

# **CAPITULO IV: PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE**

## **CAPITULO IV: PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.**

### **4.1 PROPUESTA GENERAL**

#### **4.1.1 Rol del Centro Urbano en el Contexto Provincial y Regional.**

El sistema Urbano Regional de San Martín tiene por objeto contribuir al desarrollo equilibrado y sostenible de la Región, mediante el establecimiento de una red sólida articulada y funcionalmente complementada de ciudades y asentamientos menores con la asignación jerarquizada de roles y funciones.

En ese contexto y de acuerdo con la jerarquización urbana regional, la ciudad de Tarapoto con una población de 126,000 habitantes al 2010, se constituye en uno de los centros principales dinamizadores de la región, junto a la ciudad de Moyobamba. El sistema urbano de la región está caracterizado por la alta concentración urbana, incipiente nivel de consolidación de centros urbanos intermedios, escaso nivel de articulación regional y de integración espacial y extensa área de frontera política.

La situación descrita deberá reorientarse y podrá ser efectiva, mediante el reforzamiento de centros dinámicos potenciales con la promoción de actividades económicas compatibles con las vocaciones productivas de sus áreas geo-económicas de influencia apoyado en una propuesta vial de articulación eficiente entre los núcleos urbanos y los espacios productivos especialmente agropecuarios y turísticos. En tal sentido, el Plan de desarrollo Urbano, busca darle un mayor nivel competitivo a la ciudad de Tarapoto, en concordancia con sus características político administrativas y económicas; es decir, ser un centro urbano capital de la provincia de San Martín; principal centro urbano comercial y de servicios de la región.

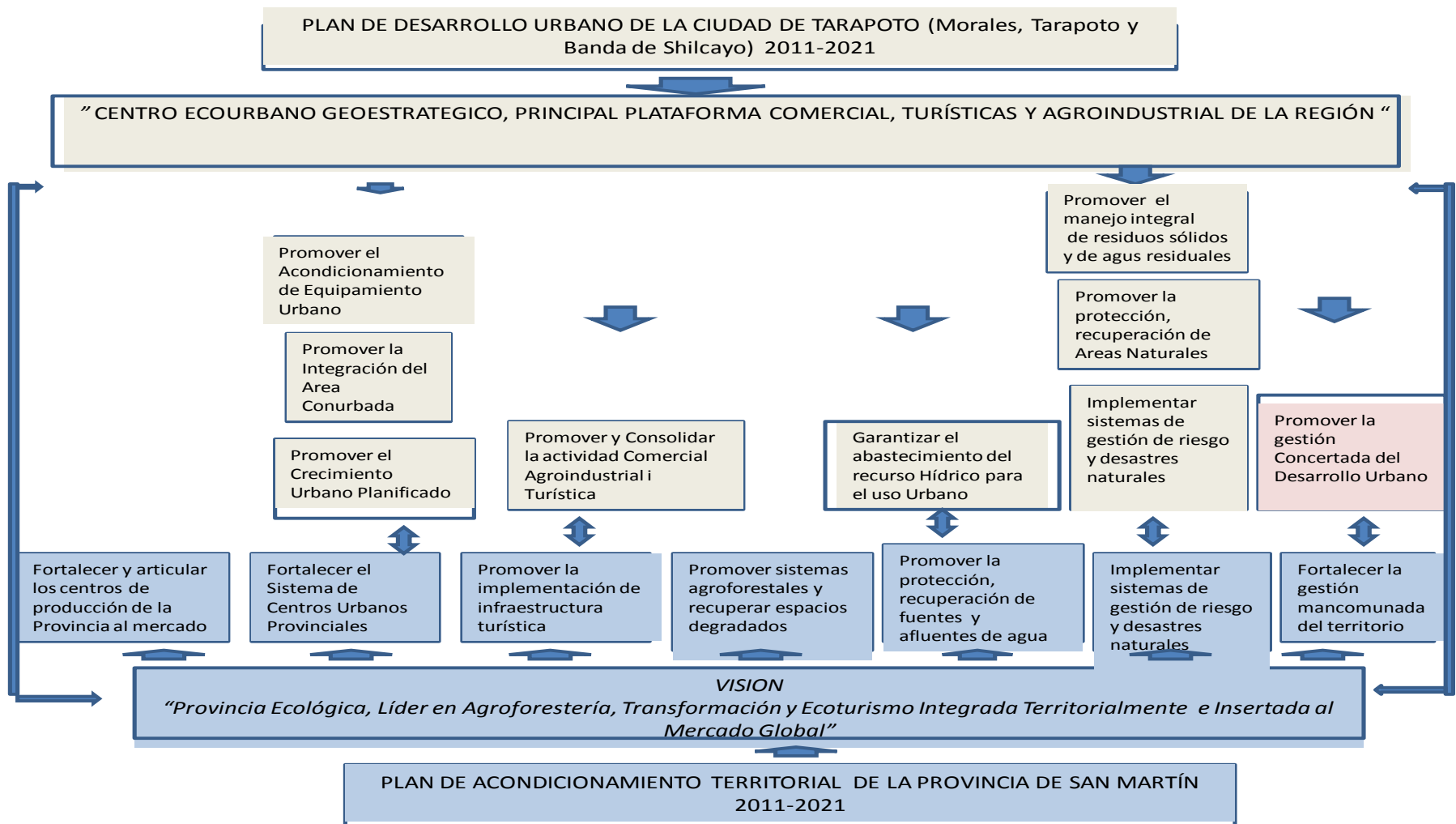
En el contexto provincial, la ciudad de Tarapoto es "Centro Urbano Dinamizador principal de nivel provincial, capital de provincia. Centro político administrativo de carácter comercial, de servicios, agroindustrial, y centro de apoyo a actividad turística.

En ese sentido, las propuestas del PDU, se orientarán y tendrán en consideración tales premisas.

#### **4.1.2 Articulación del PDU con otros instrumentos de Gestión.**

Los instrumentos de gestión del desarrollo del nivel provincial como es el caso del Plan de desarrollo Concertado como el Plan de Acondicionamiento territorial establecen orientaciones que deberán ser compatibilizados con el Plan de Desarrollo Urbano , como marco referencial en cuanto a los objetivos que persiguen cada uno de ellos.





#### **4.1.3 Visión del desarrollo Urbano Sostenible.**

##### **A. Escenario Deseable.**

El escenario deseable se definió a partir del planteamiento de “sueños, expectativas o deseos” de la población y de las autoridades sobre como quisieran que sea la ciudad de Tarapoto a largo plazo.

De este modo, se sintetizaron las siguientes ideas fuerza respecto a la “Ciudad de Tarapoto” en el futuro, incluso más allá del año 2021.

- Ciudad productiva, competitiva, saludable, segura.
- Ciudad estructurada, vialmente interconectada, con zonas residenciales, comerciales e industriales consolidadas.
- Ciudad con transporte público ordenado y regulado, sin congestión, con tránsito fluido, con vías y puentes de integración seguros.
- Ciudad con áreas verdes con valor ambiental y presencia de los Ríos Cumbaza y Shilcayo, como patrimonio natural reguladores del ecosistema de la ciudad.
- Ciudad cuya población goza de servicios de agua potable, alcantarillado.
- Ciudad con servicios turísticos eficientes.
- Ciudad sustentada en el desarrollo comercial, servicios y agroindustrial.
- Ciudad con sistema de comercialización racional, fluido y eficiente.
- Ciudad con adecuada calidad ambiental y manejo integral de sus desechos urbanos e industriales.
- Ciudad que aprovecha racionalmente sus recursos paisajísticos, integrando el patrimonio urbanístico con el natural.
- Ciudad con eficiente gestión urbana ambiental, prevención y mitigación ante desastres naturales y antrópicos.

##### **B. Escenario Probable o Tendencial.**

- Aumento de la actividad comercial y servicios en la Ciudad.
- Incremento de los flujos comerciales de bienes y servicios entre Tarapoto, Norte del Perú y Lima; así como con las provincias de la provincia de San Martín.
- Incremento de la actividad agroindustrial e industrial diversa.
- Incremento de la concentración de la población en la Ciudad de Tarapoto.
- Incremento de la calificación profesional y técnica de la fuerza laboral.
- Incremento de la participación de la población en las organizaciones sociales de base.
- Aumento de la esperanza de vida de la población urbana.
- Incremento de la inversión social como parte de la lucha contra la pobreza.
- Mayor incorporación de la población femenina y joven en el mercado laboral y dirigencial.
- Legislación ambiental más exigente y efectiva.
- Mayor conciencia institucional para la incorporación de áreas naturales con valor ecológico como estrategia de conservación del ecosistema de la Ciudad.
- Aumento de posibilidades de expansión urbana en áreas seguras cercanas al casco urbano actual, para el corto y mediano plazo.
- Mantenimiento de programas de recuperación ambiental
- Incremento de la cobertura y calidad del servicio de agua potable.
- Aumento de la autoconstrucción y rehabilitación de viviendas.

- Mayor conciencia sobre la necesidad de consolidar procesos de planificación local y especialmente urbana.
- Incremento del comercio ambulatorio
- Disminución de los niveles de ingresos económicos de las familias.
- Poca diversificación de fuente de trabajo.
- Deterioro de los niveles de vida de la población urbana.
- Incremento de inmigrantes a la Ciudad de Tarapoto, que genera demanda de servicio básicos y vivienda.
- Incremento de desempleo y subempleo
- Aumento de los niveles de pobreza, especialmente en los asentamientos urbanos-periféricos.
- Incremento de enfermedades infecciosas y respiratorias.
- Inadecuada implementación de áreas verdes.
- Débil organización social.
- Presencia de viviendas en zonas de riesgo.
- Aumento de la delincuencia común y la prostitución
- Aumento de la contaminación del agua de los ríos Cumbaza, Shilcayo que atraviesan la ciudad y otras quebradas tributarias.
- Incremento de la contaminación del aire originada por el parque automotor (motocar) y quema de pajilla en las piladoras de arroz.
- Impacto ambiental negativo por extracción de materiales de construcción.
- Aumento de la contaminación sonora en la ciudad.
- Poca participación en la población en la problemática ambiental.
- Deficiente recojo de residuos sólidos.
- Mal estado de las vías.
- Deficiente sistema de evacuación de aguas pluviales..
- Aumento de desorden en el transporte público e interprovincial provocando congestión.
- Falta de tratamiento e incorporación a la ciudad en espacios naturales con valor ecológico.

**C. Escenario Posible.**

“CENTRO ECOURBANO GEOESTRATEGICO, PRINCIPAL PLATAFORMA COMERCIAL, TURÍSTICAS Y AGROINDUSTRIAL DE LA REGIÓN”.



## VISION DE DESARROLLO URBANO

**“CENTRO ECOURBANO GEOESTRATEGICO, PRINCIPAL PLATAFORMA COMERCIAL, TURÍSTICAS Y AGROINDUSTRIAL DE LA REGIÓN”**

### OBJETIVOS ESTRATEGICOS

- a. Promover la recuperación, conservación de las áreas naturales y su integración al sistema de espacio público de la ciudad.
- b. Promover el manejo integral de residuos sólidos y de las aguas residuales
- c. Implementar sistemas de gestión de riesgo y seguridad ante desastres naturales.
- d. Garantizar el abastecimiento del recurso hídrico para el uso urbano.
- e. Promover la integración vial del área conurbada.
- f. Garantizar el desarrollo armónico del paisaje urbano.
- g. Promover el acondicionamiento del equipamiento urbano
- h. Promover y consolidar la actividad comercial , agroindustrial y turística
- i. Promover la gestión concertada del desarrollo urbano

#### **4.1.4 Análisis estratégico – FODA**

El análisis estratégico, se realizó con la finalidad de efectuar una exploración de las condiciones de las características del “Interno” y el “Entorno” de la ciudad, , a partir de la identificación de sus Fortalezas, Oportunidades Debilidades y Amenazas.

FODA

#### 4.1.5 Misión de las Municipalidades.

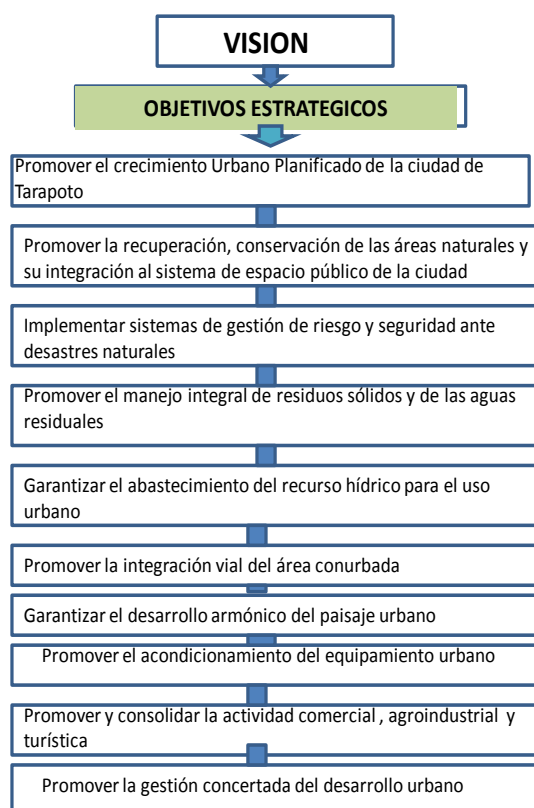
La Misión de las Municipalidades Provincial de San Martín, Distrital de Morales y Distrital de Banda de Shilcayo, es el compromiso y el liderazgo que estas instituciones deben asumir como líder promotor del desarrollo urbano de la ciudad.



**MISION**  
**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTIN**  
**MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MORALES**  
**MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE BANDA DE SHILCAYO**  
**“LAS MUNICIPALIDADES PROMUEVEN EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE LA CIUDAD”**

- **DESARROLLANDO UN ACONDICIONAMIENTO URBANO-AMBIENTAL, ORIENTADO AL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE SU POBLACIÓN.**
- **IMPLEMENTANDO LAS PROPUESTAS DE DESARROLLO URBANO: ESTRATEGIAS, POLÍTICAS Y PROYECTOS.**
- **GESTIONANDO LA INVERSIÓN PUBLICA Y PRIVADA Y DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN PROYECTOS, ESTUDIOS Y OBRAS PRIORITARIAS, IDENTIFICADAS EN EL PLAN.**
- **INSTITUCIONALIZANDO LAS NORMAS Y REGLAMENTO DEL PLAN PARA LA REGULACIÓN DEL DESARROLLO URBANO.**
- **CONVOCANDO PERMANENTEMENTE LA PARTICIPACIÓN Y CONCERTACIÓN DE LOS ACTORES ECONÓMICOS Y SOCIALES, ASÍ COMO INSTITUCIONES PUBLICAS, PRIVADAS Y DE LA SOCIEDAD CIVIL, EN LA GESTIÓN URBANA Y AMBIENTAL.**

#### 4.1.6 Objetivos estratégicos de desarrollo Urbano Sostenible.

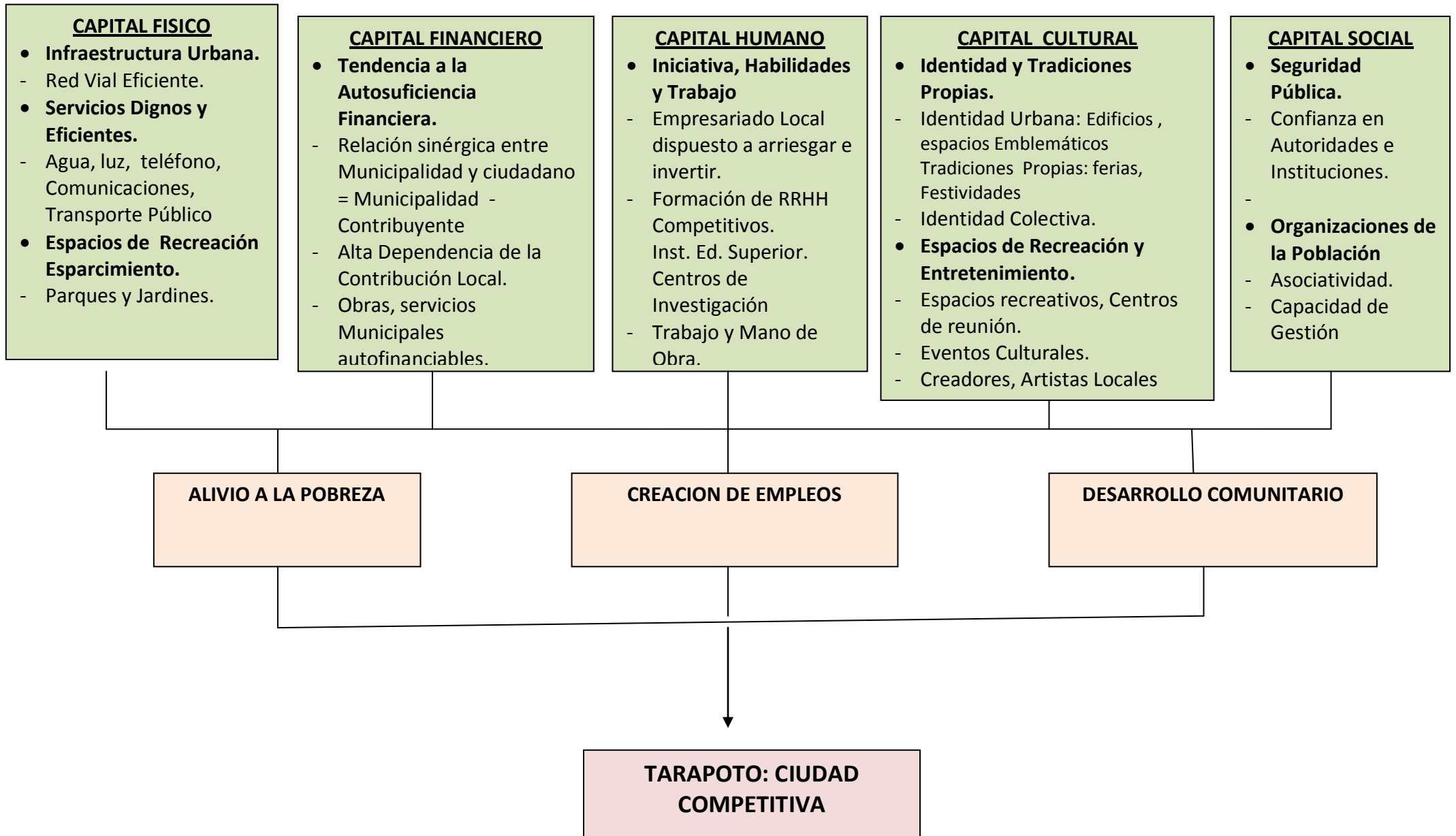


#### 4.1.7 Concepción de La Propuesta de Desarrollo Urbano

La competitividad de los centros urbanos está en función de las condiciones que ofrecen (físicas, tecnológicas, sociales, ambientales e institucionales, entre otras) para atraer actividades económicas generadoras de riqueza e impulsar su desarrollo. En esencia, las ciudades competitivas son aquellas capaces de generar un ambiente propicio para captar y retener inversiones, ampliar su participación en los mercados, elevar la productividad, generar empleos y ofrecer una mejor calidad de vida para sus habitantes <sup>1</sup>.

La competitividad conceptualmente está asociado generalmente a lo económico; sin embargo trasciende hacia otros aspectos vinculados al desarrollo como es el caso de la competitividad urbana y es fundamental que dicha competitividad, en el caso de la ciudad de Tarapoto, integre políticas y estrategias que mejoren las condiciones de vida de su población y fortalezcan la función social de las instituciones y organizaciones. Esta concepción ampliada de la competitividad debe enfatizar la construcción de su identidad urbana y de ciudadanía, lo que dará posibilidades reales para superar las contradicciones, que normalmente se dan entre crecimiento y desarrollo. Ver Esquema N° 4.1

<sup>1</sup> Ciudades Competitivas – México 2007 – Rodolfo Tuirán



#### **4.1.8 Consideraciones físico ambientales para la ocupación del suelo urbano.**

La ocupación del suelo urbano consiste en una acción que realiza el hombre en el medio físico para ejecutar alguna actividad antrópica.

El medio físico presenta condiciones naturales (FÍSICO AMBIENTAL), que pueden representar una restricción y/o condiciones para la actividad antrópica.

La ciudad de Tarapoto se asienta en un medio donde existen restricciones y condiciones para la ocupación. Como resultado de esas consideraciones se ha considerado las áreas urbanizable y no urbanizable.

##### **A. Definición del área urbanizable y no urbanizable**

###### **Área Urbanizable:**

Son espacios actualmente ocupados por la población; así como otras áreas que se encuentran en el ámbito de estudio del Plan que tienen aptitud urbana, y corresponde a extensiones del terreno que presentan condiciones para ser urbanizadas según los requerimientos de la ciudad, donde la acción de los procesos naturales y antrópicos no existe o podría tener menor intensidad.

Los procesos naturales pueden estar representados por la sismicidad, la expansividad del suelo, la inundación por las aguas de precipitación pluvial y por la deficiencia del drenaje.

Los procesos antrópicos comprenden los problemas de contaminación del suelo por el vertimiento de los residuos sólidos y aguas residuales, la contaminación del aire por las vías sin pavimentar y la contaminación sonora.

###### **Área no Urbanizable:**

Son espacios que no presentan aptitud urbana, están representados por la forma de relieve irregular y con fuerte pendiente, donde la acción de los procesos naturales y antrópicos ha establecido las condiciones restrictivas para su uso. Asimismo, están representadas por áreas consideradas como áreas naturales urbanas (ríos, quebradas y su faja marginal, pequeñas cochas existentes, áreas agrícolas, entre otras.

Las restricciones de los procesos naturales pueden estar representadas por las áreas que corresponden a la llanura de inundación del río, cauce de río y de las quebradas, áreas naturales, zona de inundación por deficiencia de drenaje, entre otras.

La restricción debido a los procesos antrópicos, están representados por áreas agrícolas, la Planta de Tratamiento de Aguas residuales, entre otras.

#### **4.1.9 Modelo de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tarapoto. Ver Plano N° IV.1**

El modelo de Desarrollo Urbano Sostenible, es la **imagen físico – espacial** y ambiental de la ciudad que se espera lograr en el horizonte de planeamiento a largo plazo. Constituye una interpretación de la evolución de la ciudad de Tarapoto y su correspondencia con el rol y funciones que asumirá a futuro.

Para la construcción del Modelo de Desarrollo Urbano, se han considerar algunos de los siguientes criterios:

- Los ecosistemas de las áreas naturales, deben ser preservados de los procesos de urbanización.
- Se debe procurar, hasta donde sea posible, no urbanizar las áreas de aptitud agropecuaria.
- Zonas con algún nivel de amenaza no deben ser urbanizadas.
- Se debe dar preferencia a las urbanizaciones próximas al núcleo urbano consolidado, evitando el crecimiento disperso que incrementa los costos en la extensión de las redes de servicios y de infraestructura vial.
- Se debe evitar la urbanización en terrenos que presenten limitaciones para la conexión de redes de servicios básicos.
- Se debe evitar la localización de áreas residenciales en zonas de alto impacto ambiental causado por otras actividades.
- Responde a los nuevos roles y funciones asignados a la ciudad (Plan de Acondicionamiento Territorial de la Provincia de San Martín), a las necesidades actuales y requerimientos futuros de crecimiento urbano.

En este sentido la ciudad de Tarapoto constituye el principal centro político administrativo comercial y de servicios de la Provincia de San Martín; sin embargo, de acuerdo a la Visión de Desarrollo debería además consolidarse como “ciudad Plataforma comercial, turística y exportadora de productos agroindustriales”.

Dicho modelo se plantea dentro de un horizonte de largo plazo; es decir, visualiza el desarrollo de la ciudad al año 2021, sirviendo de base para el planteamiento de medidas y acciones que se deben implementar en los diferentes horizontes de planeamiento (corto, mediano y largo plazo); a fin de procurar un desarrollo urbano sostenible y mejorar las condiciones de vida de la población de la ciudad de Tarapoto.

#### **Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible.**

En este contexto, las características del citado Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible son:

##### **A. Consolidación del Modelo Policéntrico Desconcentrado de la Ciudad en Sectores Urbanos.**

La ciudad de Tarapoto es una ciudad que desde el punto de vista físico se encuentra débilmente integrada por las condiciones topográficas del territorio y por la presencia de una sola vía de acceso, la carretera Fernando Belaúnde Terry, propiciando condiciones ambientales y urbanísticas que dificultan su funcionamiento.

A esta débil integración urbana se añade la mayor concentración y densidad observada en el área central de la ciudad, generándose la ocupación del suelo de las áreas periféricas, con los consiguientes sobre costos en la implementación de infraestructura de servicios básicos y vías.

En este contexto general, el Modelo de Desarrollo Urbano al año 2021, propone la estructuración física – espacial de la ciudad, a partir de la consolidación del “Modelo Policéntrico Desconcentrado”.

La ciudad de Tarapoto continuará estructurándose en el futuro a partir de los 3 sectores urbanos identificados en el diagnóstico (que corresponden a los espacios urbanos de cada distrito) y estos a su vez en los 19 sub Sectores Urbanos:

- Sector I: Tarapoto
  - Sub Sector T – 1 : Partido Alto - Coperolta
  - Sub Sector T – 2: La Hoyada
  - Sub Sector T – 3: Centro Urbano – Barrio Comercio
  - Sub Sector T – 4: Huayco – Los Jardines – 9 de Abril
  - Sub Sector T – 5: Atumpampa
  - Sub Sector T – 6: Zona Agrícola – Sta Rosa de Cumbaza
- Sector II: Morales
  - Sub Sector M – 1: FONAVI
  - Sub Sector M – 2: Universidad
  - Sub Sector M – 3: Plaza de Armas de Morales
  - Sub sector M – 4: La Planicie Alta
  - Sub Sector M – 5: La Planicie Baja
- Sector III: Banda de Shilcayo
  - Sub Sector B -1: Satélite
  - Sub Sector B – 2: Centro del Distrito
  - Sub Sector B – 3: Salida a Yurimaguas
  - Sub Sector B – 4: Miraflores – La Florida
  - Sub Sector B – 5: Area de Expansión
  - Sub Sector B - 6: IST Nor Oriental
  - Sub Sector B – 7: Zona Agrícola
  - Sub Sector B – 8: Las Palmas

**B. Estructuración de un Sistema de Centralidades y Subcentralidades Urbanas.**

Los sectores Urbanos propuestos se estructuran a su vez en función de un “Sistema de una (1) Centralidades principal; (2) centralidades secundarias; además de 2 Subcentros de servicios: 9 de Abril y Las Palmas.

➤ **Centro Principal Comercial y de Servicios de la Ciudad.**

Está constituido por el área comercial y de servicios de la ciudad de Tarapoto que concentra actividades político – administrativas de gestión, recreativas, residenciales, comerciales y de servicios de nivel y provincial.

➤ **Centro Secundario Comercial y De servicios.**

Están constituidos por áreas comerciales y de servicios, que concentran actividades político – Administrativas de gestión, recreativas, residenciales de nivel distrital, en este caso Morales y Banda de Shilcayo.

➤ **Centros de Servicios.**

El presente Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible propone la consolidación y/o implementación de dos centros de Servicios (de sector); que corresponden a 9 de Abril y Las Palmas, que en ambos casos además constituyen Municipalidades de centros poblados menores.

Estos centros de servicios son espacios físicos donde pueden concentrarse actividades urbanas (comerciales, de servicios, político-administrativas, culturales, recreativas o de equipamiento urbano en general) de nivel de sector a fin de:

- Proveer de servicios, comercio y equipamiento urbano de modo organizado a la ciudad;
- Contribuir al reordenamiento de la ciudad, y ordenar y/o reubicar actividades informales; y
- Elevar los niveles de utilización y rentabilidad del suelo urbano.

En esta perspectiva, el conjunto de centros de servicios Urbanos que se propone para la ciudad de Tarapoto está compuesto por Subcentralidades formados en función de sus características político administrativas, equipamientos urbanos y por las actividades comerciales circundantes que se generan en ellas.

### **C. Estructuración de Áreas de Especialización Funcional.**

La ciudad de Tarapoto en el largo plazo, debe estructurarse en función de áreas con especialización funcional relativa, que busquen relaciones de complementariedad e interdependencia entre ellas, dentro de una visión integral y sostenible de la ciudad.

En ese sentido, se plantean las siguientes áreas de especialización funcional, que en si corresponden a los usos mayores del suelo urbano, cuyas características funcionales serán descritas en la propuesta de zonificación):

- **Áreas Comerciales - Residenciales.**  
Constituidas por las áreas urbanas centrales de los núcleos urbanos: Tarapoto, Morales y Banda de Shilcayo; así como los ejes comerciales.
- **Áreas Residenciales**  
Corresponde a las áreas destinadas al uso de vivienda, admitiendo como actividades urbanas compatibles el comercio local y los servicios, según lo establecido por los Índices de Compatibilidad de Usos. La mayor parte de la ciudad de Tarapoto presenta este uso
- **Áreas Industriales.**  
Constituida por áreas de expansión urbana de la zona baja de Banda de Shilcayo.
- **Áreas de Protección Ambiental (APA)**  
Áreas aledañas a fajas marginales de ríos y quebradas, altas pendientes, Humedales, Aguajales, que por sus condiciones físicas y geo-morfológicas constituyen áreas no-aptas para la ocupación urbana, deberán ser forestadas y constituir áreas de monitoreo permanente, son sujetas a proyectos específicos de tratamiento.

➤ **Áreas de Tratamiento Especial (ATE)**

Dentro de ésta clasificación se han considerado las áreas de cauces de ríos que actualmente constituyen focos de contaminación de la ciudad (ríos Cumbaza, Shilcayo,) y áreas contiguas al trazo de la vía (se propone una franja a ambos lados de la vía IIRSA-norte al atravesar el área agrícola).

➤ **Áreas Agrícolas (AG)**

Son las áreas destinadas exclusivamente al uso agrícola, por su alto valor agrológico o por la importancia que tienen para el equilibrio ecológico de la cuenca y el abastecimiento de productos de pan llevar. Se ha considerado dentro de esta clasificación al área agrícola de La Planicie en el sector Morales.

➤ **Zona de Protección Ecológica (ZPE)**

Son áreas especiales en las que se encuentran flora, variedades de especies nativas se constituyen en áreas intangibles (lagunas pluviales, Bosques, cauces y franja marginal de ríos), esta zona es restringida a las actividades que provoquen riesgo ambiental. Conformada por las áreas naturales ( El Ashual, las lagunas pluviales, Aguajales, Quinta Elena y Quebradas

**D. Ejes de Desarrollo e Integración Urbana.**

El presente Modelo de Desarrollo Urbano propone que la ciudad de Tarapoto se organice en función de Ejes de Integración y Desarrollo Urbano; los mismos que se estructuran en función de las vías principales de la ciudad, cuyas características como elemento físico de la ciudad se desarrollarán en la propuesta vial, más adelante.

Asimismo, el Sistema Vial Urbano se estructura sobre la base de las principales vías de integración de la ciudad, a partir de las cuales se han reconocido y propuesto ejes viales principales, los mismos que, aparte de relacionar los diferentes sectores urbanos de la ciudad, generan actividades diferenciadas que coadyuvan al desarrollo de la ciudad.

Dichos ejes viales integran y estructuran la ciudad de Tarapoto por lo que generan “Ejes de Desarrollo Urbano”, tal como se explica:

➤ **Eje de Desarrollo e Integración Urbana: Vía de Evitamiento - Carretera IIRSA Norte**

Es aquella vía principal que por su posición, jerarquía, magnitud y continuidad en el sistema vial nacional, interrelaciona a la ciudad de Tarapoto con el resto de ciudades de la región, ciudades y centros poblados de las regiones del norte del país y Lima.

A partir de esta vía se consolidará un **“Eje de Desarrollo e Integración Urbana”** que generará y promoverá actividades comerciales y de servicios, sobre los sectores y sub sectores urbanos.

➤ **Eje de Desarrollo e Integración Anillo Vial : Evitamiento - Circunvalación.**

Esta parte del anillo vial en la parte sur de la ciudad (Evitamiento) está comprendido por la carretera a “Oasis”, la Av. Malecón, la Av. Alfonso Ugarte (parte baja) y la Av. de Evitamiento (tramo Av. Alfonso Ugarte-carretera FBT-Sur), las cuales conforman un importante soporte comercial sobre todo en la carga y descarga de productos que arriban a la ciudad de otras regiones como el alto Huallaga, la costa y Yurimaguas.

Esta parte del anillo sirve a la parte más alta de la ciudad, a zonas de reciente o en proceso de consolidación (Taratopillo, ciudad satélite y áreas por consolidar cercanas a la antigua carretera a Yurimaguas), por la topografía de su trayecto tiene un trazo complicado contando hasta con dos desniveles importantes. Está Compuesto por la carretera a San Antonio, el puente que cruza al río Cumbaza (nuevo), la vía a “Uritohuasi”, la Av. circunvalación, Prolongación Alerta, Jr., Cahuide cdra. 6, 7 y 8, Jr. Loa Alhelíes, Pasaje Abelardo Ramírez, Jr. Maximiliano, Jr. Santa María, Jr. Huáscar, Jr. Ricardo Palma, el Jirón Recreo y su prolongación hasta empalmar con la nueva carretera a Yurimaguas. En conjunto, este anillo tiene una extensión de 20 Km.

➤ **Eje de Desarrollo e Integración Central.**

Corresponde a la antigua carretera Fernando Belaúnde Terry ( Av. Perú, el , la Av. Salaverry, la Av. Micaela Bastidas, el Jr. Orellana, el Jr. Shapaja, el Jr. Jorge Chávez (cdrs. 5 y 6), el Jr. Santa Inés hasta cruzar el río Shilcayo, Jr. Los Bosques, Jr. La Molinera hasta encontrarse con la FBT-Sur). Por sus características físicas y de localización integra actividades urbanas que se dan en las centralidades de la ciudad. En ese sentido, este eje a futuro deberá promover la consolidación de las actividades comerciales diversas que se dan sobre el. De igual manera sobre los sub sectores localizados en su entorno.

➤ **Eje Transversal de Integración y Desarrollo Jorge Chávez**

Eje Jr. Jorge Chávez-Pasaje Bolivia-Jr. René Bartra-Jr. Cahuide Cdra. 5: Con una longitud de 2.86 Km, articula el aeropuerto con las zonas céntricas de Tarapoto y la Banda de Shilcayo, además de conectarse con el Eje Circunvalación.

➤ **Eje Transversal de Integración y Desarrollo Alfonso Ugarte- Sucre**

Eje Jr. Alfonso Ugarte-Jr. Manco Inca-Jr. Mariscal Sucre-Jr. Elías Linares: Cuenta con una longitud de 2.94 Km. con secciones variables. Permite la adecuada articulación e integración de los Sectores Urbanos de Atumpampa, Pueblo Joven, la Hoyada y Tarapotillo.

## Mapa del modelo