

**UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE
MENDOZA DE AMAZONAS**



**FACULTAD DE TURISMO Y CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES.**

**ANÁLISIS SITUACIONAL DEL TRANSPORTE
DE AMAZONAS PARA EL DESARROLLO
DE LA REGIÓN.**

**INFORME DEL EXAMEN DE SUFICIENCIA PROFESIONAL
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADO EN TURISMO Y ADMINISTRACIÓN.**

AUTOR:

Bach. SEGUNDO EMILIO GUERRA PEREYRA

CHACHAPOYAS - AMAZONAS - PERÚ

MAYO - 2012

**UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO
RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS.**

Ley de Creación N° 27347-Resolución de Funcionamiento N° 114-2001-CONAFU.

**FACULTAD DE TURISMO Y CIENCIAS ECONÓMICAS
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES.**

Escuela Académico Profesional de Turismo y Administración.



**ANÁLISIS SITUACIONAL DEL TRANSPORTE
DE AMAZONAS PARA EL DESARROLLO DE LA
REGIÓN.**

06 JUL 2012

**Informe de Examen de Suficiencia Profesional, para obtener el
título de:**

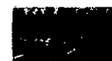
LICENCIADO EN TURISMO Y ADMINISTRACIÓN.

Autor: SEGUNDO EMILIO GUERRA PEREYRA.

Jurados:

Presidente	: Lic. Agustín Tamayo Beltrán
Secretario	: Abog. Bartón Gervasi Sajami Luna
Vocal	: Eco. Cirilo Lorenzo Rojas Valqui.

Mayo-2012



AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

**UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA
DE AMAZONAS**

RECTOR

Ph.D. Vicente Marino Castañeda Chávez

VICERECTOR ACADÉMICO

Mg. José Roberto Nervi Chacón

VICERECTOR ADMINISTRATIVO

MSc. Zoila Rosa Guevara Muñoz

DECANO

Abog. Bartón Gervasi Sajami Luna



JURADOS

PRESIDENTE:

Lic. Agustín Tamayo Beltrán

SECRETARIO:

Abog. Bartón Gervasi Sajami Luna

VOCAL:

Eco. Cirilo Lorenzo Rojas Valqui



DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación, lo dedico a mis queridos padres Emilio y Dominga por sus sabios consejos para seguir el camino del progreso y superación, por lo que hoy en día me siento realizado y congradulado por el esfuerzo de ellos.

También la dedico a mi esposa Carmela y mis hijos Emic Leonardo y Audrey Minerva. por comprenderme en todo, estar atentos en las cosas de la vida y saberme entender por el tiempo que les robe a ellos.



AGRADECIMIENTO.

El presente trabajo de Investigación, es un aporte al conocimiento de la colectividad amazonense respecto al tema que nos involucra y se encuentra detallado a través del presente documento; por ello me permito en presentar un agradecimiento especial a los docentes de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, con quienes compartimos conocimientos durante cinco años en las aulas universitarias.

...Cuando un sueño se hace realidad no siempre se le atribuye al empeño que pongamos en hacerlo, ya que detrás de cada sueño siempre hay personas que nos apoyan y que creen en nosotros. Son seres tan especiales que nos animan a seguir adelante en nuestros proyectos, brindándonos sus ideas y consejos siendo ejemplo con su vida; me refiero a Arístides Gonzales y Romel Castillo, a ellos vaya un fraternal agradecimiento.

Finalmente deseo expresar un profundo agradecimiento a todas aquellas personas de buena voluntad que me han acogido en esta maravillosa tierra de Chachapoyas y así lograr cumplir con mis objetivos y metas trazadas.

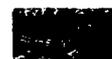


TABLA DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	4
Agradecimiento.....	5
Resumen.....	6
Introducción.	8
<u>CAPÍTULO I: GENERALIDADES.</u>	
1.1. Ubicación de la zona de estudio.	13
1.1.1. Ubicación Geográfica y política.	13
1.1.1.1. Clima.	14
1.1.1.2. Hidrografía.	14
1.1.1.3. Relieve.....	14
1.1.1.4. Altitud.	15
1.2. Descripción de la situación histórica del área de estudio.....	15
1.2.1. Creación y consideraciones históricas del departamento.....	15
1.3. Objetivos.	22
1.3.1. Objetivo General.	22
1.3.2. Objetivos Específicos.....	22
1.4. Materiales y Métodos.....	22
1.4.1. Materiales.	22
1.4.2. Métodos.	23
1.5. Marco Teórico	
1.5.1. Antecedentes.	25
1.5.2. Base Teórica.	27



CAPÍTULO II: RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN.

2.1. Medios de Transporte.....	31
2.1.1. Transporte Terrestre.	31
2.1.1.1. Transporte Animal.	32
2.1.1.2. Transporte Vehicular.	35
2.1.1.2.1. Situación actual de la demanda.....	60
2.1.1.2.2. Situación actual de la oferta.....	61
2.1.2. Transporte Fluvial.	62
2.1.2.1. Tipos o clase de transporte fluvial.	62
2.1.3. Transporte Aéreo.	67
2.2. Vías de comunicación en el departamento Amazonas.....	70
2.3. Consecuencias Ambientales y daños en la salud pública de los Medios de Transporte.....	71

2.4. Alternativas de solución para un mejor transporte en Amazonas.....	73
--	-----------

CAPÍTULO III: DISCUSION Y COMENTARIO.....

CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....

4.1. Conclusiones.	77
4.2. Recomendaciones.	78

CAPÍTULO VI: BIBLIOGRAFÍA.....

CAPÍTULO VII: ANEXOS.



El trabajo de investigación referido al transporte de Amazonas, se centra en el objetivo de conocer la situación actual, implicancias o consecuencias generadas por el transporte en el departamento Amazonas y su desarrollo social.

Es en ese sentido que gira nuestra investigación considerando que Amazonas cuenta con tres medios de transporte, tales como el transporte terrestre (animal y vehicular), fluvial y aéreo; que dan servicio de carga y pasajeros que viajan de un lugar a otro, dentro de la región y fuera de ella, es decir que conectan con la costa, sierra y el nor oriente peruano en base a las carreteras principales que penetran desde la capital del País.

El transporte fluvial se ve favorecido por las aguas de los ríos de la provincia de Condorcanqui que llega hasta la prov. de Bagua (Distrito de Imaza), quizá uno de los limitantes sea la distancia con la capital de departamento y otro a que no existe carreteras en buenas condiciones para el traslado de carga o pasajeros y que se tiene que hacer uso de los ríos flotando en canoas, peque peque o deslizador, etc. Estas embarcaciones tiene como red Fluvial el Río Marañón: Imacita–Santa María de Nieva – Pongo de Manseriche (limite departamental Amazonas).

De otro lado vemos el transporte aéreo con sus diferentes puntos de aterrizaje que no entregan las condiciones necesarias para su estadía, caso concreto el de Chachapoyas que está en remodelación y que por su ubicación geográficas presenta dificultades para los aterrizajes; mientras que otros en el departamento Amazonas es solo para el uso de Helicópteros.

Por las consideraciones del caso podemos concluir que Amazonas tiene todo lo necesario para propiciar un desarrollo sostenible; considerando que este tiene un escenario geográfico megadiverso, medios de transporte sustanciales, redes viales y fluviales de gran consideración que con una buena política de gestión y esfuerzos comunes se lograría mayor integración para el desarrollo de la región en este mundo globalizado.



Abstrac.

The research referred to the complimentary of Amazonas, focuses on the objective to know the current situation, implications or consequences from transport in Amazonas department and social development.

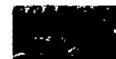
It is in this sense that our research tour considering that Amazon has three modes of transport such as transport (animal and vehicular), river and air, which service cargo and passengers who travel from place to place within the region and beyond, that is connected with the coast, highlands and the north eastern Peru, based on the main roads from the capital entering the country.

River transport is favored by the waters of the rivers in the province of Condorcanqui coming to the province of Utcubamba, perhaps one of the limiting distance is the capital of the department and that there is another road in good condition for transfer of cargo or passengers and you have to make use of floating rivers in canoes, small small or slider, etc.. These vessels is the Rio Maranon River Network: Imacita-Santa Maria de Nieva - Sarameriza (limit departmental Amazon).

On the other hand we see the air with their different landing sites that do not deliver the necessary conditions for their stay, the Chachapoyas case that is being remodeled, while others in the department of Amazonas is only for the use of helicopters.

For relevant considerations we can conclude that Amazon tempt all you need to promote sustainable development, considering that this is a mega-diverse geographical setting, substantial transport, roads and river high regard that with good management policy and joint efforts achieved greater integration is the development of the region in this globalized world.

Introducción.



El departamento Amazonas es un escenario megadiverso que comparte una naturaleza inigualable de ríos, valles, quebradas, cataratas, farallones; es decir todo un esquema fisiogeográfico de montañas, llanuras y acantilados profundos que allí guarda la esencia del hombre que ocupó estos parajes insólitos con restos inéditos jamás revelados.

Este escenario fisiogeográfico presenta sobre su corteza. Ríos, Caminos, Carreteras y Trochas Carrozables que son las principales arterias que dan comunicación de pueblo a pueblo y nos conectan con otras ciudades del nor oriente peruano, la serranía y la costa de nuestro país. Mencionamos el área geográfico de Amazonas, porque es el espacio físico en el que se desarrolla el transporte, el mismo que nos permite de esta manera centrarnos en el “**Análisis situacional del Transporte en Amazonas para el desarrollo de la región**”, considerado uno de los ítems de gran importancia y que poco es tratado en nuestra realidad; en ese sentido mi preocupación como Bachiller en el área de turismo y administración, va en dar a conocer sobre el transporte en Amazonas y de sus implicancias en este siglo XXI. Para ello abordaremos, desde una perspectiva social y de desarrollo, el estudio del transporte se convierte en un escenario o corredor de desarrollo social y económico de la región.

El transporte es considerado como la forma de movilización de un lugar a otro llevando consigo vidas humanas y carga que forma parte de la vida cotidiana y el desarrollo; en ese sentido debemos de conocer que en este departamento se viene desarrollando tres tipos de transporte: Terrestre, Fluvial y Aéreo, cada cual con su propia naturaleza de desarrollo ya sea local, regional y nacional dependiendo del grado tecnológico que este tenga. La implementación de esta tecnología es considerada una combinación exitosa entre los sistemas de transporte **terrestre, fluvial y aéreo**. En este caso se relaciona con el uso de las vías de navegación, la infraestructura, las embarcaciones en el transporte fluvial y su capacidad para el transporte terrestre, en el despacho y entrega al interior de las cadenas logísticas. Con todo esto se constituye un sistema de transporte complementario a los sistemas existentes que usa las ventajas comparativas tecnológicas y económicas de los diferentes modos de transporte.

Con el presente tema que vislumbra una mirada al pasado y nos induce a tomar las raíces de lo que gestó los inicios del transporte en Amazonas, vemos la gran escala de



crecimiento paulatino y de desarrollo tecnológico que lo llevó a que los pueblos distantes entre sí, a tener una comunicación y acercamiento, para lograr el desarrollo social y económico de Amazonas. Por esta razón he creído conveniente desarrollar el trabajo de Investigación y presentarlo a través de este informe a través de la siguiente estructura:

En el Primer Capítulo, abordamos los aspectos generales del área de estudio que nos involucra, dando a conocer desde su conformación geomorfológica hasta el clima que este escenario geográfico posee. También se desamarrarla los objetivos que se persigue con el presente estudio, la metodología y el marco teórico parte medular del presente caso. En el Segundo Capítulo, se habla de los resultados de investigación que tiene que ver con el tipo de transporte Terrestre, Fluvial y Aéreo, sus implicancias sociales, las consecuencias que estos generan, así como la determinación de la demanda y oferta de estos tres tipos de transporte latente en Amazonas; logrando finalmente el planteamiento de las alternativas de solución. En el Tercer Capítulo, se hace el comentario y la discusión del tema basado en la bibliografía consultada y de los detalles de encuestas. En el Cuarto Capítulo, se desarrolla las conclusiones y recomendaciones del caso, llevando consigo a las consideraciones expuesta a través del informe.

Finalmente en el Quinto Capítulo, se habla de la Bibliografía consultada, culminado con el Sexto Capítulo, en el que se entregan los anexos que caracterizan al desarrollo capitular del presente informe.

El proceso de elaboración de la investigación que forma parte del presente informe enfrenta un continuo movimiento del manejo de datos ya que por un lado los datos generales muchas veces persisten en su contenido, mientras que los datos de investigación no se mantienen en absoluto debido al cambio continuo que sufren cada agente materia de investigación. En el camino habrá muchos cambios en la medida en que siga creciendo el desarrollo poblacional o crecimiento demográfico y sus estándares de desarrollo y avance tecnológico permitan una mayor ubicación en los parámetros sociales y económicos.

CAPÍTULO I: **GENERALIDADES.**



1.1. Ubicación de la zona de estudio.

1.1.1. Ubicación Geográfica y política.

El departamento Amazonas se encuentra ubicado en el nororiente del país. Tiene una región serrana y otra de ceja de selva. Limita por el oeste con la región de Cajamarca, con La Libertad y San Martín al sur, con Loreto al este y al norte con la república de Ecuador. Abarca 39,2 mil Km² de agreste territorio, en su mayoría, cubierto por la Amazonia, con algunas zonas altas al sur, donde se emplaza la capital, Chachapoyas, a una altura de 2.335 msnm. Su relieve andino está formado por la llamada Cordillera del Cóndor. Sus coordenadas son 2° 59' de latitud sur y se encuentra entre el meridiano 77° 9' y 78° 42' de longitud oeste (**Ministerio de Cordeamazonas 1987**).

El departamento Amazonas, cuenta con siete provincias (Condorcanqui, Bagua, Bongará, Utcubamba, Luya, Rodríguez de Mendoza y Chachapoyas) y 84 distritos. Su capital es la provincia de Chachapoyas, siendo Bagua Grande, Bagua, Chachapoyas, y La Peca, las ciudades más importantes. Su ámbito geográfico está constituido por zonas de selva y sierra, predominado la primera (81,5%), la misma que se extiende, por el norte, hasta la frontera con el Ecuador. La sierra se encuentra en sus provincias meridionales y sólo abarca el 18,5% de la superficie territorial. Su geografía es sumamente accidentada debido a una extensa red de Talwegs excavados por afluentes del río Marañón y el Huallaga, así como por la presencia de la Cordillera El Cóndor y la de Pishcuhuañuna (**Plan vial departamental participativo Amazonas 2010–2020:15**).

Su población asciende a 375.993 habitantes (una densidad demográfica aproximada de 10 hab/km²), de los cuales 203.158 son hombres y 195.424 mujeres. La región se divide en 7 provincias (Chachapoyas, Luya, Rodríguez de Mendoza, Bongará, Condorcanqui, Bagua y Utcubamba) y 84 distritos (**INEI-CPV2007**).



1.1.1.1. Clima. Dadas la característica especial físico-geográfica y ecológica, el departamento presenta diferentes climas: clima cálido - Húmedo y lluvioso, propio de las regiones tropicales o selva tropical, caracterizado por temperaturas medias- anuales entre 24°C y 26°C, precipitaciones medias anuales entre 2,000 y 3,000 mm, estos climas corresponden aproximadamente, al 70% de la superficie total del departamento. El clima templado-cálido, sub-húmedo, propio de los valles interandinos de la zona de la sierra caracterizados por temperaturas medias anuales estimadas en 18°C, y precipitaciones pluviales de 800-9,000 mm anuales (**Ministerio de Cordeamazonas 1987:03**).

1.1.1.2. Hidrografía. El departamento Amazonas posee una hidrografía muy singular que su recorrido es 100% en territorio regional, y son los que aquí se mencionan: El Utcubamba, Chiriaco o Imaza, Nieva, Cenepa, Ríos: Marañón, Chinchi, Utcubamba, Chiriaco o Imaza, Silaco, Nieva, Jumete o Vilaya, Cenepa y Santiago. Lagunas: Laguna de los Cóndores (Chachapoyas-Leymebamba), Laguna del Porvenir (Bagua-Aramango), Laguna de Chonza (Bagua-Copallin), siete laguna (granada) Pomacochas (Bongará) a más de 2.000 msnm.

El Río Marañón, corre de sur a norte, constituye el eje hidrográfico del departamento, siendo sus afluentes principales, el río Santiago y Cenepa por la margen izquierda; Utcubamba, Chiriaco y Nieva por la margen derecha.

1.1.1.3. Relieve. Su relieve es muy accidentado y abarca regiones interandina y selvática. En él, destaca la Cordillera del Cóndor, entre la frontera Perú-Ecuador, La Cordillera de Colan, recientemente categorizada como santuario nacional. La Cordillera Central andina, que da origen a la cuenca hidrográfica del Río Marañón, En la parte norte se desplaza hacia el este, en terreno llano, y pequeños accidentes topográficos. Los valles de la papaya a orillas del Marañón y



huarangopampa del Utcubamba. Dispensas importantísimas de arroz de excelente calidad y el valle del Santiago que alberga comunidades nativas aguarunas Huambisas. Hacia el sur, su relieve es accidentado y con mayores alturas salvo el valle de Huayabamba. Cuenta con los siguientes accidentes geográficos: **Abras:** Barro Negro (3.680 msnm) en Chachapoyas; Miguel Pardo (2.930 msnm) en Bongará y Rioja; Chanchilla (2.212 msnm) en Chachapoyas; y Campanquiz (1.200 msnm) en Condorcanqui.. **Pongos:** Dorpin (60001), Manseriche (500 msnm), Rentema (500 msnm) en Bagua; Huaracayo (450 msnm), Umari (450 msnm) en Condorcanqui; Cumbinama o Sasa (450 msnm) y Escurrebraga (400 msnm) Manseriche al límite con Loreto (**Ministerio de Cordeamazonas 1987**).

1.1.1.4. Altitud (msnm). Está considerada como el nivel cero, para el que se suele tomar el nivel del mar. En meteorología, la altitud es un factor de cambios de temperatura puesto que esta disminuye, como media, 0.65 °C cada 100 metros de altitud. Entonces, Amazonas presenta una altitud mínima de 230 msnm en San María de Nieva (pongo de Manseriche) y una máxima de 3,450 msnm en Chuquibamba.

1.2. Descripción de la situación histórica del área de estudio.

1.2.1. Creación y consideraciones históricas del departamento.

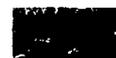
El departamento Amazonas, se circunscribe a un escenario de biodiversidad, con etnias que marcan la historia de los pueblos ahora asentados en sus inmediaciones. Este departamento como vasto escenario geográfico cultural posee grandes asentamientos arqueológicos de nuestros antecesores que se hallan escondidos dentro de una exuberante vegetación, valles secos y farallones rocosos que embellecen a nuestra región. Las manifestaciones culturales que desarrolló la cultura que domino este escenario geográfico a pesar de los estudios todavía es un misterio por descubrir y entender todo ese acontecer histórico social.



Los datos más antiguos se le atribuyen a esta región corresponden a los sitios de la arte rupestre (pictografía y petroglifos) que se hallan en los paneles de piedra natural de los sitios de Yamón, Galpón, Pitaya (Kauffman Doig 2003), así como también los sitios de Galeras, El Metal, Cerropata en el distrito de Camporredondo (Revilla et al 2004). Sin embargo posterior a ello se tiene las edificaciones arquitectónicas del monumento Kuelap (Narváez et al 2005), Gran Vilaya (Gene Savoy 1965), Revash, Ciudad de los Muertos, Chipuric, Macro, Levanto, etc, etc (Kauffman Doig 2003); así como también los sitios de Pueblo Viejo, Sholón, Tuente, Torruco, etc, (Revilla et al 2004), que muestra una arquitectura habitacional y funeraria increíble que sigue asombrando al mundo entero. Este conjunto de evidencias arqueológicas nos permite reconocer el precedente histórico de nuestros primeros ocupantes, la modificación del medio para fines agrícolas, de habitabilidad y de la apertura de los primeros senderos “caminos” para movilizarse de un lugar a otro, y que también construyeron puentes y cruzaron el Jatun Mayo “Río Marañón”, y quizá fueron los primeros en utilizar las embarcaciones de balsas para navegar las aguas de los ríos de este departamento.

Además en esta región se ha identificada su particularidad étnica cultural que se extiende en el lado oriental de la cordillera de los andes sobre el territorio peruano con 39,249.13 kilómetros cuadrados, ofertando el sistema vial estructurado por 2,048.05 kilómetros, asintiendo divisiblemente una densidad vial de 0.05+Km/Km² y en comparación a la densidad vial nacional de 0.06 Km/Km² o a departamentos medianamente articulados como Lambayeque 0.14 Km/Km², este indicador es considerado inferior a lo demandado. (**Plan vial departamental participativo Amazonas 2010–2020:92**).

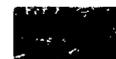
Es importante mencionar que las evidencias arqueológicas de las cuales se hace mención corresponden al legado cultural de los Chachapoya que aproximadamente por el año de 1479 fueron incorporados a los Tahuantinsuyo cuando estuvo como gobernante el Inca Tupac Yupanqui. Se sabe por las crónicas escritas por los españoles que por los años de 1535, esta sociedad de los Chachapoyas fueron abolidos por la hueste española



obligándolos a abandonar sus centros de viviendas o sus parcialidades (Soriano 1976).

Poco después del dominio español, y por el año de 1538 un cinco de setiembre se funda la ciudad San Juan de la Frontera de los Chachapoyas, con ello empezó la prosperidad en la región, desarrollando magnificas construcciones en la ciudad de Chachapoyas, con grandes patios, amplios salones características arquitectónicas apropiadas a la zona, pero implantado por el pensamiento occidental. El aspecto colonial de Chachapoyas se mantiene casi intacto hasta nuestros días, y es una de las características que más atractivo le da a la ciudad. Un sentimiento religioso muy fuerte, fue la característica del poblador de esta región durante la colonia. En el año de fundación de Chachapoyas se levantó también su primera iglesia, luego se levantaron otras iglesias en Santa Ana y del Señor de Burgos. Consagraron a la agricultura y a la minería.

Al marcarse en este escenario de Amazonas, la etapa antigua o pre inca, la etapa colonial, nos vemos ya involucrados al grito de libertad que se conoce como la independencia en que los habitantes de Chachapoyas se incorporaron a la causa de la libertad y en abril de 1821, secundando la acción del Ejército Libertador de San Martín, desconocieron a las autoridades españolas y desterraron al subdelegado Francisco Baquedano y al Obispo de Maynas, Hipólito Sánchez, quienes abiertamente luchaban contra la Independencia. La historia recuerda entre los patriotas amazonenses, a Mariano Aguilar, Manuel Rodríguez, Luís Zagaceta, Lucero Villacorta, Juan Reina, José Fabián Rodríguez y a Dionisio Hernández. Ante este acto de rebelión, el Jefe Militar de Moyobamba, Coronel José Matos organizó un ejército de 600 hombres, que se encontró con los patriotas el 6 de junio de 1821 en la Pampa de Higos Urco. La organización y disciplina de los españoles no pudo nada ante el heroísmo de los patriotas, que sin entrenamiento ni conocimientos en disciplinas militares, se enfrentaron a los realistas, decididos a dar sus vidas en defensa de la libertad proclamada. Entre las grandes figuras de esta época destaca la de Toribio Rodríguez de Mendoza, quien formó una nueva



generación de patriotas; firmó el Acta de la Independencia Nacional en Lima; fue Rector del Convictorio de San Carlos, miembro destacado de la Sociedad Amantes del país, fundador y colaborador del Mercurio Peruano, Diputado de las Cortes de España y miembro del primer Congreso Constituyente.

Trasluciendo un poco la historia de creación de este departamento, mencionamos que el 01 de agosto del año 1831 se creó el Obispado de Maynas, formado por las provincias de Pataz (La Libertad), Chachapoyas y Maynas cuya capital la ciudad de Chachapoyas, con el nombre de Obispado de Chachapoyas, según disposición de la misma Ley del 21 de Noviembre de 1832 en que se creó el departamento Amazonas con las tres provincias indicadas anteriormente. La iniciativa fue de dos ilustres hijos de Chachapoyas: Don Modesto de la Vega y Don José Braulio de Camporredondo, este último encargado después de la Presidencia de la República, en ausencia del Mariscal Gamarra. La Ley de creación contenía además normas para promover el desarrollo económico del departamento, incluyendo exoneraciones de derechos en su comercio con Ecuador y Maynas. De acuerdo con esta Ley quedaban dentro de los límites de Amazonas las regiones de Pataz, Chachapoyas y Maynas. Salaverry intentó anular la creación de este departamento, que más tarde y en aplicación de diversas disposiciones demarcatorias fue reduciéndose en su área. El esplendor colonial de Chachapoyas fue apagándose durante la República, llegándose a convertirse en una ciudad enclaustrada y aislada del resto del país. Así permaneció Chachapoyas, durante más de un siglo en la República, sin carreteras de acceso, el camino tenía que hacerse a lomo de bestia, en largas y penosas caravanas desde la costa, o por los ríos desde la región del oriente.

El 25 de abril de 1835 se expidió un decreto dictatorial, por el que se reincorporaban dichas provincias al departamento de Trujillo; este decreto no tuvo efecto. Sin embargo por Ley de 10 en febrero de 1840 se agregó nuevamente, la provincia de Pataz (departamento La Libertad). La ciudad de Chachapoyas continuó siendo capital del departamento. Pero actualmente



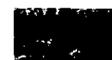
este departamento está formado por las provincias de Chachapoyas, Bagua, Bongará, Luya y Rodríguez de Mendoza, Utcubamba y Condorcanqui<

En cuanto al transporte aéreo podemos mencionar que el avión fue uno de los primeros medios de transporte que llegó a Amazonas, es decir primero a Chachapoyas antes que el automóvil y el camión.

Durante el gobierno del Dr. Manuel Prado, se construyó e inauguró la carretera que une a Chachapoyas con la gran vía de penetración Olmos-Marañón, y la pone en comunicación directa con Lima y el resto de la República. Con esta carretera la región, ha iniciado recién, su recuperación y su integración al país. Por ley del 1° de agosto de 1831 se creó el Obispado de Maynas, formado por las provincias de Pataz, Chachapoyas y Maynas, cuya capital sería la ciudad de Chachapoyas, con el nombre de obispado de Chachapoyas, según disposición de la misma ley. La ley del 21 de noviembre de 1823 creó el departamento de Amazonas con las tres provincias indicadas anteriormente. El 25 de Abril de 1835 se expidió un decreto dictatorial, por el que se reincorporan dichas provincias al departamento de la Libertad; este decreto no tuvo efecto. Por ley del 10 de febrero de 1840 se agregó, nuevamente, la provincia de Pataz al departamento de La Libertad. La ciudad de Chachapoyas continuó siendo capital del Departamento de Amazonas.

Pese a ello a comienzos del siglo XX el espacio departamental se encontraba físicamente desarticulado y las relaciones mercantiles entre costa, sierra y selva eran precarias, pero importantes para el desarrollo productivo de cada región ecológica. Estas regiones se comunicaban a través de trochas, caminos de herradura y caminos incas. En consecuencia a ello, las vías de salida a la costa o al oriente se realizaban a lomo de bestia, por medio de caminos de herradura.

En el año 1926 luego de arduos esfuerzos socioeconómicos se inicia la construcción de la carretera Chachapoyas - Balsas, a fin de enlazar el departamento de Amazonas con Cajamarca y por consiguiente articularse a la



costa, este esfuerzo tuvo resultados inmediatos sobre la producción agropecuaria y mercantil terrateniente andina, convirtiéndose en una alternativa tangible para el desarrollo nacional y transformando la incua economía comunal por otra esperanzadora y medianamente rentable, profundizando su mercantilización monetaria.

En las décadas del 50 y 60, se produce segundo gran proceso de ruptura paulatina del aislamiento por medio de la articulación de Chachapoyas a la carretera Olmos Marañón y al borde marginal de la selva. El primer logro, significó la apertura de la carretera que va desde Chachapoyas a Pedro Ruiz y desde allí al ramal que se dirige a Bagua Grande y a la carretera Olmos Marañón, y el segundo, se concretó con la construcción del ramal que intercepta a la marginal de la provincia de Moyabamba del departamento de San Martín. Lógicamente esto reforzó la presencia de Chachapoyas como el eje político administrativo, convirtiéndola además en el eje comercial y financiero del espacio productivo. El proceso de articulación continuó, hasta el 15 de agosto de 1960, donde la carretera termina llegando a Chachapoyas desde Bagua, solucionando el aislamiento existente y como consecuencia los productos de primera necesidad bajaron sus precios al 50%, asimismo incremento exponencialmente el número de vehículos de carga y pasajeros, utilizando la vía terrestre como principal medio de transporte (**Plan Vial departamental Participativo Amazonas 2010–2020:86**).

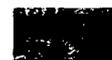
En la actualidad, el transporte por excelencia es el carretero, movilizandoo el 90% de pasajeros y el 95% de carga total, siendo la vía más transitada aquella de nombre “Fernando Belaunde Terry”, conectando Amazonas con el departamento de San Martín y Lambayeque; adicionándose la carretera bioceánica de Santa María de Nieva-Bagua–El Reposo, la carretera andina de Balsas–Chachapoyas–Pedro Ruiz. La Carretera Corral Quemado – Lonya Grande-Ocalli-Providencia, la Carrtera Puente Vilcaniza-Alto Imaza, la Carretera Chachapoyas-Rodríguez de Mendoza-luz de Oriente-uniendo el departamento de San Martín.



Esta acumulación histórica de vías e intentos constructivos configuró una trama vial en tal sentido que permitió el intercambio cultural, comercial, productivo y económico de zonas nativas amazónicas y serranas del departamento de Amazonas, activando el nexo estructural del transporte y la producción, en tal sentido este resultado es coherente y funcional con el sistema socio-económico cultural descrito en el capítulo II, y representa una contribución inteligente a toda propuesta económica - política integral de futuros gobiernos.

Determinando la conjunción de dichos espacios “infraestructura vial y producción local” diferenciamos la existencia del transporte por espacios: terrestre, aéreo y fluvial. Destacando el transporte terrestre por encima del aéreo y fluvial, pero no dejándose notar el transporte fluvial porque comunica los sectores inaccesibles por carreteras o aeródromos, vinculando activamente los ríos navegables a la capacidad de transporte por barcas, este sucedáneo es inmediatamente temporal en la provincia de Condorcanqui y en sus tres distritos que lo conforman (El Cenepa, Nieva y Río Santiago) y en la provincia de Bagua en el distrito de Imaza (Río Marañón y Chiriaco); y por último, en Chachapoyas el transporte aéreo, el mismo es operativa actualmente para transporte de pasajeros y carga con un promedio de ocho vuelos mensuales, mejorando el servicio en los meses de mayor flujo comercial y llegada de pasajeros (**Plan vial departamental participativo Amazonas 2010–2020:86**).

El transporte fluvial en el departamento de Amazonas es variado y representativo en la provincia de Condorcanqui y Bagua (zona de selva baja tropical) debido a la escasez de vías de circulación terrestre, conectando el masivo comercial y humano de las comunidades adyacentes y capital de la provincia de Nieva en dirección a Imacita y Viceversa. Su principal característica engloba el uso de barcas (botes), deslizadores, chalupas y peque peques, transitando los ríos Cenepa, Nieva, Santiago y Marañón, usualmente admiten cargas máximas transportables de 15 toneladas, y en el caso del río Marañón las embarcaciones pueden estar sobrecargadas con 50 t.



Una de las principales observaciones a este tipo de embarcaciones están relacionadas con la formalidad empresarial (la mayoría de las empresas son de carácter familiar e informal) y calidad del servicio (deficiencia en la seguridad, comunicación y seguro) (**Plan Vial departamental Participativo Amazonas 2010 – 202087**).

1.3. Objetivos.

Por tratarse de la situación actual del transporte en el departamento Amazonas, mi interés en este trabajo de investigación persigue los siguientes objetivos:

1.3.1. Objetivo General.

- ❖ Conocer la situación actual, implicancias o consecuencias generadas por el transporte en el departamento Amazonas y su desarrollo social.

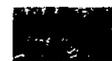
1.3.2. Objetivos Específicos.

- ❖ Conocer la situación actual del transporte en el departamento Amazonas.
- ❖ Determinar las implicancias sociales del transporte en el departamento Amazonas.
- ❖ Conocer las consecuencias generadas por el transporte en el departamento Amazonas.
- ❖ Conocer el tipo de transporte que circula en el departamento Amazonas y su interconexión con otras latitudes de la costa y la sierra.
- ❖ Proponer cambios en el transporte para el desarrollo de Amazonas

1.4. Materiales y Métodos.

1.4.1. Materiales.

Los materiales que se han utilizado en la metodología que rige el trabajo de investigación del *análisis situacional del transporte en Amazonas*, corresponden a conversaciones informales, entrevistas formales, encuestas al



Ministerio de Transportes y Comunicaciones-Chachapoyas, entrevistas a las autoridades de la Municipalidad de Santa María de Nieva y a algunas empresas de transporte en la capital de departamento Chachapoyas-Amazonas.

1.4.2. Métodos.

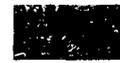
El trabajo de investigación: *Análisis situacional del transporte en Amazonas*, ha seguido un proceso metodológico sistemático, considerando para ello diferentes técnicas que nos permitieron la extracción de información de los conocedores de tema que nos involucra. Entonces el proceso metodológico se llevó a cabo en tres fases:

a) **Trabajo de gabinete 1.** En esta primera etapa se considera la recopilación de la información es decir el marco teórico que tiene que ver con la revisión bibliográfica de libros, tesis, revistas, folletos, informes de investigación, entre otros documentos de utilidad.

Con el marco teórico o revisión de la literatura existente, se diseñaron los esquemas de entrevistas informales, entrevistas formales y encuestas a los responsables del Ministerio de Transportes y Comunicaciones-Chachapoyas, Municipalidad de Santa María de Nieva y algunas empresas de transporte en Amazonas.

b) **Trabajo de campo.** Consistió en el recojo de la información a nivel descriptivo, que fueron plasmadas en las encuestas elaboradas en la *etapa de gabinete 1*. Durante esta fase de trabajo se realizó los registros detallados de cada caso de la siguiente manera:

❖ **Sondeo del espacio geográfico.** Consistió en la caracterización del espacio geográfico del transporte que se vincula con realidades del sur y norte del departamento; con la finalidad de identificar los medios de transporte que tiene Amazonas y los de mayor afluencia.



Esta técnica también permitió la caracterización de los tipos de transporte que se vienen dando y el crecimiento paulatino en nuestro ámbito considerando las mejoras de las vías y el nivel de control ya sea aéreo o fluvial. Y SUS DEFICIENCIAS

- ❖ **Entrevistas informales.** Se realizaron conversaciones con algunos pobladores que conocen de transporte y que viven en los puntos de mayor afluencia comercial. Estas entrevistas permitieron identificar los puntos de mayor afluencia de transporte. Este proceso se realizó sin la ayuda de grabadoras o cualquier otro medio a fin de no entorpecer la investigación y sensibilización del informante que integra una localidad.
- ❖ **Entrevistas formales.** Son las entrevistas que están dirigidas a cierta población y tiene que ver única y exclusivamente con el tema de investigación, con la finalidad de ampliar el conocimiento. Estas fueron realizadas con una grabadora, a través de un diario de campo para registrar lo que se observaba y la información que el encuestado brindaba al encuestador, por supuesto el registro fotográfico correspondiente
- ❖ **Encuestas.** Corresponden a unas fichas que fueron preparadas específicamente para los concedores del transporte con la finalidad de orientar el trabajo. La encuesta se constituye como el instrumento de vital importancia para recoger la información necesaria sobre la situación del transporte en Amazonas.



06 JUL 2012

Una vez concluida las encuestas, se elaboró una base de datos exclusivos para el trabajo materia de investigación, que al procesarse se obtuvieron resultados que son los que explicaremos más adelante.

c) **Trabajo de gabinete 2.** Esta etapa corresponde al procesamiento de la información como análisis de los datos, bibliografía recomendada con los



cuales nos lleven a la culminación del informe final (informe final de examen de suficiencia).

1.5. Marco Teórico

1.5.1. Antecedentes.

El departamento Amazonas, tiene una geografía accidentada, con siete provincias y un total de 83 distritos que ocupan poblaciones civilizadas y otras todavía en la primigenia. Este escenario ha sido objeto de estudio orientado a diferentes fines, para el caso concreto del transporte solo se resumen a algunos trabajos que no llenan completamente los vacíos esperados por todos.

Por el año de 1987, el Ministerio de Cordeamazonas (Corporación departamental Amazonas) realizó el Estudio Socioeconómico del departamento Amazonas; logrando con este estudio un esquema general de la realidad y problemática de Amazonas estudiando la ecología y medio ambiente, geología, hidrología, destacando las zonas de vida del departamento; así como el sistema vial a través de transporte terrestre, fluvial y aéreo que son los que cuenta Amazonas y que permite el desarrollo de este o su acercamiento con otras latitudes (**Ministerio de Cordeamazonas 1987**).

Este es un trabajo pionero en la región Amazonas, ya que sus datos fueron tomados por diversos profesionales capacitados en diferentes áreas, logrando un consolidado de información fehaciente y digna de ser tomada en cuenta, quizá faltando algunos datos por ser actualizados, pero la mayor parte de información esta corroborada con estudios actuales que no difiere en su contenido.

En el año 2004, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de la Dirección General de Transporte Acuático, desarrolla el estudio de la navegabilidad del Río Huallaga en el tramo comprendido entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón en el que nos da a conocer aspectos muy relevantes del transporte, especialmente de la vinculación fluvial de la ciudad de Yurimaguas, donde se inicia el Eje Fluvial Huallaga, materia del presente estudio,

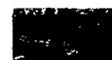


configurado con los ríos Marañón, Amazonas y ríos colectores menores. **(Consortio Hidrovia Huallaga 2005).**

El año 2005, el Gobierno Regional Amazonas realiza el Plan Vial Departamental, participativo-Amazonas, en el que determina toda la situación social del departamento con sus siete provincias, y de las implicancias socioeconómicas del departamento **(Plan Vial Departamental, participativo-Amazonas 2005).**

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo el año 2007, elabora el Plan Estratégico Regional de Exportación Región Amazonas. En la hace un desarrollo explicativo de la dinámica productiva y exportadora de Amazonas de los diferentes sectores tales como Agropecuario, minero, pesquero y acuícola, manufactura, artesanal, forestal y turismo. En dicho estudio considero que amazonas cuenta con una red vial de 2,311.4 Km de longitud, que significa el 2.59% del total existente a nivel nacional, indicando además que se ubica en el quinto lugar en lo que respecta a menor extensión vial después de los departamentos de Tumbes, Loreto, Ucayali y Madre de Dios. Además menciona que el sistema vial nacional representa el 32% de las vías de la región; el sistema departamental significa el 17%, conformado por las vías que integran la red intrarregional (troncales), que aún son insuficientes y solo articulan centros urbanos, faltando articular en gran medida las zonas rurales. El sistema vecinal representa el 51% y está constituido por los caminos que unen parcialidades comunidades y centros poblados menores al interior de la región.

El año 2008 con proyección al 2018, la Municipalidad provincial de Bongará desarrolla y publica el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP 2008-2018), alcanzando datos muy valiosos con respecto a sus características generales de la provincia, su crecimiento demográfico y sobre todo el sistema vial que esta provincia desarrolla y su conexión con la provincia de Chachapoyas y otras de la región **(Plan Vial Provincial Participativo 2008).**



En ese sentido destacamos la participación del Gobierno Regional Amazonas que realizó un estudio o Plan Vial departamental participativo Amazonas 2010-2020; en el que detalla aspectos importantes del transporte tanto terrestre, fluvial y aéreo con datos actuales que se tiene hasta el momento. Este plan involucra todas las esferas sociales de Amazonas que tiene que ver con la geografía del departamento, aspectos turísticos, económicos y sobre todo enfatizando el desarrollo vial de este departamento y su interconexión con otras latitudes. (Plan Vial Participativo Amazonas 2010).

En el año 2011, el Ministerio de Transporte, comunicaciones, Viviendas y construcción; a través de la dirección General de Transporte Acuático, realiza un estudio al Transporte Fluvial y Vía Navegable en el Perú. En el que destacan las condiciones de navegación de los ríos que es variable y estacional presentando las mayores restricciones en los períodos de vaciante que corresponden a los meses de Julio / Septiembre, que a su vez significa mayores costos, sea por pérdida de tiempo en navegación, posibles daños a las naves, pérdida de profundidad en los canales de acceso a los puertos, etc. Según sus características técnicas, los puertos de Iquitos y Yurimaguas son de tipo flotante, los mismos que cuentan con facilidades de atraque, almacenaje y equipos suficientes para el manipuleo de carga; y además Puerto Maldonado que cuenta con una plataforma fija.

1.5.2. Base Teórica.

El hombre desde que aparece sobre la tierra ha estado en constante lucha con su medio geográfico inventando y descubriendo cosas como lo exigía el cotidiano de la vida que cada día lo llevaba a mirar los horizontes geográficos con más sapiencia, logrando mantener un equilibrio hombre-naturaleza.

Originalmente el hombre se dedicaba a recolectar las frutas, después descubrió que solo encontraba ciertos frutos de determinada estación del año; después se dedicó a la caza, que estaba determinada por el cambio de estaciones, pues los animales que cazaban emigraban de norte a sur o hacia las montañas en busca de pastos. Estos cambios sistemáticos le condujeron a seguir a los animales, y



a recordar donde y cuando podría encontrar fruta o raíz; así al estar consciente de su pasado, planteó también sus futuras migraciones para seguir a los animales; estos frutos quizá fueron los determinantes que lo convirtieron en nómada. (Francisco de la Torre 2006:12).

Las plantas de las que mayormente dependía su alimentación, fueron las que lo llevaron a desarrollar su agricultura; al descubrir que se podía multiplicar las semillas sembrándolos en espacio reducidos y que esto les resolvería sus necesidades, llevando consigo a ser sedentario y su actividad de siembra se convirtió en una tradición acompañada de ceremonias mágicas y rituales, esto permitió que aumentara la población en una localidad según la abundancia de alimentos existentes, aunque la agricultura a inicios fue complementaria a la alimentación se volvió fuente principal de alimentos. Sin embargo el hombre seguía en busca de nuevas noticias en este planeta, es así que el descubrimiento del fuego fue importante en su desarrollo, pues su calor lo ayudó a soportar el frío y su luz lo volvió más soportable la noche. Al comprobar que los animales temían el fuego, lo utilizó como arma para espantarlos de grutas y cavernas conquistando para sí esos refugios. (Francisco de la Torre 2006:12 y 13).

Más tarde se dio cuenta que con el fuego podía cocer sus alimentos, y empezó también a domesticar a los animales, descubriendo que algunos de los animales le eran útiles en su consumo de carne, leche y sus pieles como abrigo, por lo que empezó a criar rebaños y trasladarse a diversos lugares en busca de hierba; además descubrió que estos le servían como transportadores de carga y así aliviaban el peso que estos tenían que cargar a grandes distancias, para el viejo mundo los primeros animales de carga quizá sean los perros, mientras que para nuestro medio lo sean las llamas "Lama glama". Entonces así nace el transporte para que hoy en día más refinado se tenga clasificación de medios de transporte en el mundo entero.

Factores de medición del transporte. Según Francisco la Torre, existe seis factores de medición en el transporte 2006: **Comodidad** (cada medio de transporte presenta características y grado de comodidad diferente, con

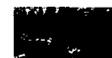


asientos reclinables, busca cama, etc.), **Agilidad** (movimiento) (corresponde al desarrollo de los conductores en el campo de llegar al destino en el tiempo prudencial), **Penetración** (consiste en el desplazamiento y la capacidad del conductor para llegar a su destino), **Precio** (cobrar poco pero entregar mejor servicio), **Rapidez** (fluidez del medio de transporte en llegar a tiempo al lugar de destino, previo a la organización de trabajo que este tenga) y la **seguridad** (Buscan dar seguridad a sus ocupantes frente a cualquier eventualidad y los conductores están psicológicamente aprobados para este tipo de trabajo) (Francisco de la Torre 2006:17 y 18).

Transporte. *m.* Acción y efecto de transportar o transportarse. El transporte se considera un aspecto fundamental del comercio. Por su naturaleza es un contrato bilateral y consensual. Según su objeto puede ser de personas o de cosas. Por el medio en que se desarrolla se distingue en terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, todos ellos sujetos a reglamentaciones administrativas (Diccionario Enciclopédico Vox 1. © 2009 Larousse Editorial, S.L).

El transporte fluvial. Viene a constituir la navegación que realizan embarcaciones a través de los ríos navegables movilizandoo carga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendo puntos geográficos diferentes en el ámbito nacional e internacional. (MTC-Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción Dirección General De Transporte Acuático 2011).

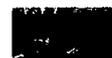
Vías Fluviales o Hidrovías. Los ríos constituyen las vías fluviales o hidrovías por donde transitan diferentes tipos de embarcaciones trasladando pasajeros y/o carga entre puertos ubicados en las márgenes de estas vías para facilitar el transporte de mercancías, estableciéndose rutas y tráficos de acuerdo a la demanda del transporte (MTC-Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción Dirección General de Transporte Acuático 2011).



Carreteras. Se define a las carreteras como el camino público, ancho y espacioso, destinado al tránsito vehicular (Francisco de la Torre 2006:27).

Importancia social del transporte. El desarrollo del transporte está directamente vinculado con otros cambios que afectan a la sociedad en otros órdenes, como el espacio demográfico, pues advierte que las poblaciones urbanas crecen a expensas de las poblaciones campesinas. Las ciudades atraen continuamente a la población rural y si a eso le agregamos que se disponga de amplios y eficientes medios de transporte, se asiste el crecimiento rápido y descompensado de las grandes urbes (Francisco de la Torre 2006:21).

Importancia política del transporte. Este se ha hecho patente sus efectos benéficos en el terreno político, nacional e internacional. Los transporte son en sí mismo un excelente instrumento de publicidad e información, razón por la cual han dado un golpe decisivo al despotismo; a muchas de las desigualdades sociales (Francisco de la Torre 2006:22).



CAPÍTULO II: RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN.

2.1. Medios de Transporte.

El trabajo de investigación basado en el análisis situacional del transporte en Amazonas nos abre una brecha importante en el entendimiento sociocultural y crecimiento demográfico de la población, que basan su economía en el desarrollo de la agricultura y la crianderia de ganados; no dejando de lado que en estos últimos años, la provincia de Bongará se ve un poco favorecida por mineras que realizan exploración y estudios ayudando así en las mejoras económicas de la población y dejando consigo una infraestructura de trochas Carrozables que nunca antes se ha logrado con la presencia del estado peruano. Además de lograr mejores expectativas de su economía, con lo que viene de la costa, que para esto juega un papel preponderante los medios de transporte; así como el cruce de la carretera Fernando Belaunde Terry, por su territorio dando un mayor crecimiento a los poblados como Pedro Ruiz (punto principal de acogida vehicular y comercio) y Poma Cochas, más que a la capital de Jumbilla que se encuentra distante de esta principal vía de la región.

Mirando las siete provincias (Chachapoyas, Luya, Bongará, Rodríguez de Mendoza, Bagua, Utcubamba y Bongará) y los ochenta y tres distritos que tiene el departamento Amazonas, así como el crecimiento demográfico que se da por el aumento poblacional tanto de naturales como migraciones; vemos que esta tiene tres medios de transporte importante que de una u otra manera favorece el desarrollo de la población y en el peor de los casos también ayuda al desmedro en contaminación medioambiental que es la parte sustancial de nuestra sobrevivencia.

Si recordamos la historia de nuestros primeros ancestros, de las formas en que se desarrollaron y se expandieron a través del espacio geográfico, me permito en deducir que fueron las motivaciones históricas, antropológicas y biológicas las que



llevaron al hombre a desarrollar los diversos medios de transportes unos rudimentarios y otros más sofisticados. De otro lado diríamos que la curiosidad del ser humano, lo ha incentivado a querer explotar su morada, moviéndose y desplazándose cada vez más lejos, para satisfacer sus ansias indudablemente debería de inventar. Es así que aproximadamente 5,500 años se inventó la rueda y con esto inició un cambio en el medio de transporte logrando trasladar de un lado a otro sus productos y el hombre mismo de forma más fácil; quizá esta sea la forma más remota de entender el transporte en su faceta inicial dependiendo de la realidad de cada ciudad o poblado.

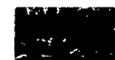
Teniendo el pleno conocimiento, hacemos mención que el departamento Amazonas cuenta con tres medios de transporte (*Terrestre, fluvial y aéreo*) que dan mayor desarrollo a sus localidades y su competitividad con otras regiones, que hacen uso de carreteras, los aires del cielo y la corriente fluvial lográndose conectar Amazonas con la sierra y la costa.

2.1.1. Transporte Terrestre.

Dentro de esta categoría explicativa encontramos dos clases de transporte: uno vehicular y otro conocido como transporte animal (acémilas de carga), ambos tienen su radio de acción en esta jurisdicción dependiendo de la geografía e infraestructura vial que posee el departamento.

a) Transporte Animal. Está determinado por el ganado caballar (acémilas de silla y de carga), que son muy frecuentes en la provincia de Luya, Rodríguez de Mendoza, Chachapoyas, Bongará, Bagua y Utcubamba; especialmente sus poblados o distritos que estas tienen.

Los pobladores de los distritos de cada provincia que se hace mencionados líneas arriba, basan su economía en la agricultura, destacando el cultivo de Café, Maíz, papa, entre otros; cuyos terrenos de cultivos quedan distantes a la capital de provincia y que solamente algunos de ellos poseen trochas Carrozables, mientras que otros solo tienen caminos de herradura que

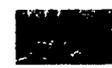


imposibilita el tránsito vehicular, pero que a esto le sustituye las acémilas de carga.

Por tomar como referencia, a los pobladores de los distritos de Ocallí, Camporredondo y Pisuquia de la provincia de Luya, vemos que sus terrenos agrícolas son distantes donde no se tiene presencia vehicular; entonces ellos hacen uso de la crianderia de ganado caballar para usarlos como medios de transporte y así lograr sacar sus productos hasta las capitales de provincia o distritos, que luego se obtendría las unidades vehiculares para trasladarlos dichos productos a otras latitudes. La crianza del ganado caballar para su empleo como medio de transporte y carga tiene larga data. Los pobladores de todos los anexos de Ocallí y demás distritos los utilizan para transportar y comercializar sus productos (yuca y café) en el distrito de Ocallí que se convierte en el punto central de la comercialización debido a la existencia de una carretera (Revilla et al 2005:91).

Considerando la opinión de los lugareños (Diógenes Sánchez Tarrillo de 39 años de edad, Hermógenes Sánchez Díaz de 42 años de edad), vemos que acémilas de carga demoran en el transporte de sus productos hasta llegar al punto deseado; pero no existe otra alternativa ya que sus autoridades de turno no gestionan la construcción de trochas Carrozables para esos puntos, pero si así fuese el caso, tampoco tendría razón de ser ya que se tendría que construir miles de trochas Carrozables a diferentes puntos del sector agrícola, cosa que nunca se hará debido a que alteran con nuestro entorno natural y por consiguiente nos dejarían con pocas área de cultivo.

De otro lado vemos rentable la crianderia de ganado caballar como medio de transporte, ya que se alimentan de pastos naturales que nos brinda la madre naturaleza y no se gasta combustible como si se hace con un vehículo, de otro lado no se contamina el ambiente y logramos obtener productos en un punto indicado mantenido latente los caminos de herradura que se dejan ver en las proximidades del departamento; y que con el mejoramiento de las trochas, estas son sustituidas por moto taxis y



motocicletas que de una u otra manera favorecen el traslado en el menor tiempo posible.

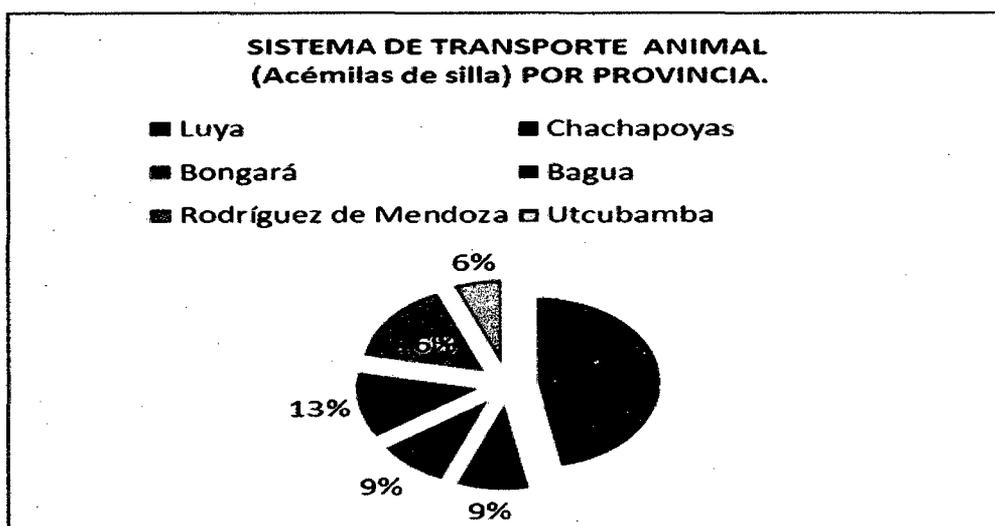
El ganado caballar (medio de transporte terrestre), es alimentado por pastos naturales, suministrado con medicamentos a fin de mantener en buen estado ya que se constituye en el elemento de gran importancia en el traslado de productos; así como de ayuda al hombre en sus horas de fatiga que recorre varias horas para llegar de un pueblo que otro que no cuenta con Trochas Carrozables.

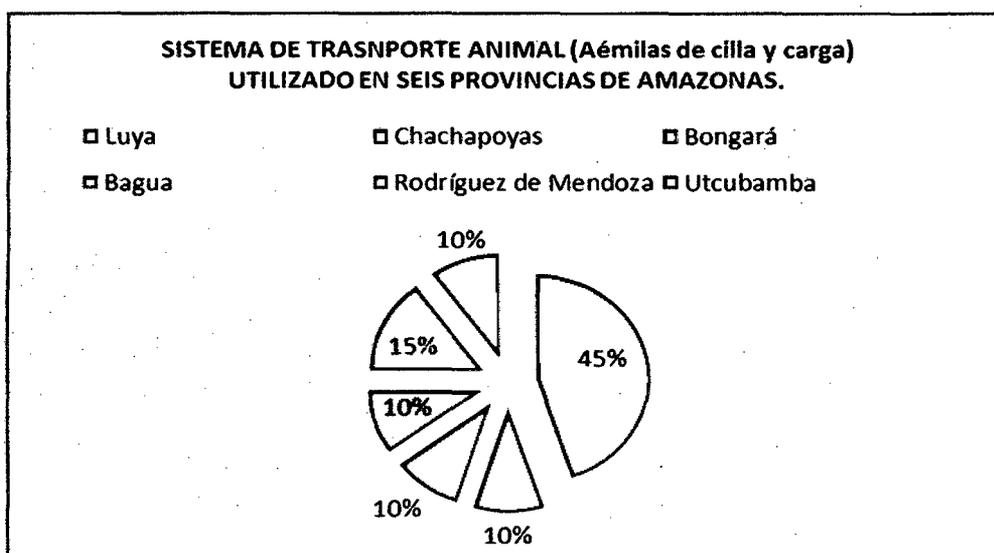
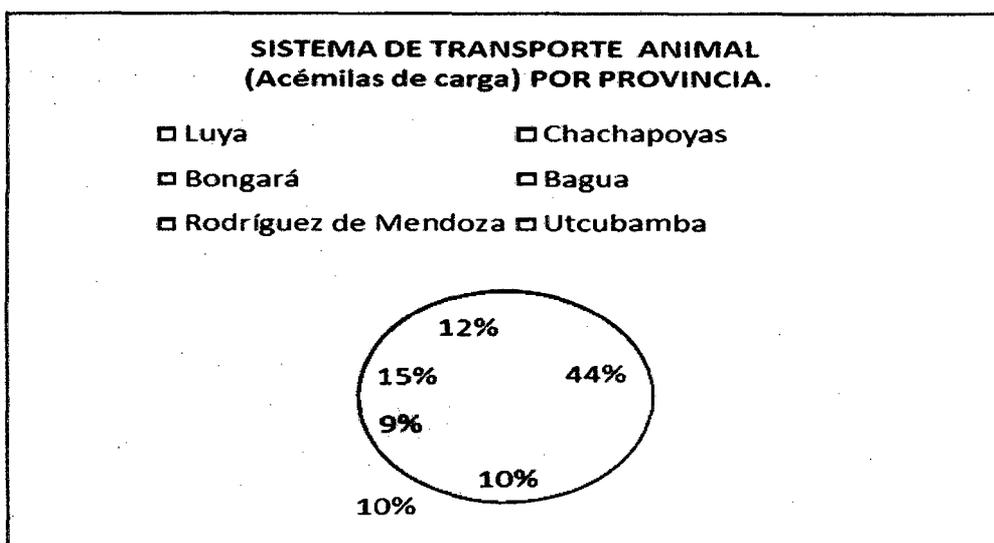
Cuadro N° 01. Provincias que hacen uso del transporte animal.

PROVINCIAS	SISTEMA DE TRANSPORTE ANIMAL		
	Acémilas de silla	Acémilas de carga	TOTAL
Luya	15	30	45
Chachapoyas	3	7	10
Bongará	3	7	10
Bagua	4	6	10
Rodríguez de Mendoza	5	10	15
Utcubamba	2	8	10
	TOTAL %		100

Fuente: Elaboración propia.

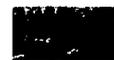
Por los datos expuestos, podemos concluir que el transporte animal se siguen utilizando, con mayor frecuencia en la provincia de Luya, luego le sigue la provincia Rodríguez de Mendoza; destacando a la Bagua y Utcubamba con el menor índice de su utilización.





Considerando el transporte animal con mayor índice y frecuencia en la provincia de Luya, vemos que Amazonas con la infraestructura vial de Trochas Carrozables y Carreteras que posee, no alcanza a interconectar los 83 distritos que tiene; permitiendo que todavía tengan como arterias de comunicación los caminos de herradura a través del uso de acémilas y que logran mantener la conexión de los poblados de distritos con las provincias del departamento y de estas su conexión a través del sistema vehicular con la costa, sierra y el nor oriente peruano.

b) **Transporte Vehicular.** El servicio vehicular está determinado por las siguientes empresas: Móvil Tours S.A.C (Jr. Libertad n° 464), Trans Servis

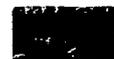


Kuelap S.R.- (Jr. Ortiz Arrieta n° 412), Empresa Comercial Transporte Zelada S.R.L (Jr. Ortiz Arrieta n° 310), Empresa de Transportes Virgen del Carmen (Jr. Salamanca n° 06), etc, etc. (Ver cuadros n° 001 al 063) que tienen mayor cobertura en el servicio de pasajeros cuya incidencia es significativa en el traslado de pasajeros y recursos económicos e industriales. Estas empresas han aperturado su servicio hacia diferentes puntos de la zona este y sur del departamento, interconectando el Eje Chachapoyas-Bagua-Chiclayo-Trujillo-Lima; siendo el servicio todos los días en horarios (1:00 pm, 6:45 pm, 7:30 pm y 8:30 pm). Chachapoyas-Leymebamba-Balsas-Celendín-Cajamarca; siendo su servicios todos los días en horario (5:00 am) Chachapoyas-Luya y aledaños, siendo su servicio dos veces por semana. Chachapoyas- Rodríguez de Mendoza y aledaños, siendo el servicio de dos veces por semana.

Para el servicio de transporte de carga, se encuentra con un gran número de unidades móviles, notándose un alto grado de dependencia en el flujo de productos que ingresan y salen del departamento siendo un problema álgido en materia de dicho servicio, pero que permite la conexión con Chiclayo-Trujillo-Lima y el nor oriente peruano con San Martín.

Por tomar como ejemplo a la capital de departamento (Chachapoyas), en esta no existe terminales, la mayoría de empresa se encuentran en ocupando cocheras en algunos puntos o calles de la ciudad, todavía Chachapoyas es carente de un ordenamiento vehicular.

El parque automotor actual del departamento, se observa en los cuadro n° 64, 65 y 66, denota un crecimiento lento para, alcanzando un número de 596 unidades vehiculares inscritos en la dirección departamental de circulación terrestre de Amazonas, un buen porcentaje de estos vehículos están concentrados en la provincia de Bagua y Utcubamba. Lugar de mayor aceptación para varias empresas que cubren la misma ruta y que siempre trabajan en coordinación para mantener los altos costos (concertación de precios) impidiendo una competencia real del mercado.



El sistema departamental de Transportes más utilizado en el departamento es el transporte carretero que une al 82% de las capitales de distritos del departamento, facilitando el transporte de personas y el intercambio comercial a nivel nacional, regional y departamental. Si bien un gran porcentaje de capitales de distritos son accesibles, el 18% restante está conformado por las capitales de distrito que no se encuentran interconectados mediante carreteras, sino mediante caminos de herradura y los ríos de fuerte navegabilidad caso concreto los de la provincia de Condorcanqui, correspondiendo específicamente a seis (6) distritos de la provincias de Chachapoyas, cinco (05) distritos de la provincia de Luya, un (01) distrito de la Provincia de Rodríguez de Mendoza y dos (02) distritos de la Provincia de Condorcanqui (vía fluvial), lo que constituye una barrera para la integración efectiva, existiendo una débil vinculación vial. (**Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:79**).

La infraestructura departamental existente y las principales vías vecinales presentan zonas estrechas con radio curvatura que necesita ser mejorado en muchos tramos, puentes y pontones de poca capacidad de soporte, estructuras hidráulicas en mal estado (colapsadas, rotas o en desuso) o inexistentes. Así mismo las vías presentan hundimiento en la plataforma a causa de fallas en el terreno de fundación lo que necesitan ser tratadas. (**Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:79**).

Relación de vehículos inscritos por cada año en la dirección departamental de circulación terrestre de Amazonas. Considerando la base de datos del Ministerio de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del departamento Amazonas, actualizado del año 2012; podemos indicar a través de los siguientes cuadros la Razón Social de las Empresa, gerente y el tipo de unidad vehicular con que estas cuentan y de su desplazamiento a través del departamento Amazonas que están articuladas por sus vías terrestres que conectan con la costa y el nor oriente peruano. En ese sentido la ruta trazada, terminales terrestres, placa del vehículo, año de fabricación y el número de unidades por empresa, se

encuentran distribuidas en los Cuadros del 001 al 063, que siguen en una sucesión ordenada de acuerdo al criterio del investigador.

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES GRAN VILAYA" S. A.
GERENTE : VILMER EDINSON BOCANEGRA PERALTAL

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA.	Pje. David Reyna Cdra.2 y El Jr. Grau Cdra. 3 –Chachapoyas. Jr. Juan Zumaran Pastor y Cesar Plasencia-Pedro Ruiz. Jr. Ricardo Palma N° 264 Bagua Grande.	M1C-589	2002	M1	10
		BGX-305	1995		
		AOQ-454	1993		
		AW-1139	1993		
		BGO-519	1993		
		BK-5142	1994		
		M1S-648	2001		
		CIA-487	2007		
		M3F-695	2008		
		B9E-234	2011		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					10

RAZON SOCIAL : EMPRESA de Servicios de Transportes y Turismo "SAN MIGUEL ARCANGEL" S. A. C.
GERENTE : BARTOLOME TRUJILLO DIAZ

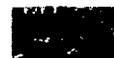
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-SAN BARTOLO (LUYA-LAMUD) Y VICEVERSA	JR. GRAU 334 CHACHAPOYAS-AMAZONAS JR. INDEPENDENCIA S/N SAN BARTOLO SANTO TOMAS	RL-2005 RW-1219.	1998 1995	M2	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE Transportes "UTCUBAMBA" S.A.
GERENTE : DAVID YALTA CACHAY

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA. CHACHAPOYAS PEDRO RUIZ Y VICEVERSA.	Jr. Ricardo Palma N°108 Bagua Grande.	SW-1236 TGA-646	1997 1999	M1.	02
	Jr. César Plasencia Y Juan Zumaran N° 107 Pedro Ruiz.				
	Jr. Grau N° 370 Chachapoyas.				
	Jr. Grau N° 310 Chachapoyas – Amazonas.				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "BORIS" S.A.C.
GERENTE : WILMER RUIZ CIEZA.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA)- PROGRESO (BONGARA) Y VICEVERSA	Lote N° 13 de la Mz. Sm1 del pueblo tradicional cercado de Bagua Grande Carretera Fernando Belaunde Terry S/N El Progreso.	RC-4133	1989	M1	04
		RQ-9533	1991		
		RIO-080	1991		
		RX-1457	1991		
		RU-4272	1991		
		RL-2124	2005		
		RQA-550	1996		
		RL-5013	1991		
		RC-2041	1991		
		RIL-234	1992		
		RL-5164	1992		
		AST-711	2008		
		RB-5137	2008		
		RQA-245	1995		
		PID-962	1993		
		RIV-210	1994		
		RL-1350	1992		
M1W-957	2009				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					25



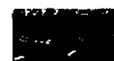
		A7F-953 M1K-757 RC-6269 MIR-794 PIC-721 SID-966 SID-964 SIF-950 SIE-959 AOT-763 SIE-964	2009 2010 2008 2009 2007 2011 2011 2011 2011 2011 2011		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					29

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE Transportes "UTCUBAMBA" S.A.
GERENTE : DAVID YALTA CACHAY

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA. CHACHAPOYAS PEDRO RUIZ Y VICEVERSA.	JR. RICARDO PALMA N°108 BAGUA GRANDE.	AW-1167 AW-8113 AW-1173 SW-1204 TW-1171 SW-1271 SQM-139 IQ-5862 (B) TW-1238 AW-1105 AW-1168 SW-1168 (B) BC-7849 SW-1366 (B) TL-1509 SQQ-505 TL-1467 SC-4636 TL-2513 P1C-022 SC-6663 COQ-642 CD-7300 Z1V-482 T1N-575 BZ-1612 (B)	1994 1994 1993 1997 1999 1999 1997 1992 2003 1992 1995 1996 1994 2000 1999 1998 2000 1998 1994 2004 1999 2002 1998 1999 2011 1994	M1.	22
	JR.CESAR PLASCENCIA Y JUAN ZUMARAN N° 107 PEDRO RUIZ. JR GRAU N° 370 CHACHAPOYAS. JR.GRAU N° 310 CCHACHAPOYAS - AMAZONAS.				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					28

RAZON SOCIAL : EMPRESA de Transportes de Pasajeros, Carga y Turismo "Chachapoyas Tours" S. R. L.
GERENTE : REMIGIO CRUZ ROJAS

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-BAGUA (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA	GDE. JR. GRAU 330 CHACHAPOYS-AMAZONAS JR. JOSE OLAYA N° 418 BAGUA GRANDE	SW-1496 SW-1476(B) AW-1142(B) AW-1129 BQH-828 SC-5360 AW-1169 SW-1325 CC-6732 SOF-485 AW-1191 TL-1392 SC-4090 SOG-812	2002 2004 1993 1993 1997 2000 1994 1998 2004 1998 1995 2000 1995 1998	M1	08
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					08



RAZON SOCIAL : Empresa de Transportes de Pasajeros, Carga y Turismo "CHACHAPOYAS TOURS" S. R. L.
GERENTE : REMIGIO CRUZ ROJAS

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - JUMBILLA - PROGRESO (YAMBRASBAMBA) Y VICEVERSA	JR. GRAU 330 CHACHAPOYAS-AMAZONAS. JR. JOSÉ OLAYA N°418 BAGUA GRANDE.	SW-1453	2001	M1	09
		SOK-459	1999		
		SW-1327	1998		
		TL-1583	2000		
		SC-6141	2000		
		SOM-354	1998		
		SON-425	1998		
		SW-1411	2001		
		SW-1476(B)	2004		
		TK-2877	2001		
		AW-1142(B)	1993		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					09

RAZON SOCIAL : EMPRESA Transportes "CAUTIVO DEL ORIENTE" S. A.
GERENTE : ARCENIO BARBOZA CASTILLO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA)-PTE. SAN ANTONIO (BONGARA) Y VICEVERSA CON: 34 UNIDADES VEHICULARES CATEGORIA M1. INCREMENTO: 30 UNIDADES VEHICULARES. CAT.M1 INCREMENTO: 2 UNIDADES VEHICULARES CAT. M1	JR. RICARDO PALMA N° 380 BAGUA GRANDE. AV. FERNANDO BELAUNDE TERRY KM N° 374-PROGRESO	TL-1691	2000		
		TL-1399	1998		
		SOV-041	2000		
		SOP-894	1999		
		TL-1516	1999		
		SC-5561	2000		
		TW-1240	2001		
		SC-5588	2000		
		TL-1737	2000		
		TW-1043	1998		
		TL-1472	1999		
		TGD-121	2001		
		SOF-877	1999		
		SOQ-876	2000		
		SX-1475	1999		
		SC-4901	1998		
		SQU-831	1997		
		SQO-601	1997		
		SOV-235	2000		
		SD-7217	1998		
		TL-2191	2001		
		SOQ-684	1999		
		TW-1198	1999		
		TGS-489	2002		
		TL-1604	2000		
		ROH-871	2001		
		SON-174	1998		
		TL-1723	1998		
		SZ-9152	2000		
		SC-5900	1999		
		TL-1812	2000		
		SOM-368	1999		
		TGX-168	2002		
		TGL-655	2001		
A4G-323	1998				
M1Q-637	2007				
SQU-272	2001				
TL-2575	2004				
TL-2543	2005				
CL-1062	2003				
TH-3472	2003				
M2G-659	2007				
A2X-082	1998				
M2N-654	2001				
TL-2062	2001				
C1L-689	2005				
C7V-640	2006				
TL-1878	2002				
C4I-685	2003				
B2R-458	2006				
M2N-649	2006				
M1O-618	2006				
LIA-470	2003				
T2F-615	2001				
TL-2455	2005				

		A5V-663 M1Q-653 TL-1887 LGJ-085 M2W-662 M2X-620 M1B-697 M1U-647 A4Y-141 C1H-673 M1R-608	2008 2001 2000 2000 2008 2006 1999 2006 2000 2000 2005		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA de TRANSPORTES "HUAYABAMBA" S. R. L.
GERENTE : ANGEL E. ALVARADO TRIGOSO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi				
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA) Y VICEVERSA	Jr. Ortiz Arieta N° 372 Chachapoyas- Jr. Matiza Rimachi S/N Rod. De Mend.	CP-4450	1994	MI	10				
		AOP-202	1994						
		AW-1092	1992						
		BGH-985	1993						
		AU-3252	1993						
		BIH-491	1995						
		CE-2176	1994						
		AW-1188	1995						
		AW-1118	1993						
		BK-4105.	1995						
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					10		

RAZON SOCIAL : EMPRESA de TRANSPORTES "CHINATA TOURS" S. A.
GERENTE : JORGE FERNANDO. OCAMPO CHAVEZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - PEDRO RUIZ (BONGARA) Y VICEVERSA	Jr. Grau N° 310 Chachapoyas Esquina Av. Sacsahuaman Y Zumarán Pastor Frente Al Banco De La Naciones/N Pedro Ruiz	AQO-567	1992	MI M2	28
		AW-1131	1993		
		BO-3385	1992		
		AW-1219(B)	1995		
		CP-4397	1992		
		AO-9213	1992		
		BGK-305	1994		
		CC-1218(B)	1994		
		AW-1099	1992		
		AW-1226	2000		
		AW-1228	2000		
		TGM-383	2001		
		AW-1213	1995		
		BZ-2606	1994		
		AW-1224	1999		
		AW-1215(B)	1995		
		AOH-289	1993		
		AW-1229(B)	2001		
		BK-5729	1996		
		AW-1152(B)	1994		
		SOW-476	2000		
		SQN-100	1998		
		SC-5592	1999		
		TGN-059	2001		
		SW-1502	2003		
		AW-1240	2005		
		TGD-332	2000		
		M1E-149	2003		
		CC-6306	2005		
		M1Q-667	2007		
		A6C-018	2006		
		M1A-093	2003		
		M3M-961	2007		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					28

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIO TURÍSTICO "HUAYLLA BELEN" S. R. L.
GERENTE : MARIA N. MESTANZA DE VARGAS

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - LUYA - LAMUD Y VICEVERSA	Jr. Libertad Cuadra 10 Chachapoyas Jr. Bolognesi N° 468 Luya	SW-1331	1999	M1	09
		SW-1218	1997		
		SW-1265	1997		
		SW-1375	1999		
		SW-1134	1996		
		TL-2104	2001		
		M2B-953	2010		
		M1V-964	2010		
		M2D-966	2007		
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES			

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES PIONEROS DEL ALTO MAYO S.A.
GERENTE : SEVERO PEREZ DELGADO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) - PTE. SAN ANTONIO (BONGARA) Y VICEVERSA	Av. Chachpoyas N°2832 Bagua Grande Fernando Belaunde Terry S/N El Progreso S/N El Progreso	RQE-655	1,996	M2	35
		RC-4935	1,992		
		RP-5070	1,993		
		RC-3114	1,994		
		RB-2606	1,993		
		RL-5138	1,993		
		RX-1694	1,994		
		RQH-463	2003		
		RW-1225	1,994		
		RD-4916	2,004		
		RX-1775	1,994		
		RC-4249	1,994		
		RL-5227	1996		
		RL-5041	1992		
		RX-1792	1997		
		RC-4800	1991		
		RC-2424	1993		
		RC-6654	2009		
		RB-6005(B)	2007		
		S1A-743	2010		
		S1A-738	2010		
		M1I-704	1994		
		RQC-838	2009		
		T2A-955	2010		
		M2F-954	2011		
		M3H-961	2011		
		A3E-710	2007		
		S1B-749	2011		
		M2U-964	2011		
		A1S-967	2007		
		S1C-969	2011		
		M1S-959	2010		
		A0M-962	2010		
RC-5717	2008				
M1A-968	2009				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					35

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTE Y TURISMO "CHASQUI" S. R. L.
GERENTE : JOSE FERNANDO DELGADO ARISTA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - PEDRO RUIZ (BONGARA) - BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA	Jr. Grau N° 330 Chachapoyas Jr. Juan Z. Pastor N° 186 Pedro Ruiz Jr. Cesar Vallejos N° 225 Bagua Gde.	TL-1053	1994	M1	11
		TL-1553	2001		
		CD-3175	1993		
		TW-1134	2000		
		SOR-553	1998		
		TW-1265	2002		
		CW-1002	1,995		
		SOW-022	2,000		
		M3H-687	2011		
		CC-6397	2009		
		M1S-223	2002		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					11



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y TURISMO EL DORADO TRAVEL TOURS S.A.C.
GERENTE : ERBIN CARLOS CARBAJAL AQUINO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS- EL PROGRESO (BONGARA) Y VICEVERSA	JR. ORTIZ ARRIETA N° 310 CHACHAPOYAS CASERIO ABRA PATRICIA KM 364 EL PROGRESO	M1G-771	2009	M2	07
		M1C-959	2010		
		B7K-680	2004		
		A6K-700	2004		
		A2R-790	2010		
		M2F-959	2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					07

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS LUYA EXPRESS S.A.
GERENTE : ROSA YSABEL BAZAN VALQUE

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-LUYA-LAMUD VICEVERSA	Jr. Libertad Cuadra 10 Chachapoyas- Jr. Grau N° 242 Lamud - Amazonas Jr. Bolognesi N° 468 Luya	SW-1164	1996	M1	03
		SOC-491	1997		
		SW-1216	1998		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA de Transportes "TRANSERVIS AMAZONAS" S. R. L.
GERENTE : SEGUNDO ALFONO PEREZ MUÑOZ

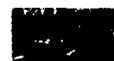
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - LUYA - LAMUD Y VICEVERSA	Jr. Libertad N° 1079 Chachapoyas Jr. Bolognesi N° 468 Luya Jr. Miguel Grau 290 Lamud	SQQ-315	1997	M1	06
		SW-1108	1994		
		SW-1174	1996		
		SOS-787	2000		
		AW-1190	1990		
		SW-1281.	1998		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "MILAGROSA CRUZ DE MOTUPE" S. R. L.
GERENTE : HUMBERTO RENGIFO GARCIA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA	Jr. Ortiz Arrieta N° 372 Chachapoyass Intersecciones Del Jr. Toribio R. De Mendoza Y Jr. Matiaza Rimachi De Rodríguez De Mendoza.	BIL-423	1994	M1 M2	09 01
		LGU-200	2003		
		AU-3491	1995		
		BGC-294	1995		
		Z2A-644	1995		
		AOE-114	1994		
		CP-4649	1994		
		AW-1218	1996		
		M1J-628	1992		
		A1T-954	2006		
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES			

RAZON SOCIAL : EMPRESA AGENCIA DE VIAJES TURISMO EXPLORER E.I.R.L.
GERENTE : MANUEL R. JIMENEZ REYNA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-COHECHAN Y VICEVERSA CON: 01 UNIDADES VEHICULARES CATEGORIA M2	Jr. Bolognesi S/N Cohechan	AS1-740	2008	M2	01
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					10



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES ROLLER KUELAP EXPRESS S.R.L.
GERENTE : RAUL HUAMAN HUAMAN

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-CHOCTAMAL-SAN DEL REJO Y VICEVERSA	JUAN Jr. Grau N° 302 Chachapoyas – Amazonas San Juan Del Rejo S/N	RIL-694	1992	M2	02
		M1A-966	2009		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES ROLLER KUELAP EXPRESS S.R.L.
GERENTE : RAUL HUAMAN HUAMAN

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-CHOCTAMAL-SAN DEL REJO Y VICEVERSA	JUAN Jr. Grau N° 302 Chachapoyas Caserio Kuelap S/N	M1A-950(B)	2009	M2	02
		M1A-707	2009		
		M1H-765	2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "CHILLAOS EXPRES S.A.C.
GERENTE : JOSE NICOMEDES SANCHEZ DIAZ

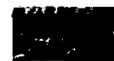
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-LUYA-LAMUD VICEVERSA	Y JIRON LIBERTAD N° 1081- CHACHAPOYAS JIRON MIGUEL GRAU N°290 LAMUD JIRON FCO.BOLOGNESI N°468 LAYA	AW-1110(B)	1992	M1	05
		SW-1422	20017		
		SOD-939	1998		
		SW-1397(B)	2000		
		SW-1408	2001		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO "VIRGEN DEL CARMEN" E.I.R.L.
GERENTE : LUIS ALBERTO CHAVEZ ORRILLO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
RODRIGUEZ DE MENDOZA -CHACHAPOYAS -CHANCHILLO Y VICEVERSA	Av. Salamanca N° 920 Chachapoyas Av. Amazonas N° 111 Mendoza	UC-2244 UQ-1018	1994 1992	M3	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "GRUPO HORNA" S. A. C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
RODRIGUEZ DE CHACHAPOYAS -BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA	Jr. Unión N° 330 Chachapoyas Amazonas Av. Chachapoyas N° 2840 Terminal Leyva Bagua Grande.	VG-8578	2007	M3	16
		VG-8696	2007		
		VG-7997	2006		
		VG-7994	2006		
		VI-2704	2008		
		VI-2706	2008		
		VG-7508	2005		
		A2T-954	2010		
		A2T-955	2010		
		A2T-956	2010		
		A5L-962	2010		
		A5L-963	2010		
		A5L-964	2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					16



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "GRUPO HORNA" S. A. C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS- CHIRIMOTO Y VICEVERSA	Jr. Union N° 330 Chachapoyas Jr. Toriblo R. De Mendoza Cdra. 7 Rodríguez De Mendoza. Av. Principal S/N Caserío Nuevo Chirimoto.	VG-7814 A1V-969 A2P-960 A4M-950	2005 2010 2009 2010	M3	4
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "SEÑOR DE LOS MILAGROS" E.I.R.L.
GERENTE : PEDRO TEJADA CHAVEZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS -ROD. DE MENDOZA Y VICEVERSA	JR. 31 DE OCTUBRE RODRIGUEZ DE MENDOZA	BP-4164 BP-3122 BP-4301 BP-3460 BOO-658 BK-4104 BGG-921 BK-3167 CP-4443 AW-1159 BK-4244 SIQ-375 DH-9065 AQT-191 BK-4061	1994 1994 1993 1993 1994 1994 1993 1993 1993 1994 1994 1996 1994 1994 1994	M1	15
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA "SERVICIOS DE TRANSPORTES AMAZONAS" TOURS S.A.C.
GERENTE : GORKA JAVE POQUIOMA

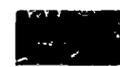
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
LUYA-PEDRO RUIZ (BONGARA)- CHACHAPOYAS Y VICEVERSA	DAVID REYNA CDA. 2 Y JR. GRAU CDA. 3. CHACHAPOYAS JR. SAN MARTIN N° 721 LUYA	SW-1485 SW-1486 SW-1487 SW-1488	2002 2002 2003 2002	M1	04
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA de Transportes "TORRES ASOCIADOS S.R.L."
GERENTE : ROMULO TORRERS CUSMA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CORRAL QUEMADO (UTCUBAMBA) - EL PROGRESO (BONGARA) Y VICEVERSA	Caserío Corral Quemado - Cumba- Jr. Mariscal 441 Bagua Grande - Av. Carretera Marginal S/N De Pomacochas	UB-1793 UO-9027 UO-5410 UC-2108 UC-2246	1998 1998 1997 1995 1995	M3	055
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					05

RAZON SOCIAL : EMPRESA de Transportes "TOURS CORAZON E.I.R.L."
GERENTE : MAXIMO ESTELA DELGADO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CORRAL QUEMADO (UTCUBAMBA) - EL PROGRESO (BONGARA) Y VICEVERSA	Centro Poblado Corral Quemado Caserío El Progreso Bongará	UB-1791 UC-2097. UD-2656 VG-5269. M1P-950 A4V-951	1995 1994 1994 2000 1996 1998	M2	06
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					06



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TURISMO Y TRANSPORTES "GOCTA TOURS" S. R. L.
GERENTE : JUAN ANTONIO BARBOZA CASTILLO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE (UTCUBAMNBA)-PEDRO RUIZ (BONGARA) CHACHAPOYAS Y VICEVERSA	Jr. Grau N° 370 Chachapoyas Jr. Cesar P. Zumaran Pastor. N° 107 Jr. Ricardo Palma S/N Bagua Grande	BK-5348	1995	M1	17
		SC-6849	2002		
		AW-1232	2003		
		BOB-193	1999		
		TP-1223	1999		
		SC-5900	1999		
		BGM-704	1996		
		TW-1160	1999		
		TL-1844	2001		
		CC-4179	1998		
		SW-1348	1999		
		BOL-183	1999		
		BQW-939	2000		
		SOV-439	1999		
EO-8614	1994				
CL-1019.	1995				
AW-1229.	2001				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					17

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "JESUS NAZARENO" E. I. R. L.
GERENTE : HELDER BARDALES GUEVARA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-AMIA-CONGON (LUYA) Y VICEVERSA	No Tiene	ROQ-295 RN-1901	1997 1998	M2	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "KIOCTA TOURS" S. R. L.
GERENTE : TEODOCIO VEGA OLANO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-LUYA-LAMUD Y VICEVERSA	JR. LIBERTAD CUADRA 10 CHACHAPOYAS JR. BOLOGNESI N° 468 LUYA JR. GRAU CUADRA 02 LAMUD	BIM-058 CGQ-253 SQE-577 SW-1477 SC-5207 SW-1185 SD-8061	1996 2001 1998 2003 1998 1996 1998	M1	07
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					07

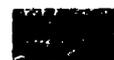
RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO "FERNANDEZ HNOS" S. R. L.
GERENTE : SEGUNDO S. FERNANDEZ GOICOCHEA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) - EL PROGRESO (BONGARA) Y VICEVERSA	Av. Chachapoyas N° 2840 Bagua Grande - Amazonas Km. 463 El Progreso	VI-1749 VG-9915 VG-9995 VG-9091. VG-8930 VI-2931	2008 2007 2007 2007 2007 008	M3	05 01
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "NUEVO HORIZONTE" S. A.
GERENTE : BELARMINO GARCIA GONZALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA GRANDE-PTE. SAN ANTONIO Y VICEVERSA	Jr. Ricardo Plama N° 440 Bagua Grande. Av. Marginal S/N Jazán	SC-5481	2000	M1	13 41 06 03
		TL-2281	2002		
		TL-1792*	2000		
		SN-3091*	2003		
		TH-1822*	2001		
		SOP-415*	1999		
		TL-2365*	2004		
		SOP-333*	2000		
		SC-4572	1998		
		TL-1621*	2001		
		SOX-987*	2001		
		TW-1311*	2002		
		SOF-300	2000		
		TW-1222	2001		
		TGY-305	2002		
		SOM-796	1999		
		M1L-628	2007		
		M2L-658	2007		
		TL-2624	2005		
		M1H-270	2007		
		S1A-225	2001		
		TL2508	2003		
		A1U-693	2009		
		M1S-653	2007		
		S1B-632	2000		
		S1A-613	2001		
		M1D-600	2006		
		B8T-096	1998		
		C5Q-695	2003		
		M2L-653	2007		
		M2S-604	2007		
		M1C-656	2005		
		TL-1822	1999		
		BQW-490	1999		
		TL-2496	2004		
		V2V-487	2011		
		B6H-104	1999		
		M1C-672	2006		
		TL-2258	2002		
		SC-6005	1998		
		TW-1333	2006		
		M1T-631	2006		
		S1C-636	2006		
M1C-673	2006				
M2F-679	2007				
SX-1615	2001				
M1O-321	2006				
TL-2659	2006				
S1C-607	2010				
A1C-103	2005				
M1O-652	2006				
M2E-689	2007				
SX-1496	2000				
M1V-638	2007				
SIF-951	2009				
M3D-664	2007				
M2B-619	2005				
B9Q-182	2007				
M1G-614	2006				
M1R-199	2006				
D7M-640	2011				
B6G-683	2003				
A0Y-451	2000				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					43



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO "LOS DIPLOMATICOS" S. A. C.
GERENTE : FRANCISCO CHAUCA YALTA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-PEDRO RUIZ-PUENTE NIEVA (BONGARA) Y VICEVERSA	JR. LIBERTAD N° 1084 CHACHAPOYAS. AV. MARGINAL N° 165 JAZAN. AV. FERNANDO BELAUNDE TERRY S/N ESQUINA CON EL JR. ZOILO ROJAS CENTRO POBLADO EL PROGRESO.	M1Z-957	2002	M1 M2	03 14
		LGM-629	2008		
		M1M-661	2007		
		T1A-769(B)	2007		
		M1I-961	2010		
		A1F-786(B)	2009		
		M1N-953	2010		
		A6K-722	2010		
		A9T-787	2008		
		P1B-792	2010		
		M1D-764	2009		
		B2B-959	2011		
		M1S-967	2010		
		M3E-968	2011		
M1O-852	2010				
T3L-965	2011				
T3M-967	2011				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					17

RAZON SOCIAL : EMPRESA "MEGACONSTRUCCIONES CONTRATISTAS GENERALES" S. A. C.
GERENTE : EDWARD MANUEL CRUZ VASQUEZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-PEDRO RUIZ-PUENTE NIEVA (BONGARA) Y VICEVERSA	Jr. Grau N° 3341chachapoyas Jr. Grau N° 334 Pizquiza Poblado De Shaahque	SW-1223	1997	M1 M2	02 01
		RX-1831	1997		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "SEÑOR SANTISIMO" S. C. R. L.
GERENTE : AMUEL RODRIGUEZ BRICEÑO

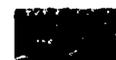
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-INGUILPATA-LONYA CHICO Y VICEVERSA	JR. UNION 332 CHACHAPOYAS AV. SANTA ROSA DISTRITO INGUILPATA JR. AMAZONAS S/N DISTRITO LONYA CHICO	RQA-868	2001	M2	02
		RQC-596	1996		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO Y PASAJEROS "SHUBET" S. R. L.
GERENTE : JUAN H. RODRIGUEZ DE LA CRUZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-TINGO-CHOCTAMAL-LONGUITA-SAN JUAN DEL REJO-MARIA- LA MALCA Y VICEVERSA	Jr. Salamanca N° 956 Chachapoyas. San Juan Del Rejo	SC-5836	2000	M1 M2	04 01
		SQT-680	1999		
		SW-1440	2001		
		CP-4696	1994		
		A6Z-957	2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					05

RAZON SOCIAL : EMPRESA "ECHAMAGRAC" S. A. C.
GERENTE : MARIVEL GRANDEZ CUIPAL

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
LUYA-LAMUD-PEDRO RUIZ Y VICEVERSA.	Av. Sacshuaman N° 404 Pedro Ruiz Jr. Bolognesi N° 468 Luya Jr. Garcilazo De La Vega N° 293 Lamud	SC-6922	2004	M2	02
		SE-2375	1995		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02



RAZON SOCIAL: EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y TURISMO "QUIOCTA TOURS" S. A. C
GERENTE : EMILIO DE LA PUENTE MORI

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - LUYA-LAMUD-LUYA Y VICEVERSA.	Jr. Libertad Cuadra 10 Chachapoyas Jr. Bolognesi N° 488 Luya Cuadra 2 Jr. Grau Lamud	AW-1150 SC-4088 SQA-577	1993 1995 1995	M1	03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES TURISTICOS "MOVIL SERVIS" E. I. R. L.
GERENTE : ROMEL LOPEZ LOPEZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA CON: 05 UNIDADES VEHICULARES CATEGORIA M1.	JR. ORTIZ ARRIETA N° 372 CHACHAPOYAS JR. MATIAZA RIMACHI RODRIGUEZ DE MENDOZA	AW-1198 AW-1130 AOG-888 BP-3342 BP-2754	1995 1993 1993 1994 1993	M1	05
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					05

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "SEÑOR CAUTIVO" S.R.L.
GERENTE : ASUNCIONA SILVA VIUDA DE GONZALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA	JR. ORTIZ ARRIETA N° 372 CHACHAPOYAS INTERSECCIONES DEL JR. TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA Y MATIAZA RIMACHI RODRIGUEZ DE MENDOZA	Z1X-660 BK-4315 DH-8831	1994 1994 1994	M1	03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES "VEGA" S. R. L.
GERENTE : WINDER SEGUNDO VEGA PORTAL

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA	AV. LIBERTAD N° 1071 CHACHAPOYAS JIR. GUAYABAMBA N° 602 ROD. MENDOZA	AW-1219 SW-1237	1995 1998	M1	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS "GREPAL" E. I. R. L.
GERENTE : GERARDO CHIQUINTA CH.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA-BAGUA GDE.(UTCUBAMBA) Y VICEVERSA	AV. CHACHAPOYAS N° 1342 BAGUA GDE. AV. HEROES DEL CENEPA S/N BAGUA	TW-1192 TW-1335	1999 2005	M1	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02



RAZON SOCIAL : EMPRESA COMERCIAL DE TRANSPORTESZELADA S.R.L.
GERENTE : MANUEL N. ZELADA ACOSTA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
RODRIGUEZ DE MENDOZA - CHACHAPOYAS Y VICEVERSA	Jr. Ortíz Arrieta N° 310 Chachapoyas	UD-3996	2007	M3	02
	Jr. Braulio Campo Rdo.702 Rodríguez de Mendoza.	UD-3997	2008		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL :EMPRESA DE TRANSPORTES DE TURISMO PASAJEROS Y MERCANCIAS SANTISIMA CRUZ DE "CHUCHANS.R.L.
GERENTE : PEDRO DIAZ MORI

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - COLCAMAR Y VICEVERSA CON: 02 UNIDADES VEHICULARESCATEGORIA M2	Jr. Ortíz Arrieta N° 372 Chachapoyas	A1S-967 M1C-963	2007 2009	M2	02
	Colcamar S/N				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO TACABAMBA S.A.C.
GERENTE : GILBERTO HERRERA DELGADO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CORRAL QUEMADO-EL BONGARA Y VICEVERSA	PROGRESO CASERIO CORRAL QUEMADO CASERIO EL PROGRESO	VG-4147 UC-1729 VG-4484	1990 1992 1999	M3	03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES NUESTRO AMOR CELENDINO SRL.
GERENTE : SEGUNDO P. GONZALES VILLAR

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - LUYA - LAMUD Y VICEVERSA CATEGORIA M2	Jr. Libertad N°1090 Chachapoyas Jr. Bolognesi N° 352 Luya Jr. Alfonso Ugarte N° 415 Lamud	M1K-952(B) A2H-966(B) AOM-725 T2R-950 T1B-724	2007 2008 2009 2011 2010	M2	06
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					06

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO VIRGEN DEL CARMEN E.I.R.L.
GERENTE : LUIS ALBERTO CHAVEZ ORRILLO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - BALSAS - CHACHAPOYAS-PROGRESO Y VICEVERSA	Av. Salamanca N° 956 Chachapoyas Localidad De Balsas Anexo Chacanto Av. Ferando Belaúnde Terry Marginal S/N Progreso	T1F-954 T1F-958	2009 2009	M3	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES EL WAYRA LUYANO S.A.C.
GERENTE : SEGUNDO MEITER BUSTAMANTE SOPLIN

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - LUYA - LAMUD Y VICEVERSA	JR. LIBERTAD CDRA .10 S/N CHACHAPOYAS JR. BOLOGNESI N° 468 LUYA JR. GRAU N° 280 LAMUD.	M1H-655 M1H-656 SW-1407	2002 1995 2001		03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - SAN JUAN DEL REJO (PISUQUA) Y VICEVERSA	JR. UNION N° 330 CHACHAPOYAS LOCALIDAD DE SAN JUAN DEL REJO.	A4J-962 A60-969	2010 2010	M2	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					01

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - SANTO TOMAS Y VICEVERSA	Jr. Union N° 330 Chachapoyas Jr. Hna. Emilia N° 470 Santo Tomas	A4K-964	2010	M1	
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					01

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - YAULICACHI (OCUMAL) Y VICEVERSA	JR. UNION N° 330 CHACHAPOYAS. LOCALIDAD DE YAULICACHI	A4M-950(B) A4L-955	2010 2010	S/C	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES GRUPO HORNA S.A.C.
GERENTE : GILMER WILSON HORNA CORRALES

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - YAULICACHI (OCUMAL) Y VICEVERSA	JR. UNION N° 330 CHACHAPOYAS. LOCALIDAD DE YAULICACHI	A4M-950 A4L-955	2010 2010	S/C	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					02

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES TROTAMUNDO S.R.L.
GERENTE : HITLER VIGO CHAUCA

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
SANTO TOMAS - CHACHAPOYAS Y VICEVERSA	Jr. Grau N° 334 Chachapoyas Jr. Junín N° 230 Del Distrito De Santo Tomas	A6Z-719 A7C-768 A7F-962	2009 2009 2010	M2	03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					03



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS TURISTICOS SELVA S.A.
GERENTE : ANGEL BUSTAMANTE REQUEJO

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
EL PROGRESO (BONGARA) BAGUA GRANDE (UTCUBAMBA) Y VICEVERSA	Av. Chachapoyas N° 2848 Bagua Grande Av. Fernando Belaunde Terry Km 356 Poblado El progreso Distrito De Yamborasbamba, Provincia De Bongará.	A2K-967	2010	M2	47
		M1E-968	2009		
		T1F-703	2010		
		T1E-745	2010		
		A4Y-784	2010		
		A3D-954	2010		
		M1D-969	2010		
		M1G-951	2010		
		M1F-955	2010		
		S1A-644	2010		
		M1N-951	2010		
		S1B-957	2010		
		S1B-951	2010		
		M1S-958	2010		
		M1O-951	2010		
		T1L-966	2010		
		M2E-965	2010		
		S1B-954	2010		
		S1A-963	2010		
		T1P-953	2010		
		ASM-951	2010		
		S1B-955	2010		
		S1A-770	2010		
		M1V-960	2010		
		S1A-765	2010		
		S1D-957	2011		
		S1D-958	2011		
		S1A-965	2010		
		S1D-963	2011		
		S1B-968	2011		
		S1B-967	2010		
		S1D-959	2011		
		M3B-957	2011		
		S1A-767	2010		
		S1D-969	2011		
		M2W-953	2011		
		S1D-962	2011		
		S1D-950	2011		
		S1D-953	2011		
		T1C-795	2010		
M2W-955	2011				
S1C-963	2011				
M2X-958	2011				
S1C-959	2011				
S1D-956	2011				
M2X-965	2011				
S1D-965	2011				
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					47

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES INVERSIONES SANTA MARIA TRAVEL TOURS S.R.L.
GERENTE : ROBIN PERCYN TORREJON LOPEZ.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA.	Avenida Salamanca Cuadra 09 Chachapoyas Jr. Toribio Rodríguez De Mendoza Cdra. 07 Del Distrito De San Nicolas.	A4U-965	2007	M2	05
		M1O-734	2010		
		A2W-781	2008		
		A9V-724	2010		
		B8H-524	2011		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES ROLLER KUELAP EXPRESS S.R.L.
GERENTE :

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	Nº de Unid. Vehi
COLCAMAR - CHACHAPOYAS Y VICEVERSA.	JIRON GRAU N° 302 CHACHAPOYAS. JIRON CONCEPCION S/N DEL DISTRITO DE COLCAMAR.	M1A-950	2009	M2	01
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES SANTISIMA CRUZ DE HUACHIPA S.A.C
GERENTE : RAUL HUAMAN HUAMAN/ MARIA ERLITA RIMAPA CARRASCO.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA CHICA - CORRAL QUEMADO Y VICEVERSA.	PASAJE PATIO COMUN N° 100 BAGUA	A8D-959 A8Z-957(B)	2011 2008	M2	08
	JIRON CARRETERA BELAUNDE TERRI CORRAL QUEMADO N° 10. CORRAL QUEMADO. JIRON GRAU CUADRA 03. CHACHAPOYAS	M2H-952 M3A-959 M3A-958 AF5-957 M1T-555 A5X-951	2011 2011 2011 2010 2011 2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					08

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES INVERSIONES SANTA MARIA TRAVEL TOURS S.R.L.
GERENTE : ROBIN PERCYN TORREJON LOPEZ.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - BAGUA GRANDE Y VICEVERSA.	JIRON ORTIZ ARRIETA N° 372. CHACHAPOYAS	A5F-747	2010	M2	01
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL: EMPRESA DE TRANSPORTES DE TURISMO PASAJEROS Y MERCANCIAS SANTISIMA CRUZ DE CHUCHAN S.R.L.
GERENTE : PEDRO DIAZ MORI

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - EL PROGRESO Y VICEVERSA.	JIRON CHACHAPOYAS AGUA DULCE KM 352 - PROGRESO	A8W-777 A7S-799	2010 2010	M2	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA SERVICIOS DE TRANSPORTES AMAZONAS TOURS S.A.C.
GERENTE : JAVE POQUIOMA GORKY.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA - EL PROGRESO Y VICEVERSA.	JIRON AV. CHACHAPOYAS N° 2848 BAGUA GRANDE - UTCUBAMBA.	RA-1453 RC-3223 RL-5221 T1G-782 S1C-952 RD-6567 M1N-961 T1Z-966 M1V-289	1990 1995 1997 2009 2011 2008 2010 2009 2011	M2	06
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA TRANSPORTES Y TURISMO "FELIPE SANTIAGO" S.R.L.
GERENTE : VICTOR VARGAS VARGAS.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
	STAND N° 03 DEL TERMINAL TERRESTRE. BAGUA.	M1C-241	2008	M2	03
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					



RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES EVANGELIO PODER DE DIOS E.I.R.L.
GERENTE : ARCENIO BARBOZA CASTILLO.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CORRAL QUEMADO – SECTOR ALTO NIEVA Y VICEVERSA.	Jr. Carretera Belaunde Terry Corral Quemado N° 10. Corral Quemado	A5V-959	2009		
	Jr. Carretera Belaunde Terry Caserío Alto Nieva (Bongará).	M2F-954		M2	03
	Jr. Porvenir S/N Del Distrito De Trita.				
	Jr. Grau N° 302.Chachapoyas.	B8M-446	2010		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES EVANGELIO PODER DE DIOS E.I.R.L.
ERENTE : ARCENIO BARBOZA CASTILLO.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA – CHACHAPOYAS Y VICEVERSA.	Stand del Terminal Terrestre. Bagua.				
	Jr. Salamanca N° 576. Chachapoyas	B9M-388	2011	M2	01
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					01

Síntesis de Empresas y Número de Unidades Vehiculares por año. A través de los cuadros n° 64, 65 y 66, se explica la distribución del crecimiento vehicular por año partiendo desde el año 1989 al 2011.

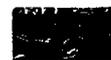
RAZÓN SOCIAL	AÑO 1900											AÑO 2000											TOTAL
	89	91	92	93	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Empresa de Transportes Gran Vilaya" S. A.				3	1	1						1	1					1	1			1	10
Empresa de Transportes "Boris" S.A.C.	1	6	3	1	1	1	1									1		1	3	3	1	6	29
Empresa de Transportes "Utcubamba" S.A.			1	1	5	1	1	3	3	6	2		1	1	1							1	27
Empresa Transportes "Cautivo Del Oriente" S. A.								2	8	10	14	10	3	4	1	3	6	2	2				65
Empresa de Servicios de Transportes Y Turismo "San Miguel Arcángel" S. A. C.						1			1														2
Empresa de Transportes de Pasajeros, Carga Y Turismo "Chachapoyas Tours" S. R. L.				2	1	2		1	3		2		1		2								14
Empresa de Transportes de Pasajeros, Carga Y Turismo "Chachapoyas Tours" S. R. L.				1					3	1	2	3			1								11
Empresa de Transportes "Huayabamba" S. R. L.			1	3	3	3																	10
Empresa de Transportes "Chinata Tours" S. A.			5	2	4	3	1		1	2	4	3		3		2	1	2					33
Empresa de Transportes Pioneros del Alto Mayo S.A.		1	2	4	6		2	1						2	1			2	1	3	5	5	35
Empresa de Transporte y Servicio Turístico "Huaylla Belén" S. R. L.							1	2		2		1						1			2		9
Empresa de Transporte y Turismo "Chasqui" S. R. L.				1	1	1			1		2	1	2							1		1	11
Empresa de Transportes de Pasajeros Y Turismo El Dorado Travel Tours S.A.C.															2					1	3	1	7
Empresa de Transportes de Pasajeros Luya Express S.A.							1	1	1														3
Empresa de Transportes "Transervis Amazonas" S. R. L.					1		1	1	2		1												6
Empresa de Transportes "Milagrosa Cruz de Motupe" S. R. L.				1	3	3	1						1				1						10
Empresa agencia de Viajes Turismo Explorer E.I.R.L.																		1					1
Empresa de Transportes Roller Kuelap Express S.R.L.			1																	1			2
NUMERO TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES	1	7	13	19	26	16	9	11	23	21	27	19	9	10	8	6	8	10	7	9	11	15	285

Análisis situacional del Transporte en Amazonas para el desarrollo.

RAZÓN SOCIAL	AÑO 1900											AÑO 2000											TOTAL
	89	91	92	93	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Empresa de transportes Roller Kuelap Express S.R.L.									2	1													3
Empresa de transportes "Chillaos Expres S.A.C.			1					1		1	1											1	5
Empresa de transportes turismo "Virgen del Carmen" E.I.R.L.			1		1																		2
Empresa de transportes "Grupo Horna" S. A. C.															1	2	2	2			6		13
Empresa de transportes "Grupo Horna" S. A. C.															1				1	2			4
Empresa de transportes "Señor De Los Milagros" E.I.R.L.				5	9		1																15
Empresa "servicios de Transportes Amazonas" Tours S.A.C.												3	3										6
Empresa de transportes "Torres Asociados S.R.L.						2		1	2														5
Empresa de transportes "Tours Corazon E.I.R.L.					2	1	1		1		1												6
Empresa de turismo y transportes "Gocta Tours" S. R. L.					1	2	1		1	7	1	2	1	1									17
Empresa de transportes "Jesús Nazareno" E. I. R. L.								1	1														2
Empresa de transportes "Kiocta Tours" S. R. L.							2		3			1		1									7
Empresa de transportes "Nuevo Horizonte" S. A.									3	5	7	7	4	4	2	4	11	15		2	1	2	67
Empresa de transportes y turismo "Fernandez Hnos" S. R. L.																			2				2
Empresa de transportes y turismo "Los Diplomáticos" S. A. C.												1						2	2	2	6	4	17
Empresa "Megaconstrucciones Contratistas Generales" S. A. C.							1	2				1											4
Empresa de transportes "Señor Santísimo" S. C. R. L.																							
Empresa de transportes turismo y Pasajeros "Shubet" S. R. L.					1					1	1	1									1		5
Empresa "Echamagrac" S. A. C.						1								1									2
Empresa de transportes de pasajeros y turismo "Quiocta Tours" S.A.C.							1	2															3
Empresa de transportes turísticos "Móvil Servis" E. I. R. L.					3	3	1																7
Empresa de transportes "Señor Cautivo" S.R.L.						3																	3
Empresa de transportes "Vega" S. R. L.							1			1													2
Empresa de transportes de pasajeros "Grepal" E. I. R. L.											1					2							3
NUMERO TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES			2	9	20	10	6	4	13	16	12	13	9	9	3	8	13	19	6	5	16	7	200



RAZÓN SOCIAL	AÑO 1900										AÑO 2000										TOTAL		
	89	91	92	93	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11
Empres Comercial de Transportes Zelada S.R.L																		1	1				2
Empresa Comercial de Transportes																		1	1				2
Empresa de Transportes de Turismo Pasajeros Y Mercancias Santisima Cruz De "Chuchans.R.L.																		2		1			3
Empresa de Transportes Turismo Tacabamba S.A.C.	1		1							1													3
Empresa de Transportes Nuestro Amor Celendín SRL.																		1	1	1	1	1	5
Empresa de Transportes y Turismo Virgen del Carmen E.I.R.L																				2			2
Empresa de Transportes El Wayra Luyano S.A.C.							1					1	1										3
Empresa de Transportes Grupo Horna S.A.C.																					2		2
Empresa de Transportes Grupo Horna S.A.C.																					1		1
Empresa de Transportes Grupo Horna S.A.C.																					2		2
Empresa de Transportes y Servicios Turísticos Selva S.A.																				1	28	18	47
Empresa de Transportes Trotamundo S.R.L.																			2	1			3
Empresa de Transportes Inversiones Santa Maria Travel Tours S.R.L.																		1	1		2	1	5
Empresa de Transportes Roller Kuelap Express S.R.L.																				1			1
Empresa de Transportes Santisima Cruz De Huachipa S.A.C																			1		1	5	7
Empresa de Transportes Inversiones Santa Maria Travel Tours S.R.L...																					1		1
Empresa de Transportes de Turismo Pasajeros Y Mercancias Santisima Cruz de Chuchan S.R.L.																					1		1
Empresa Servicios de Transportes Amazonas Tours S.A.C.																					2		2
Empresa Transportes y Turismo "Felipe Santiago" S.R.L.	1				1			1												2	2	2	9
Empresa de Transportes Evangelio Poder de Dios E.I.R.L																			2	3		3	8
Empresa de Transportes Rollers Kuelap Expres S.R.L.																					1		1
Empresa de Transportes Provicon General Servis E.I.R.L.																						1	1
NUMERO TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES	2		1		1		1	1		1		1	1					6	7	13	45	31	111



De los cuadros n° 64, 65 y 66, que indican el crecimiento vehicular de las Empresas que brinda servicio terrestre en Amazonas, se deduce que el crecimiento ha sido de forma paulatina con estadios de tiempo bien marcados; dejándose notar que el mejor aumento ha sido el año 2010 y 2011.

Además vemos que el departamento Amazonas cuenta hasta la actualidad con sesenta y tres (63) Empresas de transporte y quinientos noventa y seis (596) unidades vehiculares.

Además podemos mencionar que desde el año 1989, con el inicio formal en Amazonas, vemos que hasta el año 2011 se han ido incrementando paulatinamente debido al crecimiento demográfico que está captando Amazonas; así como a las migraciones de gente de otras latitudes del País con fines de buscar mejoras económicas a través de la agricultura y el pastoreo. De otro lado a la apertura de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, que vienen en busca de realizar una superación académica y vida profesional. De otro lado el incremento de turistas por los atractivos de Kuelap, Gocta y otros que de una u otra manera mejoran la economía local, región y por ende nacional.

El flujo de migrantes más latentes en Amazonas corresponde al departamento de Cajamarca en un 85%, mientras que de otros departamentos del Perú en un 15%.

Empresas y unidades vehiculares de transporte turístico en Amazonas. el transporte turístico en Amazonas, está determinado por siete (07) Empresas y treinta y nueve (39) unidades móviles; tal como se muestra en los cuadros n° 67, 68, 69, 70, 71, 72 y 73 que se muestran en esta parte del texto

RAZON SOCIAL : EMPRESA TRANSPORTES Y TURISMO "FELIPE SANTIAGO" S.R.L.
GERENTE : JOSE FERNANDO CAJUSOL CHAPOÑAN

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
UTCUBAMBA - BONGARA	AV. CHACHAPOYAS N° 2848 PUEBLO TRADICIONAL MERCADO DE BAGUA GRANDE SECTOR SAN MARTIN-BAGUA GRANDE. FERNANDO BELAUNDE TERRY KM. 356 CENTRO POBLADO EL PROGRESO.	RC-3223	1995	M2	09
		RL-	1997		
		RL-	1990		
		5221	2009		
		RA-	2008		
		1453	2009		
		RD-	2010		
		6833			
		RD-			
		6567			
RD-					
7401					
M1N-					



		961		
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES				

RAZON SOCIAL : EMPRESA AGENCIA DE VIAJES TURISMO EXPLORER E.I.R.L.
GERENTE : MANUEL R. JIMENEZ REYNA

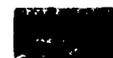
Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehículos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi				
CHACHAPOYAS UTCUBAMBA BAGUA CONDORCANQUI BONGARA LUYA - LAMUD- RODRIGUEZ DE MENDOZA Y VICEVERSA	JR. ORTIZ ARRIETA N° 372 CHACHAPOYAS	RW-1168	1990	M2	14				
		RW-279	1992						
		RW-1202	1992						
		RGH-343	1993						
		RE-6088	1998						
		LID-107	2009						
		MID-952	2010						
		P1B-792	2010						
		LGW-162	2010						
		A3J-951	2010						
		M1L-726	2010						
		M2J-956	2010						
		A8Q-965	2011						
		B1T-960	2010						
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					14		

RAZON SOCIAL : EMPRESA TRANSPORTES "MAVE" S.A.C.
GERENTE : MAYCOL VARGAS ESCOBEDO.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehículos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS - UTCUBAMBA - BAGUA-BONGARA-LUYA-LAMUD	JR. SALAMANCA CHACHAPOYAS 920	ROD-659	2002	M2	02
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES			

RAZON SOCIAL : EMPRESA AGENCIA DE VIAJES "TURISMO EXPLORER" S.R.L.
GERENTE : MANUEL RICARDO JIMÉNEZ R.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehículos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi				
BAGUA - BONGARA - LUYA - LAMUD - RODRÍGUEZ DE MENDOZA Y CONDORCANQUI	JR. ORTIZ ARRIETA N° 372 CHACHAPOYAS	RGJ-787	1993	M2	08				
		ROB-120	2001						
		RC-5642	2006						
		ROW-658	2007						
		RQM-473	2003						
		RW-1299	2008						
		LGJ-952	2008						
		RQY-355	2005						
		RD-5888	2007						
		A1X-	2009						
		TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					08		



		799			
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					08

RAZON SOCIAL : AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO "VILAYA TOURS" S. R. L.
GERENTE : ROBERT JONH FREDERIC DOVER

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
BAGUA - BONGARA - LUYA - LAMUD RODRÍGUEZ DE MENDOZA - CONDORCANQUI Y VICEVERSA (TRASLADO).		RC-2589 RD-4817	1993 2003	M2	02
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES INVERSIONES SANTA MARIA TRAVEL TOURS S.R.L.
GERENTE : ROBIN PERCY TORREJON LOPEZ

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CHACHAPOYAS-UTCUBAMBA-BAGUA- CONDORCANQUI- BONGARA- LUYA LAMUD- Y RODRIGUEZ DE MENDOZA TRASLADO	AV. SALAMANCA S/N CUADRA 09 CHACHAPOYAS.	M1-723 A6P-798 A3T-968 A50-953 A5X-951 M2T-951 RL-2178 C1G-022	2010 2010 2010 2010 2011 2005 2011	M2	08
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					

RAZON SOCIAL : EMPRESA DE TRANSPORTES DE TURISMO PASAJEROS Y MERCANCIAS SANTISIMA CRUZ DE CHUCHAN S.R.L
GERENTE : PEDRO DIAZ MORI.

Ruta Autorizada	Terminales Terrestres	Vehiculos Ofert	Año de Fabric.	Categ.	N° de Unid. Vehi
CONDORCANQUI- BONGARA- LUYA LAMUD- Y RODRIGUEZ DE MENDOZA.	S/TT	A2R-716 A7Q-966 AOT-763 B1E-964	2010 2010 2011	M2	04
TOTAL DE UNIDADES VEHICULARES					04

Fuente: Ministerio de transportes y comunicaciones, de la Dirección departamental de circulación terrestre 2012.

Finalmente existe una ausencia de regulación tanto de servicio de transporte de pasajeros a nivel interdepartamental como extra departamental, no existiendo en el departamento una fijación de rutas, frecuencia, paraderos ni tarifas, algo similar sucede con el servicio de transporte de carga y el transporte fluvial, no existiendo una relación entre distancia y precio.



◆ **Situación actual de la demanda.**

La demanda en condiciones de buses (Móvil Tours, Gh Bus, Expreso, Zelada), que tienen su principal destino la Ciudad de Chiclayo, se mueve en buenas condiciones cómodamente sin transbordos; y caso especial de Móvil Tours y Zelada que tienen su servicio a la ciudad de Lima que también tienen buenas condiciones de seguridad y sin transbordos. Pero también se ve la presencia de pasajeros que tienen como punto de llegada la ciudad de Celendín y Tarapoto que hacen su trasbordo en Pedro Ruiz Gallo.

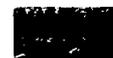
Sin embargo otras unidades de buses que tiene salidas al sur de Amazonas, su demanda se mueve en condiciones de gran incomodidad e inseguridad, requiriendo excesivos transbordos y sin alternativas de mejoras calidades de servicio.

El tamaño de buses (Móvil Tours, GH Bus, Zelada y Expreso), que se poseionan en avenidas principales para dar su ingreso a cocheras que carecen de terminales; contribuyen substancialmente al congestionamiento del tránsito a los accidentes, esto se da durante horas de la tarde y en horas de la mañana.

Ahora también vemos la desesperación de los taxistas por captar pasajeros, congestionan los jirones Liberta, Ortiz Arrieta, que a veces cierran el paso a los peatones; de otro lado durante la hora del mediodía (hora de salida de estudiantes) en los colegios también los jirones se congestionan generando malestar y quizá hasta accidentes, esto es solo para el caso de la provincia Chachapoyas-capital de departamento; quizá sucediendo de la misma manera en puntos de gran movimiento como las Baguas y Pedro Ruiz Gallo.

◆ **Situación actual de la oferta.**

Red de movilidades concentradas en pocos jirones que convergen a la plaza mayor, que falta alternativa de servicio. Ausencia de terminales urbanas de integración y baja calidad de servicio sin información, que a los usuarios dejan fuera de sí frente a los controladores motores de traslado.



Amazonas tiene tres puntos claves de mayor asiento vehicular y desplazamiento, como son Chachapoyas, Bagua, Pedro Ruiz; estos últimos porque son la entrada de las movilidades que da el paso de la costa con el nor oriente peruano y que algunas unidades ingresan a Chachapoyas que se halla separado de la Carretera Asfaltada Fernando Belaunde Terry. Notándose un cambio positivo en este último año, con el servicio de Pedro Ruiz Gallo-Chachapoyas de confort y bajo precio

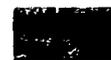
2.1.2. Transporte Fluvial.

El transporte fluvial se desarrolla esencialmente en la provincia de Condorcanqui, mediante pequeñas embarcaciones que permiten movilizar el flujo de pasajeros y productos. En la provincia de Utcubamba este servicio se realiza a través de las llamadas “balzas cautivas”, que son utilizadas para transportar productos en las zonas productivas de arroz (naranjitos y otros).

La infraestructura vial reducido a un embarcadero en santa *Maria de Nieva* y puntos de atraque en diversos asentamientos como Imacita, Yameyakat, Urakuza, Napuruka localidades a orillas de del río Marañón y San Juan (Colonos), San Rafael, Isla Grande, ciudad democracia (colonos), Yatupis (última comunidad nativa en el trayecto), Galilea, Villa, Gonzalo, Progreso, Ayambis, soledad y Ampama en el río Santiago. La zona del río Cenepa también cuenta con centros poblados importantes (**Ministerio de Cordeamazonas 1987**).

El desplazamiento de las balzas se realiza solo en los tres ríos mencionados, deslizándose embarcaciones con un tonelaje no mayor a las 10 toneladas.

Las categorías de embarcaciones se definen en botes de madera, bote canoa y deslizador. Se movilizan una 140 unidades en los tres ríos, entre unidades con motor al centro y fuera de borde como sistema de propulsión, teniendo un porcentaje de participación mayor, los botes de madera con motor al centro con una carga promedio de 1, 100 toneladas, y las embarcaciones con motor fuera



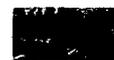
de borde registradas en un parque fluvial de esa zona, tienen un promedio de carga que alcanza unos 3.6 tm aproximadamente (**Comunicación personal de Agustín Monteza Casusol 2012**).

La mayoría de sus motores tienen una antigüedad de uso de dos años estimándose que el 80% se encuentran en pésimas condiciones ya que la vida útil de estos motor es de tres años una estimación al número de canoas a remolque no registradas se estiman en 420 unidades (tres veces el actual parque fluvial). Los tramos fluviales de mayor circulación fluvial se encuentran de Imacita-Santa Maria de Nieva, otros desde Santa Maria de Nieva-la Poza y la Poza-Ayambis-Ampama (al norte de la zona de Santiago).

El transporte fluvial se desarrolla en la provincia de Condorcanqui, usa como medio de transporte chalupas, botes, deslizadores y peque peque, que sirven para trasladar pasajeros y la producción agrícola, madera y otros. El uso de este medio de transporte es riesgoso y costoso, pero es utilizado debido a la INEXISTENCIAS escasez de carreteras que no se desarrolla por motivos de fragilidad de los suelos, clima y presencia de áreas protegidas en esta provincia (**Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:79**).

El transporte fluvial se desarrolla fundamentalmente en la provincia de Condorcanqui debido a la escasez de vías terrestres, sus actividades comerciales y transporte de pasajeros desde la comunidades hacia Imacita y hacia la capital de la provincia y viceversa, se realiza utilizando botes, deslizadores, chalupas y peque peque, en los ríos Marañón, Santiago, Cenepa y Nieva. Dichas embarcaciones no reúnen las condiciones de seguridad, pues no cuentan con chalecos salvavidas, ponchos de agua, radios de comunicación, y más aún carecen de licencia de funcionamiento al no existir en la zona institución alguna con competencia para autorizar su funcionamiento. (**Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:80**).

Se desarrolla en la provincia de Condorcanqui, zona de selva baja tropical, las comunidades del interior de esta provincia realizan sus intercambios



comerciales mediante el transporte fluvial; cuentan con ríos navegables entre los que destacan: Marañón, Santiago, Nieva y Cenepa, estos ríos pueden admitir el tráfico de embarcaciones con una carga máxima de 15.00 TM, pero el río Marañón admite embarcaciones de hasta 50 TM. Los principales embarcaderos fluviales están ubicados en: Galilea en el río Santiago, Santa Maria de Nieva en el río Nieva, Imacita en el río Marañón y Huampami en el río Cenepa, en cada uno de estos embarcaderos el año **(Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:82)**.

2002 el Fondo de Compensación y Desarrollo Social (FONCODES). Construyo embarcaderos para facilitar el embarque y desembarque de personas y carga con seguridad, de los cuales a la fecha solamente se encuentra operativo el embarcadero de Santa Maria de Nieva, los otros embarcaderos no existen, por la deficiente construcción que facilitó el hundimiento o arrastre de la infraestructura cuando crecieron los ríos. Así mismo aparte de estos embarcaderos principales existen otros de menor importancia que son los siguientes: en el río Marañón (Chipe, San Pablo, Boca el Cenepa, Chingamar, Santa Rosa), en el río Cenepa (Chávez Valdivia, Kusu Kubaim, Mori, Michana) en el río Nieva (Tundaza, Wayapa, Tayunsta, Kigkis, Ipacuna, Kayamas) y en el río Santiago (San Juan, Belén, Yutupis, La Poza, Villa Gonzalo, Chapiza, Soledad, Candungos y Ampama), todos estos embarcaderos son utilizados por las comunidades nativas, para embarcar su producción y trasladarlo hasta el embarcadero de Imacita en botes o chalupas, y de aquí se traslada por vía terrestre hacia los mercados de Bagua, Jaén, Chiclayo y Lima utilizando camiones. Las principales embarcaciones que discurren por los ríos son botes que son usados para el transporte de carga, deslizadores para el transporte de pasajeros con capacidad de ocho personas con motores fuera de borda, chalupas que son para el transporte de pasajeros con capacidad de 15 personas y peque peque que son embarcaciones de uso personal. El transporte fluvial es mucho más costoso que el transporte carretero, así como también el tiempo de viaje demanda más horas y con mayor riesgo para las personas y la carga. **(Plan vial departamental participativo Amaznas 2005:22)**.



Red Fluvial en el Río Marañón: Imacita – Santa María de Nieva – Sarameriza (límite departamental Amazonas): La ruta Imacita - Sarameriza en el río Marañón tiene una longitud aproximada de 240 Km, pero hasta Límite departamental de Amazonas, tiene una longitud de 190 Km aproximadamente. La vía más transitada es Imacita – Santa María de Nieva, con 130 Km de longitud, con tráfico promedio diario de 6 embarcaciones entre botes de pasajeros y carga de hasta 50 Tm., chalupas y deslizadores (Tabla 28). La ruta Imacita – Sarameriza, es menos transitada (3 embarcaciones promedio diario), porque existe el llamado “mal paso”, pongo Manseriche, en el distrito del mismo nombre de la provincia de Alto Amazonas. Las vías fluviales secundarias que articula son Imacita-Huampami (Cenepa) con un total de 80 Km de distancia de red fluvial en el río Cenepa (50 Km) y río Marañón (30 Km) con un tráfico de 2 embarcaciones diarias en promedio y la otra ruta es la Ampama (Galilea) – Imacita (270 Km), es una ruta por el río Santiago (80 Km) y río Marañón (190Km), con un tráfico de 1 embarcación promedio diario. La producción de madera, yuca y plátanos de los distritos de Río Santiago y Cenepa, se dirigen hasta Imacita, donde desembarcan y luego utilizan el transporte terrestre. Actualmente está disminuyendo el transporte fluvial en la ruta Imacita – Santa María de Nieva – Sarameriza, debido a la rehabilitación de la carretera Pte. Wawico – Sarameriza y además con la construcción del Puente sobre el Río Nieva, permite actualmente el transporte terrestre desde Bagua hasta Santa María de Nieva. **(Plan vial departamental participativo Amazonas 2005:93).**

Entre los puertos fluviales, del departamento Amazonas, destacan Rentema (provincia de Bagua), Nazareth (Bagua), Choros (provincia de Utcubamba) y Galilea (provincia de Condorcanqui).

El transporte fluvial hace una potencialidad desaprovechada, que puede ser innovada si se logra la correcta articulación del turismo a las actividades culturales, productivas y vivenciales de las comunidades nativas del departamento de Amazonas. Por las condiciones de lejanía de las comunidades nativas y áreas de producción, por el momento, por los altos costos que



significa su integración más dinámica, es poco posible, admitiendo criterios técnicos en el corto plazo prever inversiones en aeropuertos y en la construcción de vías de acceso terrestre.

El transporte fluvial se realiza principalmente en la Prov. de Condorcanqui entre las comunidades de su interior puesto que cuentan con ríos navegables como el Marañón, Santiago, Nieva y Cenepa, estos ríos pueden admitir el tráfico de embarcaciones con una carga máxima de 15 TM, pero el río Marañón admite embarcaciones de hasta 50 TM. Los principales embarcaderos están ubicados en: (i) Galilea, en el río Santiago, Santa Maria de Nieva en el río Nieva. (ii) Imacita, en el río Marañón, Huampami y en el río Cenepa.

Cuadro Nº 77. Características Generales de los Embarcaderos

NOMBRE Y LOCALIZACIÓN DEL EMBARCADERO	TIPO DE PUERTO	TIPO DE EMBARCACIÓN MÁXIMO PERMISIBLE	TIPO DE CARGA QUE MOVILIZA	FRECUENCIA DE VIAJES	OTRAS CARACTERÍSTICAS
Embarcaderos	No existe				
Urakuza	Fluvial	Botes	Mercadería, plátanos	Diario	Cuenta con embarcaciones flotantes e instalaciones para almacenaje.
Imacita	Fluvial	Botes	Mercadería, plátanos	Diario	Cuenta con embarcaciones flotantes e instalaciones para almacenaje.
Galilea (Ampama)	Fluvial	Botes	Mercadería, plátanos, madera.	Diario	Cuenta con embarcaciones flotantes e instalaciones para almacenaje.
Santa Maria de Nieva	Fluvial	Botes	Madera, mercadería, plátano	Diario	Cuenta con embarcaciones flotantes e instalaciones para almacenaje.
Huampami	Fluvial	Botes	Madera, mercadería, plátano	Diario	Cuenta con embarcaciones flotantes e instalaciones para almacenaje.

Fuente. Dirección Sub Regional de Transporte Amazonas (Tomada de PVDP 210-1020: 88)

◆ **Tipos o clase de transporte fluvial.**

Dentro de esta categoría podemos mencionar a los botes de madera, bote canoa y deslizador; cuyo número se precisa a través del presente cuadro:

Cuadro Nº 78. Clases de transporte Fluvial.

CATEGORIA DE AMBARCACION	SISTEMA DE PROPULSION		TOTAL
	MOTOR AL CENTRO	MOTOR FUERA DE BORDA	
Chalupa o bote de Madera	10	33	43
Botes y Camiones	22	34	56
Bote Canoa	37	1	38
Peque peque o deslizador.	1	9	10
TOTAL DE UNIDADES			147

Fuente: Municipalidad de Santa Maria de Nieva, año 2012.



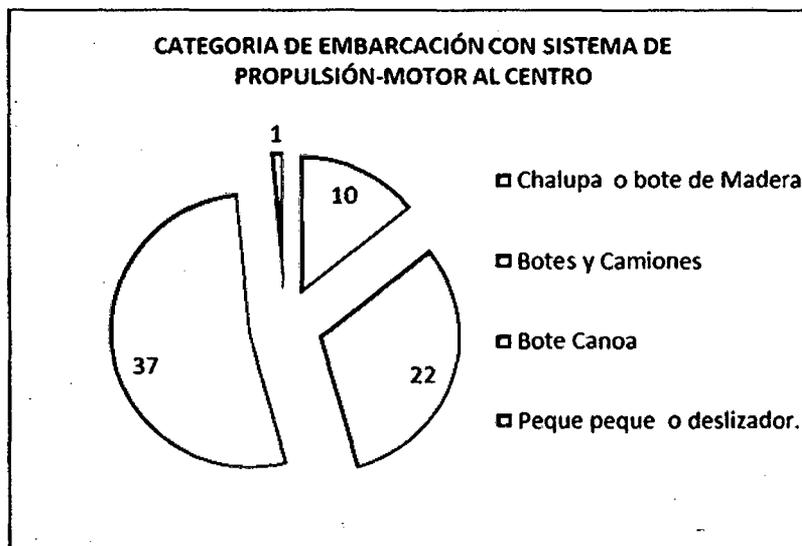
Cuadro N° 79. Empresa de transporte, actividad, lugares que operan y Tipo de unidad.

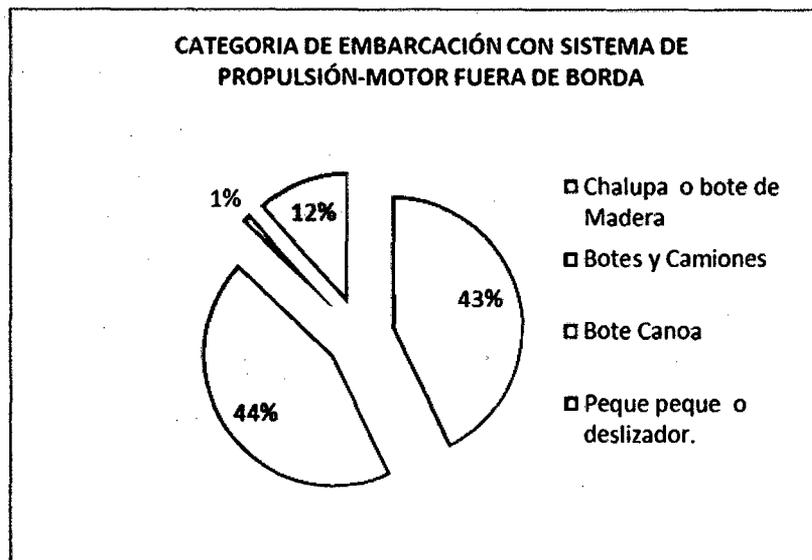
Empresa de Transporte.	Actividad de Transporte	Lugares que operan	Tipo de Unidades de Transporte
Fluvial Riomar	Pasajeros y Carga	Imaza- Cenepa y Otros	Chalupa *y Bote
Fluvial Sta. Yuliana	Pasajeros y Carga	Nieva - Río Santiago y Otros	Chalupa y Bote
Fluvial Quintanilla	Pasajeros y Carga	Nieva - Río Santiago y Otros	Chalupa y Bote
Fluvial Somos	Pasajeros	Nieva - Río Santiago	Chalupa
Fluvial Diaz	Carga	Nieva y Otros	Botes y Camiones
Fluvial Kalus	Pasajeros	Nieva - Santiago	Chalupa
Fluvial Chinchito	Carga	Nieva y Otros	Botes
Fluvial La Jungla	Pasajeros	Nieva y Otros	Chalupa
Fluvial El Chasqui	Pasajeros	Nieva-Juan Velasco y Otros	Pequepeque
Fluvial Huascar	Pasajeros	Nieva Juan Velasco y Otros	Pequepeque

Fuente: Municipalidad de Santa María de Nieva, año 2012.

Las unidades de transporte señaladas con * son las embarcaciones que pueden transportar hasta quince (15) pasajeros, que mayormente operan en base de nueve (09) pasajeros con motor fuera de borda de 60 hp.

Santa María de Nieva mantiene pocas unidades de transporte fluvial, y se sigue conservando sus unidades desde hace 10 años aproximadamente y no existe aumento de nuevas unidades.





2.1.3. Transporte Aéreo.

La infraestructura aérea del departamento es deficiente actualmente se tiene solo un aeropuerto terminado y otro en construcción ubicados en Chachapoyas y Rodríguez de Mendoza respectivamente. Existen aeródromos, como el de Ciro Alegría que presta servicios de defensa civil, militar y apoyo a la comunidad, el de Ocalli tiene una superficie de arcilla con una dimensión de 400 metros de largo por 30 de ancho necesitando mantenimiento y mejoramiento la cual debe realizarse debido a que dicha localidad no tiene vías de acceso terrestre y los de Galilea, Morenillas, Huambo Pomacochas que se encuentran en completo estado de abandono.

El aeropuerto de Chachapoyas tiene una ubicación central (capital de departamento) a seis (06) kilómetros de la ciudad. Este cuenta con una Torre de Control de cuatro pisos con 12 metros de altura y una pista asfaltada de 1980 metros de largo por treinta (30) metros de ancho.

Respecto al sistema aéreo la empresa AEROPERU realiza un vuelo semanal, en itinerario que incluye Lima-Chiclayo-Chachapoyas y Viceversa, necesiándose un mayor número de vuelos que cubran la demanda creciente del departamento; debe señalarse que la mayor cobertura se ve restringida por el mal estado de la pista de aterrizaje; así como los factores climáticos adversos.

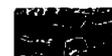


Se cuenta con infraestructura aérea departamental, el aeropuerto de Chachapoyas para el movimiento de pasajeros y carga de carácter nacional; así mismo se cuenta con aeródromos en la localidad de Rodríguez de Mendoza, en Utcubamba “El Nuevo Valor” y existen dos aeródromos en la provincia de Condorcanqui: “Ciro Alegría” y “Galilea”, para mayor ilustración ver Tabla 20 “Características de los aeropuertos y pistas de aterrizaje”.

El flujo de vuelos a los Aeropuertos de Chachapoyas y Rodríguez de Mendoza ha decrecido totalmente en el período 2000-2004, como efecto de la privatización de la aerolínea estatal AERO PERU, que prestaba en servicio a esta ciudad, actualmente no existe vuelos comerciales o cívicos no obstante el crecimiento de la actividad turística, comercial y actividades culturales. El flujo de vuelos a los aeródromos “El Nuevo Valor”, “Ciro Alegría” y “Galilea” de la provincia de Utcubamba y Condorcanqui es utilizado por aeronaves de las Fuerzas Armadas con vuelos que salen desde el cuartel de la Sexta Brigada de Selva (El Milagro) transportando personal y material logístico a los aeródromos de “Ciro Alegría” y “Galilea” para ser distribuido en toda la zona de frontera con el Ecuador (Puestos de vigilancia). Como factores que han contribuido a la disminución de los vuelos comerciales y cívicos en los aeropuertos de “Chachapoyas” y “Mendoza” se tiene el alto costo de los pasajes, escasa demanda de pasajeros/carga. Asimismo los vuelos al interior de la Región son nulos por falta de incentivo por parte del estado y /o de la inversión privada, no obstante que este medio de comunicación constituye una alternativa de integración. **(Plan vial departamental participativo Amazonas 2005:80).**

Desde el año 2003, hasta la actualidad no existe vuelos de aviones; solamente están los vuelos de helicópteros en los puntos indicados de Amazonas, pero son vuelos cívicos...actualmente se están arreglando las pistas de aterrizaje en Chachapoyas para próximamente tener Transporte aéreo.

Amazonas, cuenta con 5 aeropuertos distribuidos en toda la región, ellos son: Aeropuerto Ciro Alegría (1600 x 30 m), Aeropuerto Chachapoyas (1980 x 30



- m) – Se encuentra en espera para concesión, Aeropuerto Galilea (1500 x 30 m)
- Se encuentra en espera para concesión, Aeropuerto Rodríguez de Mendoza (1800 x 30 m) Modernizado en el 2003, Aeropuerto Nuevo El Valor (2000 x 30 M).

Cuadro N° 79. Características de los aeropuertos y pistas de aterrizaje.

NOMBRE Y LOCALIZACIÓN	DIMENSIÓN PISTA (MTS)	TIPO DE PISTA	TIPO DE AVIÓN MÁXIMO PERMISIBLE	FRECUENCIA DE VUELOS	OTRAS CARACTERÍSTICAS
“Chachapoyas” Chachapoyas.	1,980X30	Asfalto	Fokker 28 y Comercial	8 mensuales	Aeropuerto esta concesionado a la empresa Aeropuertos del Perú, ingresan vuelos cívicos de apoyo.
“Ciro Alegría” Condorcanqui-Nieva.	1,600X30	Tratamiento Superf.	Antonov 24	1/	De uso de las Fuerza Armadas, en proceso transferencia al GRA,
“Galilea” Condorcanqui-Rio Santiago.	1,500X30	Sello Asfáltico Bicana	Fokker 27	1/	De uso de las Fuerza Armadas, en proceso transferencia al GRA,
“Nuevo El Valor” Utcubamba-El Milagro.	2,000X43	Tratamiento superficial	Antonov (60 lib)		De uso de las Fuerzas Armadas.
“Rodríguez de Mendoza” Rodríguez de Mendoza.	1,800X30	Asfalto	Antonov 24 y Comercial	Vuelos cívicos 04 al mes.	A la fecha cuenta con vuelo de apoyo y cívicos, en proceso transferencia al GRA.

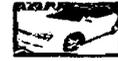
Fuente: CORPAC S.A. Dirección General de Transporte Aéreo, Última actualización año 2004. Tomada de Dirección Regional de Transportes Región Amazonas (85).

2.2. Vías de comunicación en el departamento Amazonas.

El transporte terrestre en Amazonas está determinado por: carreteras asfaltadas, carreteras afirmadas o trochas Carrozables; de las cuales podemos enumerar algunas rutas que se pueden realizar desde la capital del País:

Ruta N° 01. Por la carretera Panamericana Norte de Lima hasta Chiclayo; de allí a Olmos-Jaén-Bagua Grande-Pedro Ruiz (desde aquí con un ramal hacia Chachapoyas y otro que sigue la Carretera Fernando Belaunde Terry que conecta a Rioja-Moyobamba).

Ruta N° 02. Por la carretera Panamericana Norte de Lima hasta Pacasmayo, Luego Tembladera-San Pablo-Cajamarca-Celendín-Balsas. A partir de Balsas, se extiende dos rutas: una a Chachapoyas y Bagua y otra a Rodríguez de Mendoza.



Ruta N° 03. Por la carretera Central de Lima hasta la Oroya. De allí sigue hacia Junín-Cerro de Pasco-Huánuco-Tingo María-Tocayo-Juanjuí-Bellavista-Tarapoto-Moyobamba-Rioja-Pedro Ruíz Gallo.

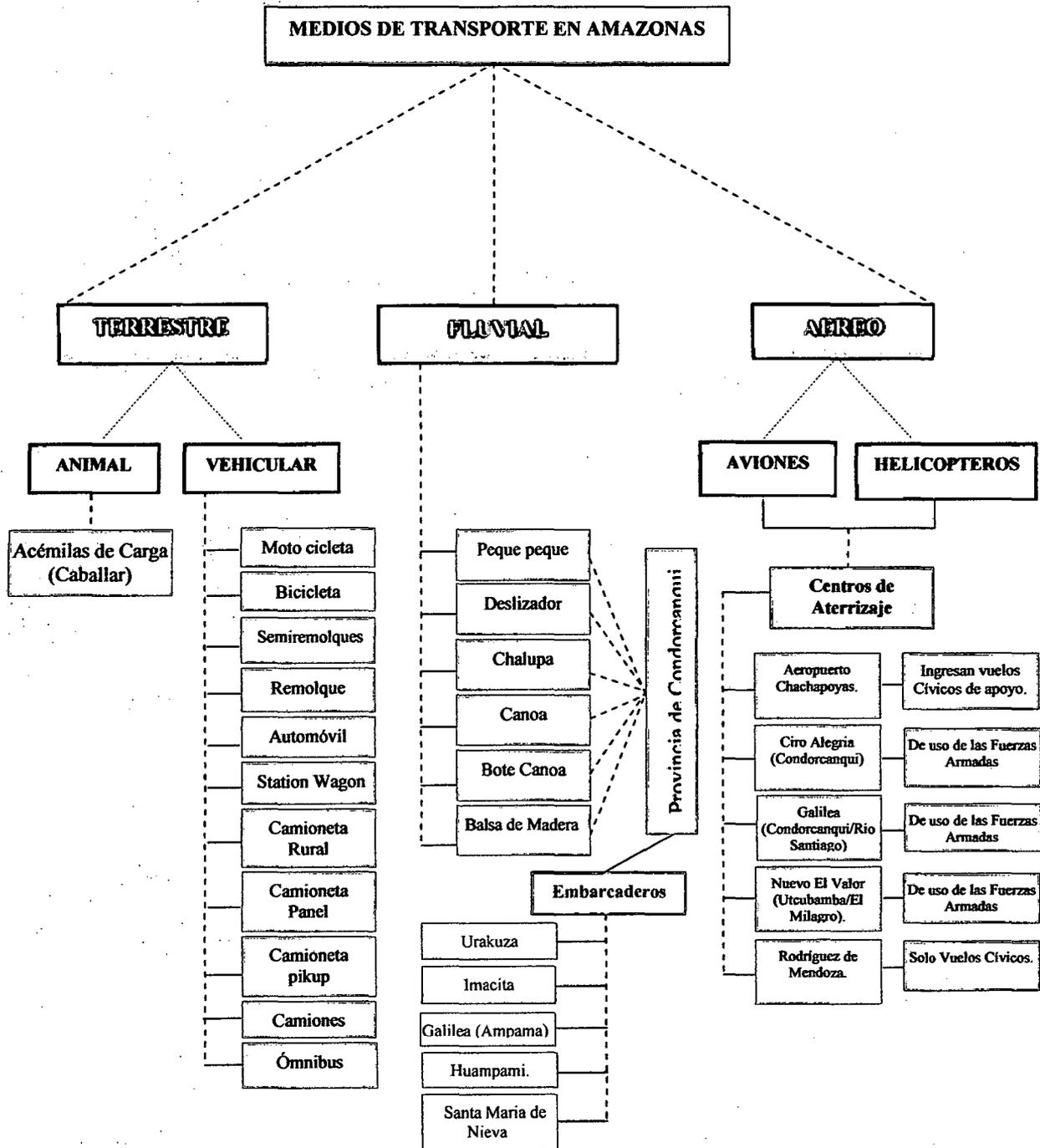


Gráfico n° 01. Características principales de los medios de transporte en el departamento Amazonas.

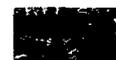


2.3. Consecuencias Ambientales de los Medios de Transporte.

Los medios de transporte terrestre en el departamento Amazonas, son los responsables de una serie de agentes contaminantes formados por reacciones químicas en la atmósfera; esto se da por el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el ozono troposférico (O₃). De otro lado tenemos las sustancias incluidas en los combustibles, como el plomo (Pb), el benceno (C₆H₆), o las partículas emitidas por los motores diesel. Entre las emisiones atmosféricas producidas por el transporte, cabe distinguir entre los gases que contribuyen a la modificación del clima, como los que propician el efecto invernadero (clorofluorcarburos, dióxido de carbono...), aquellos de efecto regional, como los compuestos volátiles y los óxidos de nitrógeno y de azufre, que contribuyen a las lluvias ácidas y a la creación de ozono troposférico, y otros que afectan fundamentalmente al medio ambiente local, como el monóxido de carbono y el plomo, o la emisión de partículas, que provocan o agravan enfermedades respiratorias, alérgicas o cancerosas. Que me atrevo a decir que esto se da en el mundo entero.

Los principales centros en la que se poseen las unidades móviles ya sea Chachapoyas, Bagua, Pedro Ruiz y que no cuentan con un terminal, si no que se estacionan en las cocheras obstaculizando el paso de las jirones, genera aglomeración de movi­lidades de taxis, lo que lleva consigo a quemar más combustible que por consiguiente genera contaminación del medio. Otra cosa importante los residuos se generan principalmente en las actividades de mantenimiento de las partes mecánicas de los diferentes vehículos (como lo podemos ver en el Jr. Salamanca de Chachapoyas), como por ejemplo el motor/propulsor, la transmisión, circuito de frenos, embrague, etc. Los residuos generados en esta actividad son: Residuos peligrosos: Aceites usados de motor, grasas lubricantes, líquidos de frenos y otros fluidos hidráulicos, refrigerantes y anticongelantes, etc., Todos ellos deben gestionarse a través de un gestor autorizado de residuos peligrosos.

También es oportuno mencionar que existen vehículos que transitan durante en nuestra región sin control ni ser sancionados por el excesivo gas que emanan en contra la contaminación del medio ambiente llevando consigo a un estrés ambiental.



Sin embargo existe la posibilidad de que estas empresas puedan realizar su aportación para reducir los impactos medioambientales del uso de vehículos y combustibles mediante la introducción de buenas prácticas en el transporte; pudiendo ser motores limpios, combustibles más limpios y nuevos combustibles revisados por mecánicos especializados. De otro lado formación y sensibilización de los conductores, promoviendo la conducta eficiente; reduciendo el número de vehículos en circulación y siendo conscientes que si seguimos con unidades móviles de hace décadas y sin control seguiremos contaminando el medio ambiente.

Las unidades móviles de mayor contaminación son los buses, taxis, ómnibus, motocicletas, etc., mientras que las bicicletas no son contaminantes, jamás realizan contaminación lo que son de uso de una o dos personas mayormente de uso deportivo que no supera a la velocidad de un "carro".

Actualmente pareciera que no se contamina el medio en Amazonas, pero la verdad que este es un proceso lento, si tomamos en cuenta que el planeta tierra debido a la contaminación ya no se tiene estación definida, ahora llueve o sale sol de acuerdo como mande la madre naturaleza que sufre contaminación produciendo cambios jamás solucionados en la historia.

Los medios de transporte Fluvial que mayor mente se deja notar en la Provincia de Condorcánqui, genera una contaminación en un 2%, dado a que solo los peque peque que llevan motor y trabajan en base a gasolina dejan algo de combustible en el agua y residuos que contaminan pero en menor escala; por lo tanto si todos los pueblos cruzaran ríos solo el transporte seria por agua mas no por tierra (en vehículos) y asi no habría contaminación; pero recordemos que eso trae consigo el adelanto tecnológico, mientras la tecnología avanza la especie humana más rápido muere y desaparece, es decir los grandes avances generan muerte súbita del hombre.

El transporte aéreo no es ajeno a esta realidad también contamina el medio al quemar combustible en el aire deja grandes nubes que directamente contamina el medio, para el cielo amazonense poco se da ese fenómeno, debido a que no tenemos continuidad de vuelos que generen mayores contaminaciones, un elemento importante que ayuda a la no contaminación, es la exuberante vegetación que muestra algunos sectores de



Amazonas que a través de la fotosíntesis logra eliminar gran parte de esa contaminación que por ende ayuda al hombre a tener un largo periodo de vida, mientras que en las grandes urbes se tiene un periodo de vida muy corto y se sufre los estragos que hoy en día se ocasionan.

2.4. Alternativas de solución para un mejor transporte en Amazonas.

Al hablar de Amazonas que tiene el medio de transporte terrestre, fluvial y aéreo, vemos que para el primer caso en las capitales de provincia y departamento no se encuentra los terminales terrestres, solo se resumen a cocheras o garajes, en suma no tiene la infraestructura adecuada, se posesionan en los jirones o calles no diseñadas para albergar vehículos pesados (ómnibus, buses y camiones). Tratándose de las embarcaciones de orden fluvial, falta embarcaciones con mejores condiciones de estructura y “los puertos” no tienen las condiciones necesarias para dicho fin, todo se lleva de manera artesanal cumpliendo siempre condiciones propias de los pobladores de la zona de Condorcanqui.

El mejoramiento de la red vial siempre es un tema de controversia de los políticos y casi no se da la importancia debida, por una lado el mejoramiento de la red vial departamental permitirá una buena inversión en asfaltos que a la larga salen más económicos que los mantenimientos de los afirmados que por las constantes lluvias casi por lo general no son duraderos (Amazonas es un terreno sedimentario), elevando los costos del transporte por el mal estado vial. En ese sentido una regularización al funcionamiento de las empresas que operan en la región, crear reglamentos que solo cuida sus intereses olvidándose por completo de brindar un buen servicio o calidad de trato a sus ocupantes ya que cada empresa se debe a sus tripulantes.

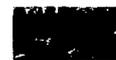
En el transporte aéreo, se bien trabajando su pista de aterrizaje que quizá a unos meses se tendrá la infraestructura adecuada para que nuevamente se apertura los vuelos que fue cerrado el año 2003, por la caída el cerro colorque que cobró muchas vidas.



Frente a este análisis de las políticas de gestión empresarial que se lleva con los medios de transporte, se presenta como alternativas de soluciones los siguientes esquemas explicativos:

1. Cambiar la situación actual del transporte público, logrando mejoras importantes del servicio, que cuenten con la aceptación de la ciudadanía ofreciendo nuevas rutas, terminales terrestres, resolviendo la debilidad institucional y a la vez mejorando el tránsito general y la vialidad.
2. Establecer un sistema de alta calidad con flota renovada en su mayoría, que opere en base a carriles prioritarios con señalizaciones que permitan simultáneamente mejorar el tránsito general.
3. Formación de un programa integral de mejoras al transporte público, logrando el fortalecimiento del transporte, programa de divulgación, programa de fiscalización, programa de asistencia técnica y capacitación continua.
4. Renovación de la flota de vehículos, con la creación de incentivos a los conductores, incluyendo programas de renovación continua.
5. Fortalecimiento a los transportistas, con la creación de nuevas empresas de transporte, con la creación de carriles y pistas exclusivas de autobuses, taxis, y la mejora en viabilidad y tránsito en la red troncal, terminales de integración de rutas, programas de paradas e información al usuario.

Se da como alternativas de solución, debido a que las condiciones actuales de infraestructura Terrestre, fluvial y aéreas requieren de una dotación de mayores recursos que permitan la construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación del servicio, lo cual ha de redundar en una dinamización y renovación de las actuales condiciones de producción, conllevando a un desarrollo con respecto a otras áreas regionales.



CAPÍTULO III:

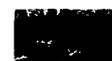
DISCUSION Y COMENTARIO.

Los medios de transporte en el departamento Amazonas, está determinado por un transporte terrestre, aéreo y fluvial; pero en su mayoría es el transporte terrestre básicamente a través de carreteras que conectas a todas las capitales de provincias e interconectando con la sierra, costa y el nor oriente peruano; permitiendo que cualquier ciudadano se pueda movilizar con facilidad hacia las zonas indicadas.

Para el caso del transporte terrestre reconocemos a los medios de transporte animal y vehicular; el primero se sigue utilizando en algunas provincias de la región debido a que no existe carreteras de penetración solo existen caminos de herradura única y exclusivamente para el transporte animal (caballar) que son utilizados para sacar sus productos (café, yuca, etc) desde sus áreas agrícolas hasta el punto capital de provincia o distrito y que luego son trasladados a otras latitudes a través de unidades móviles. Los ciudadanos se trasladan también por este medio dado a las largas distancias que separa un poblado con otro, de tal manera que para acceder a otras ciudades recién se toma unidad vehicular de la capital de distrito o provincia.

Hasta el momento el transporte animal se considera como uno de los medios no contaminantes al medio, es más no genera mucho gasto en comparación a las unidades vehiculares; sin embargo no puede sustituir al transporte vehicular en comparación al tiempo que puede llegar a un determinado punto.

El transporte vehicular está determinado por unidades móviles que solo logran estar en operatividad gracias al combustible de gasolina o petróleo, que hacen su recorrido interprovincial gracias a las carreteras o trochas carrozables que unen pueblos. En Amazonas contamos con varias unidades vehiculares que van en crecimiento debido a la demanda de pasajeros que llegan y salen de las capitales de provincias; estas unidades vehiculares son de carga pesada y de pasajeros que hacen su salida e ingreso por carreteras asfaltadas debidamente señalizadas y otras por trochas carrozables. Este sistema vehicular es el que contamina el medio ambiente, pero logra el traslado de carga y pasajeros a diversos puntos de la región que conecta con otras latitudes lo cual nos acorta distancias.



De otro lado podemos mencionar que el transporte animal con mayor índice y frecuencia en la provincia de Luya, nos indica que Amazonas con la infraestructura vial de Trochas Carrozables y Carreteras que posee, no alcanza a interconectar los 83 distritos que tiene; permitiendo que todavía tengan como arterias de comunicación los caminos de herradura a través del uso de acémilas logrando mantener la conexión de los poblados de distritos con las provincias del departamento y de estas su conexión a través del sistema vehicular con la costa, sierra y el nor oriente peruano.

El transporte fluvial se desarrolla esencialmente en la provincia de Condorcanqui, mediante pequeñas embarcaciones que permiten movilizar el flujo de pasajeros y productos. En la provincia de Utcubamba este servicio se realiza a través de las llamadas “balzas cautivas”, que son utilizadas para transportar productos en las zonas productivas de arroz (naranjitos y otros).

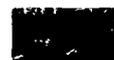
El transporte aéreo ha sido una de los medios de gran importancia en Amazonas, sin embargo debido a la tragedia de TANS-PERU, del año 2003 que cobro varias vidas humanas, fue suspendido, pero que actualmente será retomado y será otra de ventajas del desarrollo que tendrá Amazonas.

El transporte en Amazonas juega un papel preponderante en el desarrollo de la región acortando distancias y logrando en el menor tiempo posible llegar a su destino; pero debemos reconocer que Amazonas no está integrado con todos sus distritos ya que carece de carreteras o trochas carrozables para un mejor desplazamiento de sus unidades vehiculares. Es importante destacar que Amazonas cuenta con un transporte fluvial que permite navegar los ríos de la provincia de Condorcanqui siempre manteniendo su conectividad con otras provincias. Es importante notar que las principales vías terrestres son las que dan mayor desarrollo a los poblados en que estos llegan, que también depende mucho de su ubicación geográfica, por ejemplo Chachapoyas por estar un poco alejado a la vía principal, los que más se desarrollan son Bagua, Pedro Ruiz, y por allí hasta llegar a Moyobamba y Tarapoto (en San Martín).

Notamos también en Amazonas la carencia de terminales terrestres y unidades vehiculares en mal estado y nocivo en la contaminación del medio ambiente, con angostas pistas que lo usan para dos carriles; encontrando además conductores sin preparación que no conducen al



pasajero de forma responsables tienen mucha velocidad que va en desmedro de la ciudadanía, es más le falta mucha relación social y cultura como conductores que están al servicio de la población.

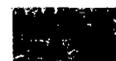


CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

4.1. Conclusiones.

El trabajo de investigación me llevó a las siguientes conclusiones:

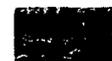
1. El departamento Amazonas cuenta con tres medios de transporte denominados transporte terrestre, fluvial y aéreo que dan mayor desarrollo a sus localidades y su competitividad con otras regiones.
2. El transporte terrestre está determinado por el transporte animal (acémilas de silla y carga) y vehicular. El primero es muy frecuentes en los distritos y anexos de las provincia de Luya, Rodríguez de Mendoza, Chachapoyas, Bongará, Bagua y Utcubamba, destacando a la provincia de Luya con el mayor uso de este servicio especialmente sus poblados o distritos.
3. El transporte terrestre en Amazonas cuenta a la actualidad con sesenta y tres (63) Empresas de transporte y quinientos noventa y seis (596) unidades vehiculares.
4. El transporte fluvial está determinado por las embarcaciones conocidas como chalupa o bote de madera, botes camiones, bote canoa y peque peque o deslizador, que tiene su embarcadero en *Santa Maria de Nieva* y puntos de atraque en diversos asentamientos de Imacita, Yameykat, Urakuza, Napuruka localidades a orillas de del rio Marañón y San Juan (Colonos), San Rafael, Isla Grande, ciudad democracia (colonos), Yatupis (última comunidad nativa en el trayecto), Galilea, Villa, Gonzalo, Progreso, Ayambis, soledad y Ampama en el rio Santiago.
5. El transporte aéreo no es muy adecuado debido a que el aeropuerto de aterrizaje de aviones en Chachapoyas está en remodelación; sinembargo tenemos los centros o helipuertos de Helicópteros; tales como *Ciro Alegría* en Condorcanqui-Nieva, Galilea Condorcanqui-Rio Santiago, Nuevo El Valor Utcubamba-El Milagro y Rodríguez de Mendoza



4.2. Recomendaciones.

Dadas las conclusiones del caso me permito en hacer las siguientes recomendaciones:

1. Concientización cultural a los conductores que hacen servicio interprovincial a fin de mejorar la atención al público y velar por el cuidado de las unidades vehiculares minimizando los impactos o contaminación del medio ambiente.
2. Planificar nuevas estructuras viales a fin de mantener conectado a los diversos pueblos de Amazonas, para hacer más accesibles a las capitales de provincias y lograr mejor desarrollo del departamento
3. Mejoramiento de las pistas de aterrizaje del transporte aéreo ya sea en Chachapoya, y en otras áreas dentro de la región a fin de lograr mantener con mayor comunicación de los pueblos lejanos a la capital de departamento, como es el caso de Condorcanqui.
4. Revisión técnica y cambio de nuevas unidades del transporte fluvial, logrando un desplazamiento eficaz por las aguas de los ríos que dominan la provincia de Condorcanqui.



CAPÍTULO VI: BIBLIOGRAFÍA.

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO Vox 1.

2009 Larousse Editorial, S.L.

FRANCISCO DE LA TORRE.

2006 Infraestructura y superestructura turística, transportación Terrestre, aérea, acuática y espacial Editorial Trillas, México, Argentina, España, Colombia, Puerto Rico, Venezuela.

GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS.

2010-2020. Actualización del Plan Vial Departamental Participativo Amazonas.
Gobierno Regional Amazonas.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

2007 Censos Nacionales XI de población y VI de vivienda.

MINISTERIO DE CORDEAMAZONAS

1987 Estudio socioeconómico, departamento Amazonas corporación departamental Amazonas.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO. CONSORCIO HIDROVIA HUALLAGA.

2005. Estudio de la navegabilidad del río Huallaga en el tramo comprendido entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón. Informe Final Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Dirección General de Transporte Acuático. Adjudicación Directa Selectiva N° 001-2004-MTC-13. Lima Julio 2005.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES (MTC)-PROVIAS DEPARTAMENTAL-CAF.GRA.

2005. Plan Vial Departamental Participativo-Amazonas. MTC-PROVIAS DEPARTAMENTAL-CAF.GRA. Junio 2005.



MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

2007. Perfil de Proyecto: “Mejoramiento y Mantenimiento de las condiciones de Navegabilidad en los Ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas”. MTC-IDGTA. Junio 2007-VOLUMEN 1.

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO.

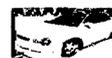
2007. Plan Estratégico Regional de Exportación región Amazonas. Enero 2007-SASE (Seguimiento, análisis y evaluación para el desarrollo).

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL BONGARA

2008/2018. Plan Vial Provincial Participativo/PVPP

REVILLA BUELOTH, MARITZA.

2005 Prospección e Inventario Arqueológico en los distritos de Camporredondo y Ocallí, provincia de Luya, Región Amazonas. TOMO I. INAAK-UNTRM.



CAPÍTULO VII:

ANEXOS.

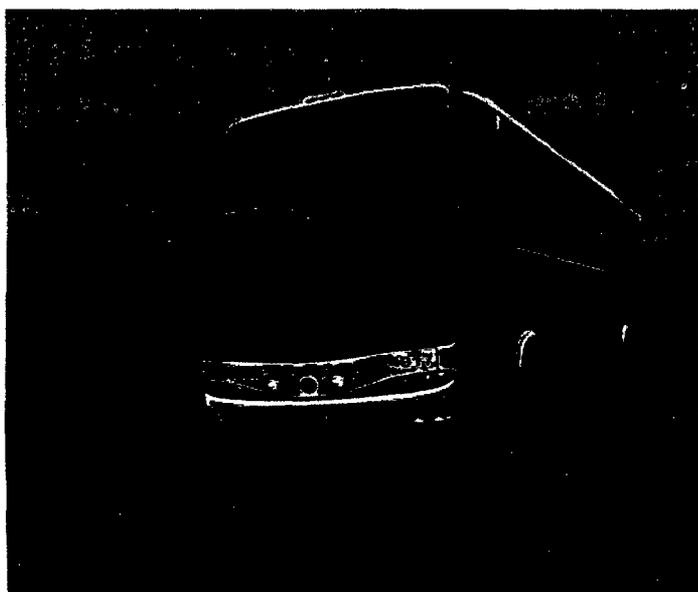


Foto n° 01. Transporte terrestre de pasajeros en carretera Fernando Belaunde Terry

Foto n° 02. Transporte terrestre de carga en carretera Fernando Belaunde Terry

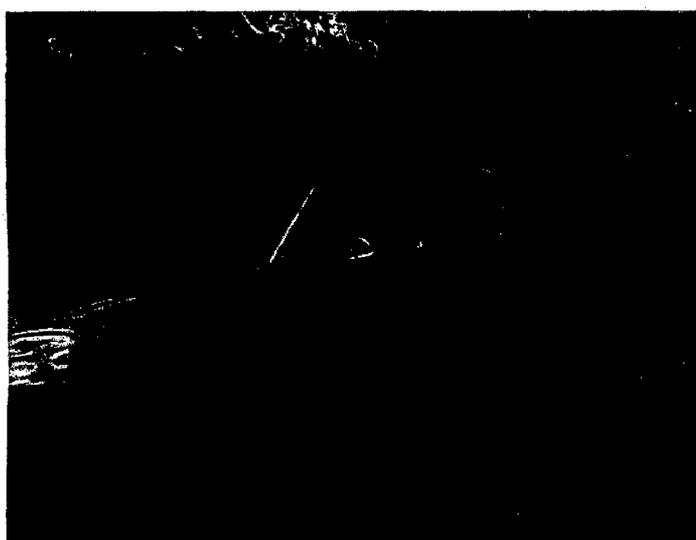
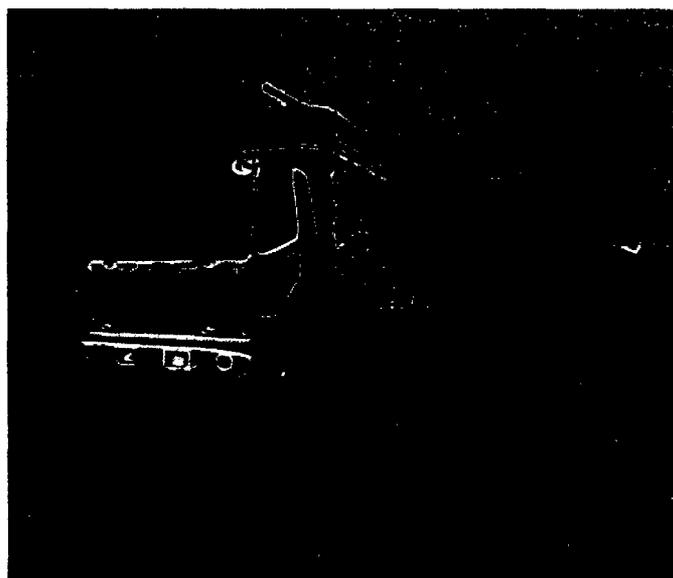


Foto n° 03. Transporte terrestre particular

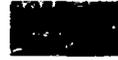


Foto n° 04. Unidad de carga liviana transportando pasajeros en la ciudad de Bagua Grande



Foto n° 05. Transporte terrestre de carga mediana capacidad



Foto n° 06. Transito en la carreta Fernando Belaúnde Terry cerca de Bagua Grande

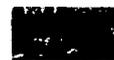


Foto n° 07. Moto taxi trasladado pasajeros más de su capacidad

Foto n° 08. Terminal terrestre de la Ciudad de Bagua



Foto n° 09. Terminal Terrestre de la Ciudad de Bagua

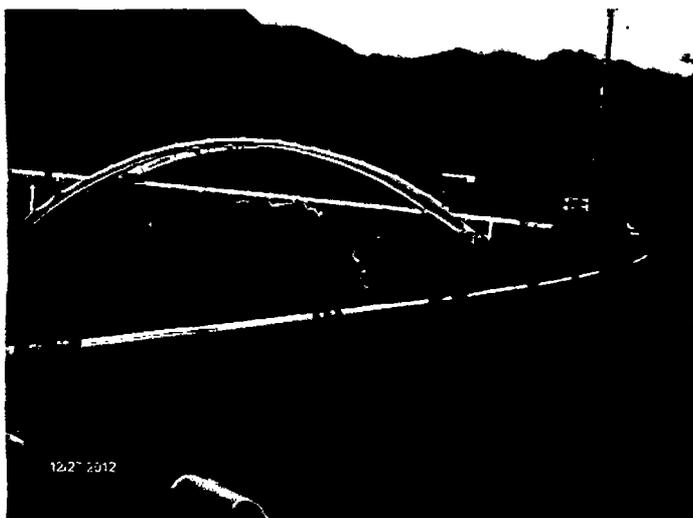


Foto n° 10. Puente Salinas. Sobre El Rio Marañón. Uniendo las parte norte del departamento de Amazonas y Cajamarca

Foto n° 11. Poblador de la prov., de Condorcanqui Traslándose en motocicleta

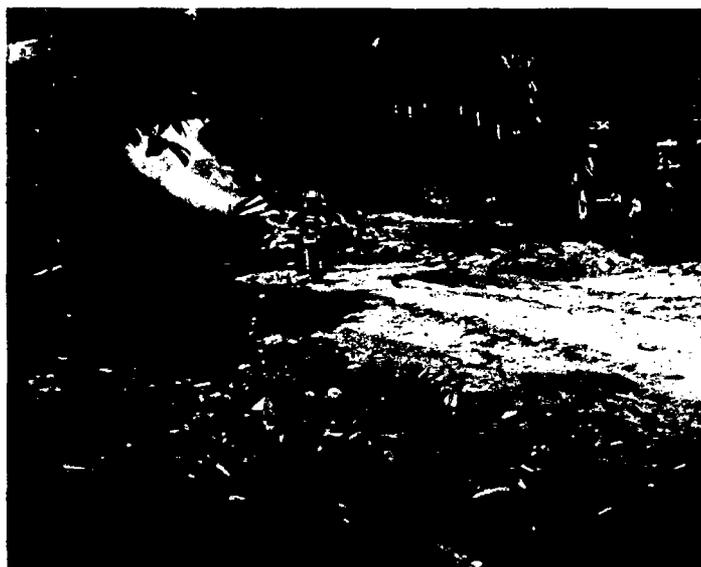


Foto n° 12. Moto taxi haciendo la ruta Bagua – El muyo



Foto n° 13. Pasajeros Haciendo transbordo por derrumbe a causa de las lluvias

Foto n° 14. Terminal terrestre en la ciudad de Bagua Grande

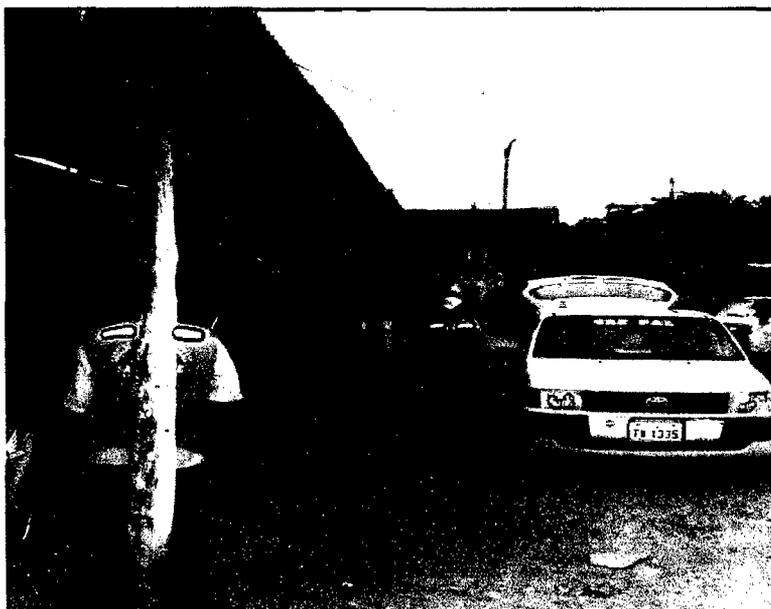


Foto n° 15. Derrumbe en la via Fernando Belaunde a causa de las lluvias



Foto n° 16. Mantenimiento de la carretera Duran - Nieva

Foto n° 17. Camioncito inmovilizado a causa del pésimo estado de la carretera Duran - Nieva



Foto n° 18. Acémilas de carga, que realizan el transporte por los caminos de harradura de Amazonas



Foto n° 19. Hundimiento de la carretera por falta de material de afirmado

Foto n° 20. Helicóptero en helipuerto de urakusa que traslada pasajeros y carga a los diferentes puestos militares de la frontera con Ecuador





Foto n° 21. Transporte terrestre de carga en carretera Fernando



Foto n° 22. Vehículos transitando por vías en mal estado

Foto n° 23. Maquinaria pesada haciendo trabajos de mantenimiento





Foto n° 24. Camión de gran capacidad de carga, que aliados al mal tiempo son los causantes del derioro de las carreteras si asfalto



Foto n° 25. Embarcadero en Juan Velasco Alvarado-Rio Nieva (prov. Condorcanqui)

Foto n° 26. Puerto Imacita, lugar de donde comienza la navegación en El Rio Marañón



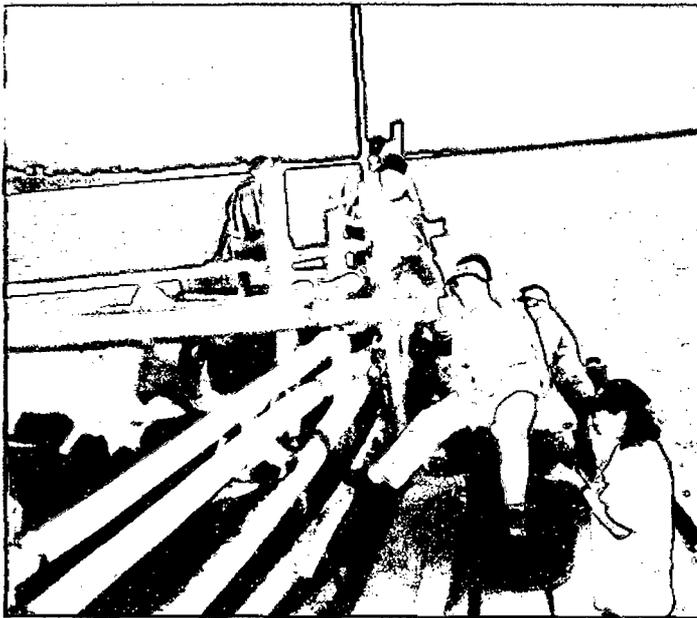
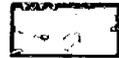


Foto n° 27. Embarcación de Alto tonelaje navegando El Rio Marañón Mas abajo del pongo Manseriche