públicas y operadores turísticos privados.*
- *Presencia de una línea de transporte adecuada dedicada al traslado del turista a los sitios turísticos.*

Metas:

- *Se han adecuado en el corto plazo las aéreas públicas mencionadas.*
- *Se ha construido en el 2014 el museo metropolitano y un centro cultural por cada distrito.*
- *Se ha constituido a corto plazo una línea de transporte turístico privado/comunal.*
- *Se han organizado cada año por las menos dos mesas de diálogo y concertación entre instituciones públicas y operadores turísticos privados.*