

CAPITULO V: PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE DESARROLLO URBANO

CAPITULO V: PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE DESARROLLO URBANO.

5.1. En Relación a Promover el Crecimiento Urbano y Ocupación del suelo Planificado de la Ciudad de Tarapoto.

Cuadro Nº V.5.1.1 Políticas y Estrategias

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
1) Regular y orientar el acondicionamiento territorial de la conurbación en función a la clasificación de suelo urbanizable y suelo no urbanizable, a fin de lograr una racional y equilibrada ocupación del suelo. 2) Promover el crecimiento urbano armónico mediante las áreas de densificación y de expansión urbana programadas por el presente documento de gestión.	Crecimiento urbano ordenado.
	Ocupación del suelo urbano planificado y sostenible

5.1.1 Crecimiento Urbano Ordenado.

a. Objetivos.

- Regular el uso del suelo urbano previendo situaciones que puedan causar daños materiales y desvalorizar la propiedad tanto pública como privada.
- Orientar y garantizar la puesta en marcha de aquellos proyectos estratégicos para la ciudad de Tarapoto que permitan renovar áreas urbanas deterioradas.
- Dotar a la ciudad de los espacios urbanos necesarios para la implementación de nuevos equipamientos en las áreas tanto de expansión urbana como aquéllas con déficit de los mismos y consolidar los equipamientos existentes en la ciudad que se requieran.
- Proteger las áreas de valor ambiental, natural y paisajístico que se encuentren dentro del ámbito jurídico de la ciudad, proponiendo para tal fin, usos que sean compatibles con ello e intervenciones que estén de acuerdo con la capacidad de carga del ecosistema urbano y natural del territorio.
- Iniciar el ordenamiento y reordenamiento de ocupación espontánea e informal de algunos asentamientos humanos o unidades de vivienda.
- Canalizar adecuadamente la localización de las inversiones urbanas en la ciudad de Tarapoto.
- Orientar técnicamente los procesos de Habilitación Urbana y el otorgamiento de licencias de funcionamiento de actividades urbanas haciendo eficiente las acciones de control urbano en la ciudad.
- Promover la adecuada localización de las actividades urbanas respetando la normatividad que asegure un óptimo uso del suelo urbano.

Las áreas para el crecimiento urbano están constituidas por todas las porciones de territorio que se incorporarán al área urbana en forma progresiva y sostenible y que sumada al área urbana ya consolidada, vienen a conformar la nueva área urbana de la ciudad de Tarapoto; su superficie está determinada por la programación de requerimientos de vivienda, equipamiento y vías hasta el año 2021. Para ello se ha establecido que sea la resultante de la diferencia entre el ámbito de estudio y el área urbana consolidada (ambas fijadas en el diagnóstico precedente). Siendo así, tenemos que el área de crecimiento urbano es de 2,273.22 has. Ver cuadro Nº V.5.1.2

Cuadro Nº V.5.1.2 Área de Crecimiento Urbano

	AREA (Has.)
ÁMBITO DE ESTUDIO (Establecida en el Diagnóstico)	4,606.48
ÁREA URBANA CONSOLIDADA (Establecida en el Diagnóstico)	2,333.26
ÁREA DE CRECIMIENTO URBANO	2,273.22

En esta extensión, se identifican dos (02) categorías de suelos: el Urbanizable comprendido por aquellos terrenos con condiciones de ser habitados y de ser utilizados por la población para el desarrollo de sus actividades urbanas, que corresponden a suelos poco vulnerables y poco riesgosos ante desastres naturales y ante la actividad antrópica; y, los suelos No-Urbanizables, aquellos en el que por definición no se puede destinar a otros fines distintos del agrícola, forestal, ganadero, recuperación ambiental y, en general, de los vinculados a la utilización racional de los recursos naturales. Ver Cuadro Nº V.5.1.3

Cuadro Nº V.5.1.3 Área Urbanizable y Área No Urbanizable

ÁREA DE CRECIMIENTO URBANO (urbanizable+no urbanizable) (Has.)	ÁREA URBANIZABLE (Has.)	ÁREA NO-URBANIZABLE (Has.)
2,273.22	1,083.32	1,189.90

Las tendencias de expansión urbana en la ciudad de Tarapoto han determinado diversas zonas geográficas como espacios adecuados para localizar las nuevas áreas de vivienda y equipamiento con las limitaciones que el territorio natural condiciona pues hacia el norte (zona de Tarapotillo, Ciudad Satélite) es menos propicio expandirse debido a la topografía que presenta (área de pendientes y conservación ecológica); así como la presencia del área de amortiguamiento del ACR Cerro Escalera. Hacia el sur, la unión del río Shilcayo con el Cumbaza limitan físicamente el área; además de la ubicación del Aeropuerto (regulación de su cono de vuelo).

b. Población actual y proyectada.

La población de la ciudad de Tarapoto, muestra un crecimiento en el período intercensal 1993-2007 bastante diferenciado según el centro urbano que la conforma. El crecimiento de Morales es de 3.74%; Tarapoto es de 1.63% y la Banda de Shilcayo de 4.69%. Por su parte las estimaciones realizadas para el año 2010 llegan a un total de 126,288 hab., correspondiendo para el sector Morales 25,538 hab., para Tarapoto 70,710 hab. y para La Banda de Shilcayo 30,040 hab.

La proyección poblacional para el período 2011 y 2021 (que significa una población adicional de 45,933 habitantes en un período de 11 años) nos permitirán calcular las áreas requeridas para la expansión, se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro N° V.5.1.4 Ciudad de Tarapoto: Estimaciones de Población

DETALLE	TASA DE CRECIMIENTO ANUAL x DISTRITO 1993-2007	POBLACION CENSO 2007	POBLACIÓN PROYECTADA AL 2021			
			2010	2015	2021	INCREMENTO POBLACIONAL 2010-2021
			Ccpp Tarapoto	1,61	67.362	70.710
Ccpp Urb. La Banda	4,69	24.932	30.040	37.777	49.734	19.694
Ccpp Morales	3,74	22.874	25.538	30.684	38.246	12.708
TOTAL CIUDAD DE TARAPOTO		115.168	126.288	145.004	172.221	45.933

c. Criterios para la definición de áreas de expansión urbana.

Los criterios para la determinación de las áreas de expansión urbana parten de la Identificación de Áreas Ambientalmente Críticas y la identificación de Zonas no urbanizables que se ha elaborado, en donde se estudiaron las aptitudes naturales, urbanas sociales, y económicas de las zonas potencialmente disponibles y que a continuación detallamos:

Criterios Ambientales.

Constituye el eje fundamental de la planificación urbana, el soporte físico real de las decisiones e intervenciones urbanas. En ese sentido, no son elegibles las áreas de valor ambiental y paisajista ya que estas áreas deben ser preservadas por constituir el soporte ambiental de la ciudad de Tarapoto.

Criterios Urbanos.

Son elegibles aquellas áreas que se encuentran próximas a las vías principales ya que la accesibilidad es una variable urbana fundamental para la localización de nuevas actividades urbanas.

Las áreas a incrementarse estarán condicionadas por la factibilidad de servicios y equipamientos en el corto, mediano y largo plazo.

Criterios Socio económicos.

Están referidos a las áreas destinadas a cubrir la demanda de vivienda, equipamiento, vialidad, reservando también espacios para la recreación, arte y cultura, Además de promover aquellas actividades económicas que contribuyan al desarrollo sostenible de la ciudad y a la optimización de los usos del suelo.

d. Propuesta de Crecimiento Urbano.

Una vez determinada la nueva área urbana con la que se identificará la ciudad de Tarapoto e identificada a la población a la que se tendrá que servir se determinan las nuevas densidades a implementar para identificar el área requerida.

Densidades Propuestas.

Cuadro N° V.5.1.5 Densidades Propuestas

DENSIDAD BRUTA hab/Ha.	CLASIFICACIÓN	NOMENCLATURA
60 - 110	R 1	Residencial de Baja Densidad
110 -160	R 2	
160 - 240	R 3 Unifamiliar	Residencial de Media Densidad
240 - 330	R 3 Multifamiliar	

Estas densidades ayudarán a organizar y orientar el crecimiento físico de la ciudad ante la demanda de la población. Densidades de 60 a 160 habitantes por Hectárea permitirán acomodar a poblaciones con recursos y que pueden costear terrenos más extensos para sus viviendas, asimismo los aportes generados en las nuevas Habilitaciones residenciales serán de mejor tamaño y calidad espacial.

Densidades de 160 a 330 habitantes por Hectárea permitirán mejorar la opción inmobiliaria con unidades de vivienda por grupos de habitación o edificios multifamiliares con integración urbana, asimismo permitirá el acceso a la vivienda a sectores menos pudientes de la población.

e. Políticas para la expansión Urbana.

El área de expansión definida es de 265.14 Ha,(con fines de vivienda y equipamientos) de las cuales el 71.7% corresponden a áreas nuevas, el 23.3% a áreas vacantes y el 6% restante corresponde al área que será ocupada por densificación. Ver Cuadro N° V.5.1.6

Cuadro N° V.5.1.6 Áreas disponibles para el crecimiento Urbano

ÁREAS VACANTES (Has)	ÁREAS PARA DENSIFICACIÓN (Has)	ÁREAS NUEVAS (Has)	TOTAL
61.82	13.26	190.06	265.14

- Ocupación de áreas vacantes:

Durante el desarrollo del Plan se han identificado áreas vacantes significativas (quiere decir extensiones importantes) en el casco urbano consolidado las cuales se encuentran localizadas en la zona alta (al norte de la Av. Circunvalación), el sector Tarapotillo hasta el recreo “Rancho Vista”. Asimismo existen pequeñas porciones de terreno libre a lo largo de la Av. Circunvalación que son potencialmente aptas para la densificación.

Estas áreas ocupan un total de 61.82 Has que representan un 23.32% del total de área requerida proyectada para vivienda con densidades que van desde los 60 hab/Ha hasta los 330 hab/Ha., es una política del PDU que estas áreas sean ocupadas e incorporadas a la dinámica urbana en el corto plazo, respondiendo a las necesidades reales de vivienda que tiene la comunidad y no a la especulación que genera perjuicio al desarrollo equilibrado y socialmente justo de la ciudad. La población que servirá esta tipología de crecimiento urbano es de 10,710 habitantes en el horizonte del Plan (año 2021).

- Densificación Residencial:

En la ciudad existe tendencia al crecimiento horizontal, explicado por las características socio-económicas de sus habitantes y a las condiciones de la topografía que ha permitido dicha expansión sobre todo hacia el sur del sector Tarapoto y al sur-oeste en la Banda de Shilcayo. Sin embargo, en tanto las condiciones naturales lo permitan, se busca densificar en la ciudad aquellas áreas urbanas que permitan un eficiente y sostenible aprovechamiento de sus suelos.

A través de esta política, se cubrirá con el 5% del requerimiento de vivienda en el corto y mediano plazo y se servirá a una población de 2,297 habitantes . Las zonas propuestas para densificación están señaladas en el Plano de Crecimiento Urbano y en el de Zonificación con las densidades propuestas para tal uso. Ver Plano N° V.1

Las áreas nuevas para la expansión residencial en la nueva área urbana han sido determinadas en base a los indicadores físicos que el diagnóstico ha ido proyectando, sin dejar de tomar en cuenta la percepción tendencial que las observaciones del trabajo de campo nos han permitido. Además, la conectividad de dichas áreas está garantizada por las vías existentes y proyectadas en la propuesta vial del presente Plan. Estas áreas se han proyectado para albergar a 32,926 habitantes en ocupaciones

cuyas densidades van desde los usos de baja densidad (60-160 hab./Ha.) hasta los de densidad media (160-330 hab./Ha.).

Se han identificado las siguientes áreas:

Zona 1

Área extrema de la ciudad, en la carretera FBT Norte con dirección a Moyobamba, detrás de la zona de recreos y específicamente del Recreo "Maronilla", especial para residencial de densidad baja R1 (Morales). Cuenta con un área de 5.43 Has.

Zona 2

Parte extrema superior de La Planicie alta, detrás de la zona de estaciones de servicio en la Carretera BBT-Norte, le corresponde densidad baja R1 y R2 (Morales). Extensión igual a 33.63 Has.

Zona 3

Área conformada en el trapecio que forma, el futuro desvío de la carretera IIRSA Norte hacia Lamas, el eje consolidado de recreos y molinos en la Planicie y la actual carretera IIRSA Norte en construcción, la tendencia es que se establezcan áreas residenciales bajas R2 y medias R3 (Morales). Área de la zona es 82.31 Has.

Zona 4

Área central de la gran expansión generada entre la nueva carretera IIRSA Norte y la carretera a "Oasis", por encima del área destinada a Terminal Terrestre y Otros Usos, con tendencia a asentarse áreas residenciales de baja R2 y media R3 densidad (Morales). Cuenta con un área de 93.42 has.

Zona 5

Área detrás del aeropuerto, en proceso de consolidación, añadiremos que su densificación pasa por acciones de saneamiento ambiental en el río Cumbaza por el tema contaminante de las descargas de desague de la ciudad, propicia para la baja densidad residencial R2 (Tarapoto). Su área asciende a 15.80 Has.

Zona 6

Situada entre la Laguna Venecia y el codo que conforma la nueva carretera a Yurimaguas en su ascenso a la cordillera escalera. Zona de gran vocación de expansión residencial y densidades que van desde la baja R2 a la media R3 (Banda de Shilcayo). Conforman un área de 36.91 Has.

Zona 7

De gran vocación residencial. Anexa a la zona 8 y a la carretera a Yurimaguas. Se plantea como zona de Reserva Urbana (Banda de Shilcayo). Su área es de 53.89 Has.

Zona 8

La más extensa de las tres grandes zonas con vocación residencial, ubicada en la zona baja de la carretera a Yurimaguas contigua al Hotel puerto Palmeras. Se plantea como zona de Reserva Urbana (Banda de Shilcayo). Su área es de 136.03 Has.

Zona 9

Conformada entre la Laguna Lagarto cocha, la carretera FBT-Sur y la Av. de Evitamiento, zona de mucha vocación recreativa por la topografía y la variedad de fauna y flora. Tiene vocación para densidad baja R2 (Banda de Shilcayo). Cuenta con un área de 43.98 Has.

Zonas 10, 11 y 12

Circundan el Centro Poblado Las Palmas, cuentan con mucha conectividad por ser anexas a la carretera FBT-Sur y su vocación es de residencia de densidad baja R2 (Banda de Shilcayo). Sus áreas son respectivamente: zona 12 de 8.09 Has., zona 13 de 18.85 has. Y la zona 14 de 4.03 Has. Ver Cuadro N° V.5.1.7

Cuadro N° V.5.1.7 Resumen de áreas

ZONA	AREA (Has.)
ZONA 1	5.43
ZONA 2	33.63
ZONA 3	82.31
ZONA 4	93.42
ZONA 5	15.80
ZONA 6	36.91
ZONA 7	53.89
ZONA 8	136.03
ZONA 9	43.98
ZONA 10	8.09
ZONA 11	18.85
ZONA 12	4.03
TOTAL	532.37

El área total de terreno para la expansión asciende a 532.37 Hectáreas, que significa el 49.14 % del área Urbanizable. Se establece la hipótesis de que no toda el área calculada será ocupada, pues parte de esta, corresponde al área destinada como Reserva Urbana.

f. Ocupación de las áreas Nuevas Areas de expansión por Incremento poblacional.

Con la determinación de la vocación urbana de las áreas identificadas y las nuevas densidades de ocupación para las áreas de crecimiento urbano residencial se procede a la distribución poblacional en las zonas identificadas a fin de que la orientación del crecimiento físico de la ciudad sea equilibrado (integración con áreas naturales y de reserva urbana), competitivo (eco-urbanismo como ejemplo de diseño urbano) y sostenible (administración conveniente del territorio).

La siguiente tabla desarrolla la distribución de la nueva población a atender en el horizonte temporal propuesto para el presente Plan de Desarrollo (2,021). Ver Cuadro Nº V.5.1.8

Cuadro Nº V.5.1.8 Disponibilidad de Áreas de Expansión

ZONA	ÁREA DISPONIBLE	CLASIFICACIÓN / DENSIDADES (HAB/Ha.)	ÁREA REQUERIDA PARA EXPANSIÓN (Has)	POBLACIÓN A SERVIR (Hab.)
			2,021	
ZONA 1 (*)	5.43	R 1 / 60 - 110	5.43	941
ZONA 2(*)	33.63	R 1 / 60 - 110	12.00	2,079
		R 2 / 110 - 160	21.63	3,747
ZONA 3	82.31	R 2 / 110 - 160	17.00	2,945
		R 3 / 110 - 330	8.00	1,386
ZONA 4	93.42	R 2 / 110 - 160	20.32	3,52
		R 3 / 110 - 330	12.00	2,079
ZONA 5 (*)	15.80	R 2 / 110 - 160	15.80	2,737
ZONA 6 (*)	36.91	R 2 / 110 - 160	13.50	2,339
		R 3 / 110 - 330	23.41	4,055
ZONA 7	53.89	RESERVA URBANA	0	0
		RESERVA URBANA	0	0
ZONA 8	136.03	RESERVA URBANA	0	0
		RESERVA URBANA	0	0
ZONA 9	37.76	R 2 / 110 - 160	10.00	1,732
ZONA 10 (*)	8.09	R 2 / 110 - 160	8.09	1,402
ZONA 11 (*)	18.85	R 2 / 110 - 160	18.85	3,266
ZONA 12 (*)	4.03	R 2 / 110 - 160	4.03	698
TOTAL	532.37		190.06	32,926

* Se presume que serán ocupadas en su totalidad al año 2021

Las zonas identificadas tienen mucho más potencial del que solo se necesita para la expansión, lo que ocasiona que se declaren zonas de Reserva Urbana en muchas de ellas, y en su totalidad a las zonas 7 y 8, reservándolas para futuras programaciones de crecimiento.

g. Programación del Crecimiento Urbano

▪ En el Corto y Mediano Plazo.

Se consideran aquellas áreas que se encuentran vacías o en estado de incipiente ocupación que pueden consolidarse en el mediano plazo considerando su cercanía a vías importantes y a tener factibilidad de servicios básicos.

Además se considerarán en este período temporal las zonas con mejores posibilidades de densificación, es decir, aquellas áreas que tienen tendencia al crecimiento a pesar de estar consolidadas y cuyas condiciones de seguridad ambiental lo permitan.

▪ En el Largo Plazo.

En las áreas nuevas para la expansión residencial, la consolidación llegará en los últimos 4 años de esta propuesta, es decir, entre el 2016 al 2021 en que se dará íntegramente sobre estas nuevas áreas.

Todas estas áreas requieren estudios de planeamiento urbano específico y control municipal en la ocupación programada de dichos terrenos, a fin de proteger el suelo urbano y darle buen uso a este escaso y valioso recurso.

Cuadro Nº V.5.1.9 Programación del Crecimiento Urbano

POLÍTICAS DE OCUPACIÓN	%	DENSIDAD (Clasificación)	ÁREAS (Has)	POBLACIÓN QUE ALBERGARÁ 2021	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
OCUPACIÓN DE ÁREAS VACANTES	23.32	R2, R3	61.82	10,710	X	X	
DENSIFICACIÓN	5	R3	13.26	2,297	X	X	
ÁREAS NUEVAS	71.68	R1, R2, R3	190.06	32,926	X	X	X
TOTAL	100		265.14	45,933			

Plano de Crecimiento Urbano

5.1.2 Ocupación del suelo urbano Planificado y Sostenible.

Según el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (D.S. 027-2003 MVCS), la Zonificación de Usos de Suelo es un instrumento técnico normativo que orienta la racional distribución de las actividades urbanas y para efectos de planificar la ocupación del suelo urbano, se han tomado en cuenta los siguientes aspectos:

Físico-Ambientales

Toma en consideración la identificación de áreas con mayor peligro y vulnerabilidad; la capacidad de soporte de los ecosistemas naturales, los beneficios ambientales que aportan estos espacios a las áreas urbanas; el valor paisajístico y cultural de los espacios; y, los beneficios socio económico en el aprovechamiento de los recursos naturales y del uso racional del suelo.

Urbano Funcionales

Considera la disponibilidad y la capacidad de la infraestructura vial actual y la de servicios básicos que está en proceso de implementación a muy corto plazo; considera también la factibilidad física, económica y social para la implementación de sub-centros de servicios y equipamiento urbano, las densidades actuales, la traza urbana actual consolidada al igual que el espacio urbano construido.

Socioeconómicos Productivos

Para la propuesta de zonificación es necesario considerar: el tamaño poblacional, la existencia y tendencia de las actividades económicas, las características socioeconómicas y socioculturales de la población.

a. Lineamientos Generales de la Propuesta de Zonificación del Plan de Desarrollo Urbano de Tarapoto 2010-2021.

- **La Protección del Medio Ambiente Natural**
Tomando en cuenta la ocurrencia cíclica de eventos de inundación y escorrentía durante la temporada de lluvias, resulta de vital importancia planificar para prevenir la ocurrencia de estos desastres naturales, además de los problemas de contaminación, mitigando las condiciones de fragilidad ecológica del medio ambiente natural de Tarapoto.
- **Integración Físico espacial de los sectores urbanos a través de los ejes urbanos.**
Lograr una adecuada articulación entre los diferentes sectores urbanos a través de los ejes urbanos que permita un adecuado desplazamiento de los flujos poblacionales y el intercambio fluido de diferentes actividades urbanas como es por ejemplo la relación entre vivienda – trabajo.
- **Descentralización de las actividades urbanas y su distribución equitativa en base a las capacidades y vocaciones de usos del suelo.**

Tomando en cuenta los requerimientos de la población actual y proyectada al año 2021; atendiendo las demandas de las actividades productivas que contribuirán al desarrollo y crecimiento económico-social de la ciudad de Tarapoto.

Además de desconcentrar las actividades de los centros principales para dotar a los sectores urbanos de sub-centralidades que eviten la dependencia total con los mismos.

- **Preservación y puesta en valor del patrimonio natural de la ciudad como elemento saludable de identidad entre sus habitantes.**

La inmensa riqueza ecológica que poseen sus habitantes en su territorio natural debe ser valorado tanto física como saludablemente y ser objeto de identidad de la ciudadanía Tarapotina, por lo que sus vastas áreas de bosques, ríos y vegetación en general deben ser puestas en valor e integrar un Sistema de Espacios Naturales articulado a las actividades turístico recreativas que incremente la oferta de espacios culturales y públicos para la población en general.

b. Estructura de la Zonificación. Ver Plano Nº V.2

- **Áreas Estructurantes Principales**

Son aquellos espacios que organizan la futura actividad económica principal de la ciudad, es decir, las actividades terciarias (comercio y servicios). Se desarrollan en dos grandes ámbitos:

- ✓ Sobre los Ejes viales estructurantes de la ciudad como lo son el Anillo vial de integración y el eje central de articulación (ver propuesta vial y de zonificación).
- ✓ En las centralidades principales de la ciudad ya sean del Sector Morales, el Sector Tarapoto o el Sector Banda de Shilcayo.

De acuerdo a los roles asignados dentro de estas áreas, en estas se localizan las actividades de comercio y servicios de alcance distrital (toda la ciudad), albergando los rubros de mayor vocación del área que atraviesa.

- **Áreas Estructurantes Secundarias.**

Áreas conformadas netamente por la actividad residencial complementada con la actividad comercial además de otras actividades de escala sectorial o local. Sobre éstas discurren vías urbanas secundarias que sirven a diferentes sectores urbanos. De igual modo, se localizan las sub-centralidades más importantes de la ciudad como lo son: el Barrio Huayco, 9 de Abril, Atumpampa y La Molina.

- **Áreas Naturales.**

Son los espacios que son de alto valor ecológico por presentar cualidades ambientales, de diversidad natural y paisajística y que integran el sistema de áreas naturales necesarios para el equilibrio y la calidad ambiental de la ciudad.

Constituyen ecosistemas naturales estratégicos cuya estructura, composición y función deben ser preservadas, restauradas y manejadas en forma sostenible no solo para asegurar los niveles mínimos de calidad ambiental en la ciudad, sino también porque su manejo y conservación permitirá mitigar los peligros naturales que amenazan a la población y evitar mayores consecuencias de desastre o deterioro.

- **Áreas de Actividades Productivas.**

Constituyen los espacios destinados a las actividades de transformación en la ciudad de Tarapoto, específicamente la agroindustria e industria liviana. En este sentido, están representados por el parque Agroindustrial y las viviendas Taller que se proponen en el área comprendida entre la Carretera IIRSA-norte y el Anillo vial de integración (tramo Av. de Evitamiento). Ver Plano de Zonificación N° 5.2

Se tiene como objetivo minimizar el impacto que éstas tengan sobre el ámbito circundante, trasladando las de mayor impacto fuera de los ámbitos urbanos y dotándolas de las instalaciones infraestructurales necesarias para el adecuado desarrollo de sus actividades.

c. Propuesta Especifica de Zonificación y los Usos del Suelo de la Ciudad de Tarapoto 2010 – 2021.

La zonificación de usos de suelo es un instrumento normativo para promocionar e intensificar el uso del suelo urbano. Mediante la zonificación se busca incrementar el valor del suelo urbano, promover la inversión del sector público y privado (formal e informal), de acuerdo a los usos programados. Para la zonificación de la ciudad se han considerado dos grandes usos de suelo:

- Áreas no urbanizables (básicamente las áreas que ocupan el medio natural y cultural de la ciudad).
- Áreas urbanizables (básicamente el ámbito urbano consolidado actual y las áreas para expansión urbana programadas).

Clasificación de los usos del Suelo Urbano

- ✓ **Áreas no Urbanizables.-**

Son áreas no susceptibles de incorporarse al proceso de urbanización, por lo tanto no procede ningún tipo de habilitación urbana. Se han considerado las siguientes zonas:

- **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.

Se han considerado las siguientes áreas: Bandas norte y oeste del río Cumbaza en el sector Morales, cuenca del río Shilcayo al norte del "Achual" (Pukalluichu), las lagunas pluviales existentes en la ciudad y la zona peri-urbana y la zona baja de la cuenca de la quebrada el Choclino entre ciudad satélite y las asociaciones de vivienda La Molina, La Victoria y Paraíso.

No se admitirán ni aprobarán habilitaciones en estas áreas, de existir una ocupación de hecho la municipalidad procederá a su desalojo. En las áreas denominadas críticas por su nivel de peligro frente a los procesos de geodinámica externa (deslizamientos, derrumbes y peligros por fenómenos torrenciales), de presentarse proyectos de habilitaciones, estos deberán ir acompañados de estudios geodinámicos, geotécnicos y de vulnerabilidad.

○ **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). Deberá recibir un tratamiento especial y de forestación. No se admitirán ni aprobarán habilitaciones en estas áreas, de existir una ocupación de hecho la municipalidad procederá a su desalojo.

○ **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. Estas tierras son intangibles, la municipalidad tiene la potestad de determinar qué áreas son agrícolas de acuerdo al art° 195 inc 1ro. de la Constitución del 93 y no procede el cambio de uso. Las habilitaciones que se asienten en áreas agrícolas no serán reconocidas por las municipalidades y no deberán acceder a los servicios públicos mediante acción concertada con las empresas prestadoras de servicios. 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. Ver Cuadro nº V.5.1.10

Cuadro N° V.5.1.10 Áreas no Urbanizables

CLASE	DESCRIPCIÓN	POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN
Área Protección Ambiental (APA)	Áreas aledañas a franjas marginales de quebradas, alta pendiente, humedales, aguajales, y otras señaladas en el plano de zonificación	Se delimitarán y señalizarán claramente las áreas no urbanizables, de restricción para uso urbano.
Áreas de Tratamiento Especial (ATE)	Cauces de ríos y quebradas contaminadas por descargas de desague así como botadero de basura municipal, agresión urbanística.	No se aprobarán acciones que estimulen la ocupación urbana. No procede el cambio de uso de suelo asignado por el presente plan.
Áreas Agrícolas (AG)	Áreas agrícolas que circundan a la ciudad y se ven amenazadas por el crecimiento urbano.	
Zona de Protección ecológica (ZPE)	Se encuentran flora, variedades de especies nativas se constituyen en áreas intangibles. Franjas Marginales y cauces de ríos y quebradas, laguna pluviales, bosques.	

Elaboración: Equipo Técnico PAT/PDU

✓ **Áreas Urbanizables.**

Son las áreas que actualmente ocupa la ciudad y que previo análisis de su función y capacidad de soporte de carga han sido objeto específico de programación para su estructuración funcional y de otro lado son las áreas que el Plan Urbano ha identificado para expansión urbana.

La zonificación de uso de suelo programada para las Áreas de promoción urbana, se ha realizado tomando en cuenta los siguientes criterios:

- Vocación por tendencia de uso, infraestructura de servicios y tipo de terreno
- Espacios de encuentro
- Generación de actores económicos
- Desconcentración de servicios y comercio
- Uso racional de suelo
- Áreas de reserva para equipamiento
- Áreas de protección ecológica
- Como mitigación para prevenir el impacto de riesgos naturales
- Capacidad para densificar por servicios y características de lotes existentes.

Habiendo quedado determinados los siguientes usos que se especifican a continuación y en el plano de la propuesta de zonificación:

✓ **Zonas de Uso Residencial (R-1, R-2, R-3)**

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, distribuidos en:

Residencial de Baja Densidad R-1

Residencial de Baja Densidad R-2

Residencial de Densidad Media R-3

Dentro de esta calificación se incluye las zonas de usos mixtos, que corresponde a las áreas donde las actividades urbanas de vivienda, comercio, y servicios pueden darse en forma complementaria, como los usos de vivienda comercio.

Estas zonas están representadas por los sectores urbanos de Morales, Tarapoto, la Banda de Shilcayo y las áreas de expansión de los tres sectores, manifestándose cuando no en habilitación urbana nueva, en consolidación y densificación de terrenos baldíos y tejido urbano existente.

✓ Zonas de Uso Comercial (C1, C3, C5, CE)

Corresponde a las áreas donde predomina el comercio y los servicios, admitiendo otras actividades urbanas compatibles como la vivienda. Se desagregan por la complejidad y radio de influencia de los establecimientos comerciales, localizándose en Tarapoto:

Comercio Distrital C5

Comercio Sectorial C3

Comercio Local C1

Comercio Especializado EE

Estas zonas se concentran a lo largo de las principales vías de la ciudad, formando corredores de intercambio y servicios dentro de las áreas residenciales, es decir, a lo largo de los ejes Orellana, Evitamiento, Circunvalación, avenidas como Alfonso Ugarte, Lima y Jirones como San Martín, Augusto B. Leguía, Martínez de Compagnón y Jiménez Pimentel principalmente.

✓ Zonas de Uso Industrial (I2, I1R)

Son aquellas destinadas exclusivamente a establecimientos industriales, siendo su compatibilidad con otros usos muy limitada. En la ciudad de Tarapoto, el nivel de servicio industrial identificado y propuesto es no molesto y no peligroso, dedicado generalmente a la agro-industria, por lo que el nivel de industria considerado es:

Industria Liviana I2

Zonas de vivienda Taller I1-R

El área industrial considerada para este fin se ubica en un Parque Industrial propuesto en la Banda de Shilcayo, entre el Eje de Integración Regional-Nacional (carretera IIRSA-Norte) y el Anillo vial de integración (Av. de Evitamiento).

✓ Zonas de Equipamiento Urbano (EU)

Áreas destinadas para cubrir las necesidades de equipamiento de Educación, Salud y Recreación, con coberturas a nivel Regional, Provincial y distrital. El equipamiento a nivel de barrio, es cubierto por los aportes de las habilitaciones urbanas los cuales son calificados como intangibles y solo podrán ser destinados a los usos previstos en el reglamento Nacional de Edificaciones.

Los niveles de equipamiento considerado son:

▪ Educación

E-4 Educación superior (universitaria, institutos tecnológicos, pedagógicos y otros).

E-3 Educación Secundaria (centros educativos).

E-2 Educación Primaria (centros educativos).

E-1 Educación inicial de cobertura barrial o vecinal como usos compatibles con área residencial (por su nivel de cobertura no se identifican en el plano de zonificación del uso de suelo).

EE Educación Especial

▪ Salud

S-1 Instalación hospitalaria de cobertura Regional y Provincial.

S-2 Instalación de salud de cobertura distrital.

S-3 Instalación de salud de cobertura vecinal o barrial, por su cobertura no se han identificado de manera puntual en el plano de zonificación de uso de suelos.

▪ Zonas de Recreación

Son áreas dedicadas a actividades de recreación activa, pasiva y actividades complementarias que se han clasificado de acuerdo a la cobertura de servicio y el tipo de recreación al que son destinados:

ZRP Áreas de Preservación de los ríos Cumbaza, Shilcayo y quebradas Choclino y Ahuashiyacu que han sido

implementadas para la recreación pasiva y complementaria de la ciudad. Corredores ecológicos.

- ZR-2 Parque zonal distrital: Instalaciones recreativas y/o deportivas de cobertura a nivel distrital.
- ZR-1 Áreas recreacionales: Áreas para recreación activa y/o pasiva como plazas y parques, losas deportivas y parques infantiles.
- ZAV Áreas verdes: Áreas destinadas básicamente a la recreación pasiva y para preservación del medio ambiente y el paisaje urbano como: áreas arboladas, paseos y alamedas, espacios residuales.

Las áreas recreacionales constituyen áreas intangibles, patrimonio de la ciudad, no son susceptibles a ningún cambio de uso. Las áreas de recreación deben ubicarse en un área central de la habilitación y no deben ubicarse en áreas de alta pendiente ni en quebradas que por su naturaleza imposibiliten su equipamiento y tratamiento como áreas recreativas.

Las áreas de aportes para recreación de las habilitaciones urbanas deben ser transferidas a las municipalidades para su respectiva inscripción en Registros Públicos.

- **Zona de Usos Especiales (OU)**

Constituyen áreas destinadas a equipamiento urbano especializado (terminales terrestres, cementerios, camales, aeropuertos, bomberos y otros), locales institucionales (gobierno local, gobierno central, culto y otros).

- **Áreas de reserva Urbana (ARU)**

Son grandes las áreas que conservan uso agrícola y que serán reservadas para actividades urbanas prevaleciendo el uso de parques de nivel metropolitano (espacio natural y paisajista para el esparcimiento, recreación y actividades culturales al aire libre). Dentro de ésta clasificación se encuentran las áreas agrícolas de ambas bandas del río Shilcayo en la zona del aeropuerto y las áreas de expansión que no se requieran de usar en el horizonte temporal del presente Plan.

Pautas Técnicas de Habilitación Urbana

Las siguientes pautas técnicas están al amparo del Reglamento de Habilitación y Construcción Urbana Especial y direccionan cualquier intervención futura en áreas de expansión urbana:

- Los proyectos de Habilitación Urbana considerarán soluciones de continuidad de las vías existentes, no existiendo limitación en el número, dimensiones o área mínima de los lotes resultantes.
- Para los proyectos de uso exclusivamente residencial se admitirá una tolerancia de 10% para el cálculo de densidad.
- Para el cálculo de densidades se considerará lo siguiente:

Vivienda de 1 dormitorio	2 habitantes
Vivienda de 2 dormitorios	3 habitantes
Vivienda de 3 dormitorios o más	5 habitantes
- En las áreas de expansión urbana, los equipamientos para educación, salud, seguridad, recreación y otros servicios comunales programados en el presente Plan de Desarrollo Urbano se ubicarán en los Planos de Zonificación como Áreas de Reserva para dichos fines. Estas áreas se calculan en base a lo establecido en el Reglamento Nacional de Construcciones y serán considerados como Aportes para Servicios Públicos correspondientes a cada habilitación.
- La localización de los equipamientos programados en el presente plan urbano y los trazos viales contenidos en los planos de zonificación son referenciales. Los proyectos de habilitación urbana establecen su ubicación definitiva.
- Las Habilitaciones de tipo: Recreacional, Club, Temporal, Vacacional, o semi-rústicas, cuando se incorporen al Área Urbana, se calificarán como Zona Residencial de Baja Densidad R1 o Zona de Habilitación Recreacional ZHR, según corresponda. Los predios rústicos colindantes de uso recreacional o de vivienda temporal serán calificados como Zona de Habilitación Recreacional ZHR, al momento de su incorporación al área urbana.
- Las áreas de expansión urbana para fines residenciales que se incorporen al Plan Urbano se calificarán preferentemente con Zonificación Residencial de Densidad Media, ya sea R3 o R4.

Mapa de zonificación V.2

5.2 En relación a Promover la Recuperación y Conservación de las Areas Naturales y su Integración al Sistema de espacios Públicos de la Ciudad.

Cuadro Nº V.5.2.1 Políticas y Estrategias

POLITICAS	ESTRATEGIAS
<p>Recuperar y Acondicionar las áreas naturales para su incorporación al sistema de urbano de espacios públicos.</p> <p>Promover la participación de la población en la recuperación de áreas naturales como espacios públicos destinados a la recreación y mejora de la calidad de vida para la ciudadanía.</p>	<p>Estrategia 1: Recuperación y Tratamiento de las áreas naturales como patrimonio biológico y reserva paisajística de la ciudad.</p> <p>Estrategia 2: Incorporación de las áreas naturales al Sistema de espacios Públicos de la Ciudad</p>

a. Recuperación y Tratamiento de las áreas naturales como patrimonio biológico y reserva paisajística de la ciudad.

Para la implementación de acciones en la propuesta estratégica, se tendrá en cuenta aquellas que presenten impacto o deterioro ambiental, incluyéndose la amenaza o vulnerabilidad de fauna y flora propio de ecosistemas frágiles de selva alta, especies de anuros, reptiles, aves, mamíferos y mariposas presentan su habitad natural en estas áreas naturales urbanas, muy cercanas a la ciudad, que pueden constituirse como valor y patrimonio biológico, de la ciudad equilibrando su ecosistema urbano e integrándolo al sistema de espacios públicos e turismo ecológico dentro de la ciudad, mediante el diseño de circuitos e implementado con paseos en caminatas o ciclovias ecológicas, en consecuencia se debe buscar el financiamiento adecuado del Estado (Gobierno Local, Gobierno Regional) y Cooperación Internacional, teniendo en cuenta que la municipalidad distrital de San Martín liderara los procesos de gestión para la implementación y ejecución de los proyectos del mismo modo es importante destacar la participación de la Comisión Ambiental Regional CAR - San Martín, que tiene una instancia técnica especializada de apoyo, y en la actualidad se encuentra representada por el Grupo Técnico de Diversidad Biológica (GTDB - San Martín).

Beneficios.

Los beneficios de esta estrategia se componen por los siguientes:

- Generar incentivos para el manejo de las áreas naturales por la comuna y con participación ciudadana, desarrollando y fortaleciendo capacidades humanas e institucionales para la conservación de sus recursos naturales.
- Orientar en la conservación de los recursos naturales representados en el tratamiento de estas áreas naturales, así como la conservación de especies que se

encuentran definidas como vulnerables, u otros productos de la diversidad biológica.

- Inclusión de actores públicos y privados en conservar y hacer sostenible la estrategia de protección y recuperación de la diversidad biológica de estas áreas naturales e identificarlas como patrimonio biológico para la ciudad.

Propuesta.

Para lograr las metas se en las diferentes acciones se orientara el fortalecimiento de alianzas estratégicas con instituciones de investigación de nivel regional, nacional o internacional, además de promover la participación de los principales actores de la sociedad civil y gobierno locales.

Acciones, Programas y Proyectos.

El cumplimiento de esta estrategia requiere de la puesta en marcha de los siguientes programas o proyectos:

- Proyecto:"Recuperación de las áreas naturales del Achual y Trancayacu en la Ciudad de Tarapoto"
- Proyecto:"Recuperación del puquial Sachapuquio y A.C.P Quebrada Amorarca para la incorporación al sistema de espacios públicos de la Ciudad de Tarapoto"
- Proyecto:"Recuperación de las lagunas artificiales del Barrio de Partido Alto Jr. Bolognesi Cdra 5 de la ciudad de Tarapoto.
- Proyecto:"Recuperación y Conservación de las fajas marginales de los rios Cumbaza, Shilcayo, Ahuashiaco y quebradas Choclino, Amorarca".
- Limpieza y recuperación de los cursos de los ríos Cumbaza y Shilcayo y Quebradas Choclino, Ahuashiyacu y Amorarca.
Ver Plano N° VI.1

b. Incorporación de las áreas naturales, al sistema de espacios públicos de la ciudad.

La incorporación de las áreas naturales recuperadas al espacio público, supone en primer lugar su entrega al Gobierno Local (en el caso de aquellas que se encuentran bajo la jurisdicción del estado (Achual, Choclino), de tal manera que este se haga responsable de su mantenimiento y preservación en concordancia con la normatividad ambiental vigente.

Un segundo aspecto, tiene que ver con el involucramiento de la sociedad civil organizada, Juntas Vecinales, en las acciones de preservación de estos espacios; así como a representantes de instituciones públicas como el MINAG, UNSM-T, GORESAN, INIEA, IIAP, ONGD e instituciones vinculadas a la Comisión Ambiental Regional CAR- San Martín, así como empresas privadas.

Beneficios.

Los beneficios de esta estrategia se componen por los siguientes:

- Concientizar a la población en general para una mejor organización y toma de decisiones relacionadas con la defensa y protección de las áreas naturales y su diversidad biológica, lideradas por autoridades competentes y comprometidas con el cuidado y conservación del medio ambiente.
- Plantear reportes públicos sobre los logros de la gestión de la biodiversidad de las áreas naturales urbanas, ante los actores locales y regionales.

Acciones, Programas y Proyectos.

El cumplimiento de esta estrategia requiere de la puesta en marcha de los siguientes programas o proyectos:

Proyecto: "Implementación y Conservación de los Corredores Ecológicos de la ciudad de Tarapoto" (corredor Ecológico Río Cumbaza – Urito Wasi; corredor Ecológico Achual del Río Shilcayo; Corredor ecológico Trancayacu de la Quebrada Choclino). Ver plano Nº VI.2

5.3 Implementar Sistemas de Gestión de Riesgos y Seguridad ante Desastres Naturales.

Cuadro Nº V.5.3.1 Políticas y Estrategias

POLITICAS	ESTRATEGIAS
Promover la Implementación del sistema de Gestión de riesgos y seguridad para la mitigación de desastres naturales y antropogénicos	Fortalecer al Comité de Defensa Civil en la Prevención y Reducción de Desastres.
	Mitigar los riesgos por Inundación en las partes bajas de la ciudad
Supervisión de Impactos ambientales de las actividades industriales, semi industriales y Urbanas.	Implementación de Sistemas de Control de Niveles máximos permisibles

a. Fortalecer al comité Provincial de Defensa Civil en la prevención y reducción de desastres.

El Comité Provincial de Defensa Civil en la provincia de San Martín se constituye como el órgano ejecutor permanente de las acciones de Defensa Civil del SINADECI, y como tal, tienen la responsabilidad de ejecutar las medidas de corto, mediano y

largo plazo destinadas a prevenir, reducir, atender y reparar los daños a la vida y el patrimonio que puedan ser o que son ocasionados por los desastres. En ese entender su organización y funcionamiento debe estar enmarcado en la eficiente labor que puedan desempeñar las diferentes comisiones que la integran (Planificación, Científica Tecnológica, Coordinadora de Acciones y Obras de Prevención, Operaciones Educación y Capacitación, Logística, Salud, Ley Orden e Inspecciones Técnicas y Comunicaciones), es por ello que estas deben estar permanentemente capacitadas e informadas en sus roles y funciones.

La ocurrencia de problemas ambientales y desastres naturales son cada vez mayores debido a efectos del cambio climático, por lo cual estando expuestos a posibles peligros como incendios forestales y deslizamientos, se requiere que la educación de la población en temas de gestión de riesgos sea brindada de manera sistemática y no solo en temas de prevención, sino también en rescate, organización para el momento del desastre, así como la implementación con equipos modernos para las emergencias.

Se han identificado actividades y proyectos que deben ser priorizados:

Actividades

- Identificación de viviendas y edificaciones colegios, mercados, establecimientos comerciales: grifos y plantas de gas de alto riesgo/ zonas o sectores en la ciudad.
- Campaña de sanidad ambiental para la prevención y control de vectores patogénicos (dengue, fiebre amarilla, malaria).
- Fortalecimiento del sistema de seguridad urbana, bomberos y defensa civil.

Proyectos

- Fortalecimiento del comité distrital de defensa civil, formulación y difusión del plan de prevención de defensa civil.
- Implementación de la compañía de Bomberos de Tarapoto.
Ver Plano N° VI.1

b. Mitigar los riesgos por Inundación en las partes bajas de la ciudad

Las características climatológicas de la región donde se asienta la ciudad de Tarapoto corresponde a una zona donde las precipitaciones pluviales alcanzan los 1,200 lts/m². Por otro lado las características topográficas de la misma, han configurado una ciudad con limitaciones físicas especialmente desde el punto de vista de la evacuación de aguas pluviales. Las lluvias abundantes generan estragos en la parte baja de la Ciudad, colapsan los sistemas de desagüe y se colmatan las cunetas, generando inundaciones y alto grado erosión que perjudica las estructuras de vías y viviendas.

En correspondencia con ello, se deberán ejecutar obras acorde a los cursos de la escorrentía urbana, que no impidan el recorrido adecuado de las aguas pluviales. Para ello la municipalidad deberá contar con el diseño del sistema de evacuación de aguas

pluviales. Así mismo urge la mejora del sistema de drenaje de aguas pluviales actual, pues existen obras colmatadas por sedimentos así como calles donde los vecinos han bloqueado las cunetas y canales sin ningún tipo de previsión, afectando de sobre manera las calles de la ciudad en la temporada de lluvias.

Se han identificado las siguientes actividades y proyectos.

Actividades

- Mejoramiento del sistema de drenaje de aguas pluviales de la ciudad.

Proyecto

- Implementación del sistema de evacuación de aguas pluviales en la ciudad de Tarapoto. Ver Plano N° VI.1

c. Implementación de sistemas de control de los niveles máximos permisibles de contaminación ambiental por ruido, gases y contaminación visual en la ciudad de Tarapoto

Los niveles de contaminación ambiental en la ciudad de Tarapoto se han venido incrementando en los últimos años como consecuencia del crecimiento y desarrollo incontrolado de actividades urbanas en la ciudad con el correlativo incremento de las fuentes de contaminación, el deterioro de los recursos naturales.

El persistente ruido generado por el parque automotor de la ciudad en especial por los Motocar, se constituye en uno de los principales problemas ambientales a solucionar. De igual manera los problemas generados por actividades económicas como es el caso de los molinos por la quema de la cascarilla (humos contaminantes), ruidos de aserraderos y carpinterías por encima de los 65db, que afecta la salud humana.

La ciudad de Tarapoto se ha convertido en una de las ciudades más perniciosas a nivel nacional por ruido, siendo los motocarros los principales infractores, es así que las zonas comerciales y principales avenidas se han convertido en zonas de riesgo por ruido donde es casi imposible mantener una conversación, afectando de esta manera la actividad residencial de la ciudad; así como las actividades comerciales.

La situación descrita nos lleva a plantear propuestas orientadas a mitigar dicha problemática y para ello se considera importante:

- Desarrollar espacios de concertación con los conductores y/o gremios de motocarristas con la finalidad de enfrentar el problema.
- que la Gerencia de Gestión Ambiental y Ordenamiento territorial cuente con una oficina responsable del Monitoreo y Control de la calidad Ambiental. Para esta propuesta se deberá contar con equipos de control de ruido y a su vez para el control de emisiones de gases.

Actividades

- Aplicación de la normatividad existente sobre el control de impactos ambientales por actividades y proyectos en la zona urbana.
- Aplicación de la normatividad de los límites máximos permisibles de las actividades en zonas urbanas

Proyectos

- Implementación de una estación de control ambiental. Ver Plano N° VI.1

5.4 En Relación a Promover el manejo Integral de residuos Sólidos.

Cuadro N° V.5.4.1 Políticas y Estrategias

POLITICAS	ESTRATEGIAS
<p>Promover el Manejo Integral de los Residuos Sólidos Municipales.</p>	<p>Implementar el Sistema de Manejo Integral de los residuos Sólidos Municipales e Industriales; así como la supervisión y Control de Residuos Sólidos Hospitalarios.</p>

a. Implementar el Sistema de Manejo Integral de los residuos Sólidos Municipales e Industriales; así como la supervisión y Control de Residuos Sólidos Hospitalarios.

El manejo inadecuado de los residuos sólidos en general, es una problemática que enfrenta la ciudad de Tarapoto (Morales, La Banda de Shilcayo y Tarapoto), siendo esta una expresión de gestión administrativa ineficaz de las instituciones comprometidas en su tratamiento, agudizándose esta, por la escasa sensibilización de la población y los bajos niveles educativos en convivencia urbana y ciudadanía de la población, pues, se dispone de los residuos de manera clandestina, afectando a los vecinos, al entorno natural y al paisaje urbano de la ciudad.

La municipalidad provincial cuenta con el Plan Integral de Gestión Ambiental y Residuos Sólidos PIGARS - Provincial elaborado en el año 2007 donde se especifica la problemática ambiental en lo que respecta e la situación actual del manejo integral de residuos sólidos, sin embargo a la fecha no se a logrado realizar los objetivos planteados en dicho documento, habiéndose ejecutado en convenio con la JIKA – Cooperación del Gobierno Japonés la elaboración del Proyecto de Inversión Pública denominado “MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS MUNICIPALES DE LA CIUDAD DE TARAPOTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS MUNICIPALES DE LAS CIUDADES DE MORALES, LA BANDA DE SHILCAYO, CACATACHI, JUAN GUERRA Y

SAUCE, PROVINCIA DE SAN MARTÍN”, este proyecto involucra aspectos como la disposición final de los residuos Hospitalarios, y de manera integral el servicio de recojo, debiéndose legislar sobre el manejo de los residuos sólidos de origen Agroindustrial, Industrial por tener tratamiento especial según el tipo de actividad.

Una primera etapa de la propuesta está orientada a culminar los estudios de pre inversión y posteriormente empezar la ejecución del mismo; sin embargo, en tanto se logre ello, se debe realizar el mejoramiento del actual servicio de recojo (arreglo de vehículos compactadores, adquisición de equipos de recojo, indumentaria para los trabajadores) y mejorar las condiciones de disposición en el botadero de Yacucatina. Paralelamente se debe iniciar campañas educativas a la población en manejo de residuos sólidos ejecutando la segregación en las viviendas, acompañando de esta manera la próxima ejecución de un proyecto integral de manejo de residuos sólidos municipales.

La segunda etapa de la propuesta, está relacionada a la ejecución del proyecto Integral de Disposición de residuos sólidos, que actualmente se encuentra en la etapa de pre inversión (a nivel de perfil). Además se encuentra el equipamiento del sistema de Limpieza Pública de las Municipalidades provincial de San Martín y distritales de Morales y Banda de Shilcayo. Así mismo, los residuos sólidos de origen Agroindustrial, Industrial y Hospitalarios.

Por otro lado se plantea que la población participe de este proyecto, implementándose el fortalecimiento de capacidades del poblador en segregación de residuos sólidos, así como la debida ordenanza, y de esta manera complementar al proyecto PIP del PIGARS

Igualmente forma parte de esta propuesta la promoción a la formalización de microempresas recicladoras de residuos sólidos domiciliarios o aquellos que requieran contar con tratamiento especial.

Por tal motivo se han identificado las siguientes actividades prioritarias y proyectos:

- Sensibilización de la población sobre el manejo adecuado de residuos.
- Mantenimiento de servicio del manejo de residuos.
- Fortalecimiento de capacidades normas y adecuación ambiental y formalización de empresas recicladoras.

Proyectos

- Plan de cierre del botadero municipal de Yacucatina.
- Construcción de relleno sanitario en el Sector El Quinillal - Yacucatina Km 25, de la carretera Fernando Belaunde por el ingreso al Distrito de Cabo Alberto Leveau. Implementación del Proyecto “MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS MUNICIPALES DE LA CIUDAD DE TARAPOTO Y AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS MUNICIPALES DE LAS CIUDADES DE MORALES, LA BANDA

DE SHILCAYO, CACATACHI, JUAN GUERRA Y SAUCE, PROVINCIA DE SAN MARTÍN”.

- Fortalecimiento de capacidades del poblador de la ciudad de Tarapoto en manejo adecuado de residuos sólidos.
- Recuperación de áreas degradadas y barrancos utilizados como botaderos clandestinos.
- Instalación de colectores de residuos sólidos en puntos clave de la ciudad.

5.5 En Relación a Garantizar el Abastecimiento del Recurso Hídrico para el Uso urbano.

Cuadro Nº V.5.5.1 Políticas y Estrategias

POLITICAS	ESTRATEGIAS
Mejoramiento del Sistema de Abastecimiento de Agua y Desague de la Ciudad	Mejoramiento del Sistema de Agua Potable y Alcantarillado
	Aprovechamiento de Aguas Tratadas

a. **Mejoramiento del Sistema Agua Potable y Alcantarillado.**

El déficit de abastecimiento de agua potable y la descarga de aguas servidas directamente sobre los ríos y quebradas son los principales problemas relacionados a los servicios básicos que aquejan a la ciudad de Tarapoto.

La presión que se ejerce sobre la Cordillera Escalera para el abastecimiento de agua para la ciudad de Tarapoto es alto, según el Plan Maestro Actualizado 2010 – 2039 de EMAPA-San Martín, se pretende la Ampliación de la capacidad de conducción de la Línea de conducción Cachiyacu de 145 l/s a 260 l/s y la de Ahuashiyacu Ampliación de capacidad de conducción de la línea Ahuashiyacu de 78 l/s a 120 l/s. cuyos posibles impactos ambientales sobre la biodiversidad del sector que se encuentra después de las zonas de captación deberían ser tomados en consideración.

El incumplimiento de normas relativas a la correcta disposición de las aguas servidas que generan las actividades urbanas, por parte de la Empresa Prestadora del servicio, ha traído como resultado el alto nivel de contaminación que tiene las zonas donde se realizan estas descargas (río Cumbaza y río Shilcayo). La atención a estos problemas implica desarrollar un conjunto de acciones y la ejecución de proyectos destinados a aumentar la oferta de agua potable; así como la del tratamiento de las áreas de aguas residuales.

La solución a dicha problemática hace necesario que esta sea atendida progresivamente ya sea mediante el mantenimiento de redes de agua y desague; como por el reemplazo de las mismas dada la antigüedad que presentan.

De las coordinaciones realizadas con EMAPA, existen alternativas sostenibles para aumentar la oferta de Agua de consumo urbano y esta debería ser del río Mayo; la misma que deberá ser evaluada por los responsables de elaborar los estudios de pre inversión.

Con referencia a la Planta de Tratamiento de aguas residuales, esta deberá estar localizada en la confluencia del río Cumbaza y la Quebrada Ahuashiyacu. Se propone que dicha planta sea de tipo lodos activados con tratamiento cerrado.

Se han identificado las siguientes actividades y proyectos prioritarios:

Actividades

- Renovación del sistema de redes de agua potable y desagüe de la ciudad.
- Establecer medidas de control y supervisión para el tratamiento de aguas servidas de origen urbano e industrial

Proyectos

- Mejoramiento e implementación del sistema de agua potable, alcantarillado y construcción de la planta de tratamiento de aguas servidas

b. Aprovechamiento de Aguas Tratadas

Debido a la escasez de agua potable y al creciente incremento de aguas residuales, se plantea la necesidad de aplicar métodos que en conjunto nos ayuden a plantear alternativas prácticas para el aprovechamiento de aguas tratadas y su reuso en la actividad agrícola, piscícola y el riego de áreas de recreación.

El reuso de aguas tratadas reducirá considerablemente el gasto de agua potable (especialmente para el riego de jardines) y restablece el ciclo natural del agua. Dada el componente orgánico y el contenido en nitrógeno de las aguas negras, se elimina el uso de abonos químicos evitando la contaminación de acuíferos.

El aumento de la cantidad y la riqueza del agua destinada al riego permite la proliferación de especies vegetales con mayor poder de captación de CO₂.

Dada las consideraciones señaladas, se plantea la necesidad de que junto con la construcción de la Planta de Tratamiento de aguas servidas, se implemente un sistema de aprovechamiento de este recurso. La construcción de esta planta de tratamiento de aguas residuales permitirá solucionar algunos de los problemas generados por la actividad antrópica, en la Ciudad de Tarapoto, como es su falta de tratamiento.

Las aguas servidas se disponen directamente sobre los ríos y quebradas, siendo el río Cumbaza y el Río Shilcayo los que sufren de mayor contaminación. El poder de autodepuración de estos ríos es deficiente debido a que sus caudales naturales han disminuido al ser captado el caudal en un 60% y en 80% en época de estiaje en la

bocatoma del Cumbaza con fines de riego, perdiéndose a su vez un recorrido turístico de 8 km por las riberas del río en la ciudad y aproximadamente 20 km hasta su desembocadura en el río mayo.

La posibilidad de reutilizar las aguas servidas con fines agrícolas, piscicultura, parques, jardines y desagües permitirá a su vez recuperar la calidad ambiental del Río Cumbaza y Río Shilcayo. Para ello, se deberá realizar el estudio correspondiente que garantice la viabilidad de este proyecto.

Se han identificado las siguientes actividades y proyectos prioritarios:

Actividades

- Recuperación de la calidad ambiental de ríos y quebradas en la zona urbana.
- Reutilización de aguas tratadas post planta de tratamiento de aguas residual para agricultura y áreas verdes.
- Mantenimiento del sistema de aguas residuales de la ciudad

Proyectos

- Construcción de sistema de conducción y redes para el uso de aguas tratadas para agricultura, piscicultura, parque y jardines y desagüe

5.6 Promover la Integración del área Urbana Conurbada.

Cuadro Nº V.5.6.1 Políticas Y Estrategias

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
1) Promover la dotación de la estructura vial que facilite el desenvolvimiento de las actividades de la población en general. 2) Constituir un sistema vial urbano sobre la base de ejes viales de integración, que facilite la articulación de la totalidad del área conurbada, los sectores y subsectores; las áreas de expansión urbana y las áreas de reserva ecológica integradas al sistema de espacios públicos. 3) Potencializar y complementar el sistema vial existente, mejorando su capacidad de función para facilitar la accesibilidad a todos los sectores de la conurbación interrelacionando las actividades económicas que la sustentan. 4) Lograr la integración vial planificada en la conurbación mediante la implementación progresiva del sistema vial urbano, mejorando la articulación con las zonas urbanas periféricas y las áreas de expansión urbana.	1. Acondicionamiento físico y consolidación funcional del sistema vial urbano. 2. Incorporación del Transporte No-Motorizado al sistema vial urbano. 3. Promover la organización espacial y de flujos del sistema de transporte urbano, inter-provincial e inter-regional. 4. Promover la consolidación espacial y de flujos del transporte de carga y descarga de insumos.

a) Acondicionamiento físico y consolidación funcional del sistema vial urbano.

La vida en las ciudades se sustenta con el movimiento de las personas para acceder a la satisfacción de sus necesidades esenciales. Según el diagnóstico, la ciudad de Tarapoto cuenta con sólo el 25% de vías pavimentadas entre asfalto, concreto, empedrado y adoquinado, que trasciende en baja transitabilidad, accesibilidad defectuosa en el 75% del ámbito territorial de la ciudad, problemas de escorrentía pluvial desde las partes altas de la ciudad hacia las vías que reciben lodo y piedras producto de las constantes lluvias, además de baja calidad de movilidad urbana ya que el traslado de un lugar a otro se hace dificultoso, tedioso y hasta perturbador. También hay que resaltar que el escenario descrito ocasiona que la mayoría de habitantes prefieran movilizarse en “Trimóviles” debido a la posibilidad de acceso que otorga dicha movilidad.

Por otro lado, la infraestructura vial existente presenta serios problemas en el estado de conservación, en la sección de sus vías (aceras y calzadas) y en la organización del tránsito vehicular, además de no contar con bolsones de estacionamientos para vehículos motorizados que alivianen la demanda de parqueo sobre todo en las zonas centrales de los sectores y a lo largo de los ejes viales estructurantes.

El acondicionamiento físico y complementación de la red vial existente hará de la ciudad de Tarapoto una ciudad en donde la movilidad de sus habitantes sea fluida, organizada y eficiente y fortalecerá su rol como centro urbano de servicios y comercio en la Región.

La implementación de estos ejes funcionales del sistema vial deberá contemplar los siguientes criterios:

- Implementación física de veredas y calzadas con las secciones reglamentarias.
- Señalización de tránsito.
- Semaforización sincronizada.
- Implementación de áreas de estacionamiento para cubrir la demanda de este servicio y evitar más congestión.
- Deberán contar con canaletas de drenaje pluvial articuladas con un proyecto integral que resuelva la problemática al respecto.

Proyectos generados a partir de la presente estrategia:

✓ Implementación física de ejes Viales longitudinales estructurantes de la ciudad:

1. Implementación física del Anillo Vial de Integración: Carretera a “Oasis”, Av. Malecón, Av. Alfonso Ugarte (entre Av. Evitamiento y Av. Malecón), Av. de Evitamiento (tramo Av. Alfonso Ugarte-óvalo del Periodista), IIRSA-Norte (tramo ovalo del Periodista-XX), Jr. Recreo, Jr. Ricardo Palma, Jr. Huáscar, Jr. Santa María, Jr. Maximiliano, Pasaje Abelardo Ramírez, Jr. Los Alhelíes, Jr., Cahuide cdra. 6, 7 y 8, Prolongación Alerta, Av. Circunvalación, Vía a Uritohuasi, Carretera a San Antonio del Cumbaza. Longitud del proyecto = 20 Km. de vía.

2. Implementación física del Eje Central de articulación: carretera FBT-Norte, prolongación Av. Perú, Av. Perú, Jr. Salaverry, Av. Salaverry, Av. Micaela Bastidas, Jr. Orellana, Jr. Shapaja, Jr. Jorge Chávez (cdrs. 5 y 6), Jr. Santa Inés, Jr. Los Bosques, Jr. La Molinera.
- ✓ Implementación física de ejes viales Transversales estructurantes de la Ciudad:
1. Implementación física del Eje vial Jr. Alfonso Ugarte-Jr. Manco Inca-Jr. Mariscal Sucre-Jr. Elías Linares.
 2. Implementación física del Eje vial Jr. Jorge Chávez-Pasaje Bolivia-Jr. René Bartra-Jr. Cahuide Cdra. 5.
- ✓ Mejoramiento y Rehabilitación de vías Urbanas principales de la ciudad:
1. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Jiménez Pimentel cuadras 7-14 (Tarapoto).
 2. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Alfonso Ugarte cuadras 1-15 (Tarapoto).
 3. Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera a Santa Rosa de Cumbaza (Tarapoto).
 4. Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Virgen Dolorosa (actualmente en asfaltado) (La Banda).
 5. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. 1ro de Mayo cuadras 1-12 y el Jr. Geiden Vela cuadras 1-4 (Morales).
 6. Mejoramiento y Rehabilitación de los Jr. Lima cuadras 1-16, Jr. Comandante Chirinos cuadras 1-5, Jr. Inclán cdra. 7, Jr. Ulises Meléndez cuadras 1-3, Jr. Lamas cuadras 1-3 y Jr. Arequipa cuadras 1-4 (Morales).
 7. Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. El Ejército cuadras 1-8 (Morales).
 8. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Rioja cuadras 1-4, y el Jr. Leoncio Prado cuadras 1-8. (Tarapoto).
 9. Mejoramiento y Rehabilitación de la Antigua carretera a Yurimaguas entre carretera Marginal y nueva carretera a Yurimaguas (La Banda).
- ✓ Mejoramiento y Rehabilitación de vías Urbanas secundarias de la ciudad:
1. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Jiménez Pimentel cuadras 1-6 (Tarapoto).
 2. Mejoramiento y Rehabilitación de la Av. Ahuashiyacu cuadras 1-12 y el Jr. Atahualpa cuadras 1-8 (La Banda).
 3. Mejoramiento y Rehabilitación de los Jirones Arica cuadras 1-6, Jr. Los Girasoles cuadras 1-2, Jr. los Próceres cuadras 1-5, Jr. Mateo Pumacahua cuadras 1-3 y Jr. Francisco Pizarro cuadras 1-2.
 4. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Francisco Torres cuadras 1-8 y el Jr. Miguel Grau cuadras 1-3 (Morales).
 5. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Augusto B. Leguía cuadras 1-5 y el Jr. los Andes cuadras 1-9 (Morales).
 6. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Progreso cuadras 1-13 (Tarapoto).
 7. Mejoramiento y Rehabilitación de los Jirones Gregorio Delgado cuadras 1-4, Jr. Augusto B. Leguía cuadras 1-13 y Jr. Ángel Delgado cuadras 3-7 (Tarapoto).

8. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Maynas cuadras 1-4 y el Jr. San Martín cuadras 1-14 (Tarapoto).
 9. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Moyobamba cuadras 1-4 y el Jr. Miguel Grau cuadras 1-15 (Tarapoto).
 10. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Lamas cuadras 1-3 y el Jr. Bolognesi cuadras 1-16 (Tarapoto).
 11. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Ramón Castilla cuadras 1-3 y el Jr. A. Arias de Morey cuadras 1-6 (Tarapoto).
 12. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Martínez de Compañón cuadras 1-14 y el Jr. Ramírez Hurtado cuadras 1-5 (Tarapoto).
 13. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Jiménez Pimentel cuadras 1-6 y el Jr. San Pablo de la Cruz cuadras 1-6 (Tarapoto).
 14. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Antonio Raimondi cuadras 1-2 y el Jr. Manco Cápac cuadras 1-5 (Tarapoto).
 15. Mejoramiento y Rehabilitación del Jr. Tarapoto cuadras 1-3 y el Jr. 1º de Abril cuadras 1-5.
 16. Mejoramiento y Rehabilitación de la Pista Nueva al AA.HH. Ciudad Satélite cuadras 1-5.
- ✓ Construcción y Rehabilitación de escaleras urbanas para mejora de la accesibilidad peatonal entre los sectores:
1. Mejoramiento y Rehabilitación de la Escalera Pasaje Bolivia (Tarapoto)-Jr. Bolivia (La Banda).
 2. Mejoramiento y Rehabilitación de la Escalera Jr. Lamas (Tarapoto)-Jr. René Bartra (La Banda).
 3. Mejoramiento y rehabilitación de la Escalera Pasaje Los Helechos (Tarapoto)-Jr. Los Cedros (La Banda).
 4. Mejoramiento y Rehabilitación de Escalera de acceso Jr. San Pablo de la Cruz (Tarapoto)-Jr. Cahuide cuadra 7 (La Banda).
 5. Construcción de Escalera de acceso a Villa Autónoma desde Prolongación La Merced (Tarapoto).
 6. Mejora y Rehabilitación de Escalera Jr. Santa María-Ciudad Satélite (La Banda).
 7. Construcción de escalera de acceso al balneario en la cuenca del río Cumbaza (carretera a Uritohuasi).
- ✓ Construcción de puentes vehiculares y peatonales para mejorar la accesibilidad urbana entre los sectores:
1. Mejoramiento y Rehabilitación del Puente Jr. Bolivia-Carretera La Marginal (La Banda).
 2. Mejoramiento y Ampliación del Puente en Jr. Los Alhelíes (La Banda).
 3. Construcción de Puente vehicular y peatonal en la Intersección del Jr. Santa Inés y Jr. Los Bosques (La Banda).
 4. Mejoramiento y Rehabilitación del Puente en la Av. de Evitamiento (La Banda-río Shilcayo).

5. Construcción de Puente vehicular-peatonal en la Prolongación de la Av. Alfonso Ugarte cdra. 21 (Tarapoto-río Cumbaza).
6. Construcción de Puente vehicular-peatonal en la carretera al C.P. Santa Rosa de Cumbaza (Tarapoto-río Cumbaza).
7. Construcción de Puente vehicular-peatonal Vía a” Uritohuasi”-Carretera a San Antonio (Tarapoto-río Cumbaza).
8. Construcción de Puente vehicular-peatonal Prolongación Sargento Lores-Jr. Los Mártires cdra. 1 (Morales-río Cumbaza). Ver Plano N°VI.2

Los Proyectos que se priorizan son:

Cuadro N° V.5.6.2 Proyectos Viales Priorizados

PROYECTOS
Proyecto: Implementación física del Anillo Vial de Integración: Carretera a “Oasis”, Av. Malecón, Av. Alfonso Ugarte (entre Av. Evitamiento y Av. Malecón), Av. de Evitamiento (tramo Av. Alfonso Ugarte-óvalo del Periodista), Ilrsa-Norte (tramo ovalo del Periodista-XX), Jr. Recreo, Jr. Ricardo Palma, Jr. Huáscar, Jr. Santa María, Jr. Maximiliano, Pasaje Abelardo Ramírez, Jr. Los Alhelés, Jr., Cahuide cdra. 6, 7 y 8, Prolongación Alerta, Av. Circunvalación, Vía a Uritohuasi, Carretera a San Antonio del Cumbaza.
Proyecto: Implementación física del Eje Central de articulación: carretera FBT-Norte, prolongación Av. Perú, Av. Perú, Jr. Salaverry, Av. Salaverry, Av. Micaela Bastidas, Jr. Orellana, Jr. Shapaja, Jr. Jorge Chávez (cdrs. 5 y 6), Jr. Santa Inés, Jr. Los Bosques, Jr. La Molinera.
Proyecto: Implementación física del Eje vial Jr. Manco Inca-Jr. Mariscal Sucre-Jr. Elías Linares.
Proyecto: Implementación física del Eje vial Jr. Jorge Chávez-Pasaje Bolivia-Jr. René Bartra-Jr. Cahuide Cdra. 5.
Proyecto: Mejoramiento y Rehabilitación de la Escalera Pasaje Bolivia (Tarapoto)-Jr. Bolivia (La Banda).
Proyecto: Mejoramiento y Rehabilitación de la Escalera Jr. Lamas (Tarapoto)-Jr. René Bartra (La Banda).
Proyecto: Mejora y Rehabilitación de Escalera Jr. Santa María-Ciudad Satélite (La Banda).
Proyecto: Mejoramiento y Rehabilitación del Puente Jr. Bolivia-Carretera La Marginal (La Banda).
Proyecto: Construcción de Puente vehicular y peatonal en la Intersección del Jr. Santa Inés y Jr. Los Bosques (La Banda).
Proyecto: Construcción de Puente vehicular-peatonal Prolongación Sargento Lores-Jr. Los Mártires cdra. 1 (Morales-río Cumbaza).

b) Promover la incorporación del Transporte No-Motorizado al sistema vial urbano.

En la ciudad de Tarapoto los actores no motorizados, sean peatones, ciclistas y discapacitados, son las personas a las que más se les vulnera sus derechos en la movilidad urbana y disfrute del espacio público. En términos de legislación, infraestructura, gestión, educación y protección, sus condiciones de seguridad vial son limitadas a gran parte de la población urbana, la cual se moviliza frecuentemente

de forma no motorizada, quienes son fácilmente víctimas en accidentes de tránsito (peatones y ciclistas).

La movilidad no motorizada y uso del espacio público están relacionados con el derecho a la vida, la protección del medio ambiente y salud pública, la sociabilidad y la sostenibilidad urbana, entre otros.

La implementación de un sistema integrado de Transporte No-Motorizado podrá mejorar este escenario de forma sostenida en la ciudad de Tarapoto, ofreciendo a la población una alternativa saludable y no contaminante para la realización de sus actividades urbanas. Este deberá ser tratado en 2 ejes primordiales:

- La Peatonalización adecuada de las vías, que además de mejorar sustancialmente la movilidad urbana de a pié, permitirá a la población ahorro de combustible y opciones más adecuadas para administrar su tiempo en la realización de sus actividades urbanas. Las aceras deberán mantener las medidas adecuadas que expone el Reglamento Nacional de Edificaciones en la Norma GH.20 del capítulo, del Título II Habilitaciones Urbanas, en su capítulo II.
- El sistema de Ciclo vías, permitirá la mejor administración de los tiempos que utiliza la población para la realización de sus actividades, a la vez que favorece económicamente a los sectores menos favorecidos. Esta estructura vial va acompañada de estacionamientos para bicicletas, intersecciones, señalización, áreas de espera de cruce de semáforos, semaforización.

Proyectos generados por esta estrategia:

- ✓ Implementación progresiva del sistema vial integrado para transporte No Motorizado:
 1. Implementación y Habilitación de Ciclo vía en el Anillo vial de integración (Tarapoto-Morales). Proyecto = 20 Km. de vía.
 2. Implementación y Habilitación de Ciclo vía en el Eje Central de articulación (Morales-Tarapoto-La Banda). Proyecto = 7.70 Km. de vía.
 3. Implementación y Habilitación de Ciclo vía en el Eje Transversal de articulación Alfonso Ugarte-Elías Linares (Morales).
 4. Implementación y Habilitación de Ciclo vía en el Eje Transversal de articulación Jorge Chávez-Jirón Cahuide (Morales-Tarapoto-La Banda). Ver Plano N° VI.3

Los proyectos priorizados de la presente estrategia son los dos primeros.

c) Promover la organización espacial y de flujos del sistema de transporte urbano, inter-provincial e inter-regional.

Esta estrategia busca lograr la eficiente distribución espacial y prestación del servicio de los terminales de transporte urbano, inter-provincial e inter-regional.

El diagnóstico emite los siguientes escenarios que hay que considerar:

Para el transporte Inter-provincial e Inter-regional. La mayor congestión de rutas se da a nivel interprovincial pues existe una fuerte dinámica de intercambio de productos y pasajeros. La frecuencia inter-regional (hacia Bagua, Chiclayo, Trujillo, Chimbote y Lima), es diaria y continua en dos (02) horarios por día.

En ambos ámbitos, los terminales terrestres en un 97% son informales, atomizados según rutas por toda la ciudad y sus infraestructuras, salvo una empresa inter-regional, no cumplen con los parámetros establecidos por el ministerio de transportes y comunicaciones (MTC) en cuanto a cobertura de áreas administrativas, sala de espera de pasajeros, plataforma de embarque de pasajeros y SSHH. En buenas condiciones sanitarias.

Existe una demanda cada vez más creciente de cobertura de rutas hacia destinos inter-provinciales debido a las dinámicas domésticas, comerciales y de servicios que se dan en su mayoría con la provincias de Lamas (Alianza) y del Alto Amazonas (Yurimaguas), como se aprecia en el cuadro siguiente.

Cuadro N° V.5.6.3 Rutas Interprovinciales

RUTAS INTERPROVINCIALES MAS SOLICITADAS	
DESTINO	Nº DE EMPRESAS QUE CUBREN LA RUTA
ALIANZA (carretera a Yurimaguas)	12
PUENTE RIO NIEVA	4
RAMAL DE ASPAZUNA	4
SAN JOSÉ DE SISA	4
BARRANQUITA	3
BELLAVISTA	3
JUANJUÍ	3
MOYOBAMBA	3
NUEVA CAJAMARCA	3
PICOTA	3
TABALOSOS	3
AGUA BLANCA	2
PONGO DE CAINARACHI	2
SHAMBOYACU	2
TOCACHE	2
ALAO	1
ALONSO DE ALVARADO (ROQUE)	1
CUZCO (ALTO BIAVO)	1
LAMAS	1
PAPAPLAYA	1
PELEJO	1
RIOJA	1

En el transporte Urbano la situación no es diferente, existen solamente cuatro (04) comités de automóviles marca “Tico” que realizan las ruta Morales-Banda de

Shilcayo, sin paraderos autorizados y sin regulación de ruta; en contraposición, existen diecisiete (17) empresas autorizadas de moto taxis que realizan el transporte urbano de la población de la ciudad de Tarapoto; sin embargo, no cuentan con paraderos autorizados y los improvisan en el centro de la ciudad sin autorización. Existe una preferencia poblacional por este sistema del transporte que consolida el 85.75% del parque automotor de la ciudad.

Los Proyectos que genera esta estrategia son:

- 1) Construcción e Implementación de dos (02) Terminales Terrestres polarizados para el transporte inter-urbano e inter-regional:
 - a) Construcción e implementación del Terminal Norte (Anillo vial de integración con Carretera a Puente Atumpampa).
 - b) Construcción e implementación del Terminal Sur (Cruce del óvalo del Periodista).
- 2) Implementación progresiva del sistema de transporte urbano Municipal y de "cercanías" en la ruta "Lamas-Tarapoto-Juan Guerra". Ver Plano N° VI.3

Se priorizan los siguientes proyectos:

Cuadro N° V.5.6.4 Proyectos de Transporte Priorizados

ESTRATEGIA	PROYECTOS
Promover la organización espacial y de flujos del sistema de transporte urbano, inter-provincial e inter-regional.	Construcción e implementación del Terminal Norte (Anillo vial de integración con Carretera a Puente Atumpampa).
	Implementación progresiva del sistema de transporte urbano Municipal y de "cercanías" en la ruta "Lamas-Tarapoto-Juan Guerra".

- d) **Promover la consolidación espacial y de flujos del transporte de carga y descarga de insumos.**

El transporte de Carga y Descarga de Insumos para la ciudad de Tarapoto al estar a cargo de la Dirección Nacional de Transportes y Comunicaciones para efectos del trámite de licencias de Funcionamiento, mantiene un cierto ordenamiento habiendo ubicado el mayor porcentaje de su infraestructura de almacenaje y despacho en la Av. de Evitamiento entre las cuadras 2 y 20 de la misma. Se prevé que para el año 2021 esta actividad triplicara su requerimiento de área de almacenaje para lo que será necesario manejar un ordenamiento y ubicación menos disgregada para un mejor control de insumos (cantidad y calidad). Existen paraderos informales de carga y descarga de productos a menor escala que cubren rutas más bien orientadas a Yurimaguas y el alto Huallaga, estas deberán pasar por el respectivo saneamiento legal e incorporación al sistema de transporte de carga de la ciudad.

Los Proyectos que genera esta estrategia son:

- 1) Construcción e Implementación de la gran plataforma de carga y descarga de insumos para la ciudad. Carretera IIRSA-Norte.

e. Propuesta de Sistema vial para la ciudad de Tarapoto. Ver Plano Nº V.3

Consideraciones Generales

El Plan Vial y de Transporte se encuentra conformado por la infraestructura de redes viales, los medios de transporte y las interrelaciones que guardan entre ellos, por eso deben ser coherentes con la estructura urbana y la distribución de las actividades existentes y propuestas.

La ciudad de Tarapoto requiere mejorar no solo la accesibilidad y el estado de sus vías, sino también requiere una adecuada articulación entre los sectores urbanos.

Sobre este marco, el Sistema Vial está conformado por un conjunto de elementos físicos que se articulan de acuerdo a un orden lógico de configuración que permite la localización y el manejo racional de los recursos y la población.

Como antecedentes de la siguiente propuesta del sistema vial urbano tenemos a la propuesta vial del Esquema de Estructuración Urbana de la Ciudad de Tarapoto, INADUR, 1,998, aprobado por la Municipalidad Provincial de San Martín.

Objetivos

- Jerarquizar la red vial, articulando eficientemente sectores urbanos residenciales, productivos y turísticos naturales de la ciudad.
- Garantizar una eficiente movilidad desde todos los sectores hacia las centralidades propuestas.
- Clasificar y rediseñar las vías por sus funciones
- Tomar en cuenta en el diseño y las secciones de vías, las características topográficas del suelo.
- Implementar una reglamentación vial y de transporte tal que se regule el transporte público, las rutas de circulación y se respeten las secciones de vías.
- Satisfacer la demanda poblacional de Transporte actual y futura.
- Atender los requerimientos del Transporte No-Motorizado (TNM).
- Vincular a la ciudad con otros Centros Poblados del nivel provincial y regional.

Clasificación de Vías.

El sistema vial urbano de la ciudad de Tarapoto, está compuesto de vías con diferente función y jerarquía, las cuales se han agrupado y determinado normativamente de la siguiente manera:

✓ **Vías de Integración Regional.**

Son las que forman parte del sistema vial de la provincia, integran a la ciudad de Tarapoto con el ámbito provincial, regional y nacional:

- Articulan las actividades de mayor escala principalmente las productivas, por lo que transitan por ella camiones de Carga de productos desde y hacia las regiones.
- Comunican a la ciudad de Tarapoto con los demás centros poblados de las Provincias del departamento de San Martín, las Regiones anexas, las de la costa y Lima, circulando por ellas las unidades de transporte de pasajeros provinciales e inter-provinciales.

✓ **Vías Urbanas Principales.**

Son aquellas que integran y articulan todas las actividades que se desarrollan en el área urbana e integran entre si los diferentes sectores de la ciudad. Están destinadas a canalizar los flujos de transporte urbano, son vías que por su posición jerárquica, magnitud y continuidad en el sistema vial urbano, articulan los grandes sectores urbanos de la ciudad con el sistema provincial.

✓ **Vías Urbanas Secundarias.**

Son aquellas que tienen como principal función articular las áreas residenciales y de equipamiento sectorial hacia las vías urbanas principales. Completan la estructura vial principal de la Ciudad.

✓ **Vías Urbanas Locales.**

Son vías de menor jerarquía que complementan la estructura vial urbana integrando un sector de la ciudad y conectándolo con las vías principales y secundarias.

Estructuración del Sistema Vial

El Sistema Vial de la ciudad de Tarapoto se estructura en base a un (01) eje Integrador Regional de norte a sur compuesto por 2 ramales, tres (03) ejes longitudinales de articulación (de sur a norte), dos (02) ejes transversales de articulación nor-este/suroeste y una red o Malla vial que la complementa. Ver Plano N° V.3

Componentes del Sistema:

- Eje Integrador Regional.

Compuesto por la carretera FBT-Norte y el tramo de la carretera IIRSA-Norte que circunda la ciudad, pasa por el Óvalo del Periodista y se dirige hacia Yurimaguas, Tiene una longitud (tramo urbano) de 20.07 Km. Desde el óvalo del Periodista (La Banda) se bifurca creando un ramal que conecta a la ciudad de Tarapoto con el Bajo Huallaga (Picota, Juanjuí, Bellavista, Tocache), con 3.43 Km. El eje articula la ciudad de Tarapoto con al resto de la provincia, la región y

el país por ser una vía de jerarquía nacional. Es la que consolida el emplazamiento de la ciudad en el sistema urbano regional y nacional.

A lo largo de su recorrido, el eje encuentra zonas agrícolas como las de Morales, centros Poblados como Santa Rosa de Cumbaza y Las Palmas, las áreas de expansión residencial de la carretera a Yurimaguas y las nuevas zonas industrial y comercial de la Banda de Shilcayo

- Anillo vial de integración.

Este circunda la ciudad sirviendo a las diferentes zonas e integrando a toda la ciudad ininterrumpidamente. Se compone de dos (02) Ejes importantes que se han ido consolidando progresivamente:

- Eje Evitamiento: 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. Espacialmente, desahogan el congestionamiento vehicular que pueda darse en horas punta puesto que articula el norte y el sur de la ciudad con secciones adecuadas a la función que desempeña. La longitud del Eje en zona urbana es de 8.20 Km.

- Eje Circunvalación: Es el eje que sirve a la parte más alta de la ciudad, a zonas de reciente o en proceso de consolidación (Tarapotillo, ciudad satélite y áreas por consolidar cercanas a la antigua carretera a Yurimaguas), por la topografía de su trayecto es la de trazo complicado. 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. La longitud de la vía es 11.79 Km.

- Eje Central de articulación.

Es el Eje inicial de articulación de la ciudad. El rol que cumple es el de articular toda la ciudad ayudando al desplazamiento poblacional en la realización de sus actividades urbanas. Es la entrada directa al casco urbano consolidado y en su trayecto se estructura acompañado de pares viales que hacen más fluido el tránsito vehicular. Está constituida por la carretera FBT-Norte (tramo óvalo de cruce con IIRSA-Norte y Óvalo del Puente Cumbaza), la prolongación de la Av. Perú, la Av. Perú, el Jr. Salaverry, 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. Su longitud en el área urbana es de 7.70 Km.

- Ejes Transversales de articulación.

Son ejes que articulan las áreas residenciales y su recorrido atraviesa los distintos sectores urbanos. Son dos (02) los ejes identificados que mantienen fuertemente esta función:

- 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.
- 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.

- Malla vial complementaria

Articula los ejes viales longitudinales y transversales y permite la accesibilidad y los flujos de tráfico al interior de los sectores urbanos. Constituyen el soporte básico para el propuesto transporte público y privado y para las rutas alimentadoras de los futuros sistemas de transporte masivo. Está conformada por:

- Las Vías Urbanas Principales
Son aquellas que integran y articulan todas las actividades que se desarrollan en el área urbana e integran entre si los diferentes sectores de la ciudad, y están destinadas a canalizar flujos de transporte urbano, son vías que por su posición jerárquica, magnitud y continuidad en el sistema vial urbano, articulan los grandes sectores urbanos de la ciudad con el sistema provincial.
- Las Vías Urbanas Secundarias
Son aquellas que tienen como principal función articular las áreas residenciales y de equipamiento sectorial hacia las vías urbanas principales, así como a las áreas periurbanas.
- Las Vías Urbanas Locales
Constituyen el resto de vías que no han sido expresamente nombradas en las Vías Urbanas Principales y Secundarias, y, que fundamentalmente prestan servicios a las propiedades adyacentes.

Mapa vial

5.7 Garantizar el Desarrollo armónico del Paisaje Urbano.

El siguiente objetivo busca armonizar la estructura física de la ciudad con el entorno natural toda vez que el Paisaje Urbano es la expresión trascendente de la cultura y constituye el conjunto de espacios vitales de socialización e integración entre la sociedad y su medio físico.

El paisaje urbano es una construcción social permanente que requiere continuidad en la gestión pública con una visión de mediano y largo plazo, considerando que dicha gestión y el uso del paisaje urbano implican una responsabilidad compartida entre los ciudadanos y sus representantes. A este escenario se añade que el paisaje urbano requiere una visión holística e integradora, sustentada en una implementación local y funcional con criterios aplicables a largo plazo: la limpieza del aire y del agua, el mejoramiento del ambiente sonoro y visual.

Cuadro Nº V.5.7.1 - Políticas y Estrategias

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
1) Manejo integral de la Imagen Urbana. 2) Regular y orientar estrategias que permitan consolidar a la gestión del paisaje urbano como criterio rector para el mejoramiento de la calidad natural sostenida en beneficio de la población. 3) Planificar y gestionar el sistema de espacios públicos de forma sostenida y equilibrada.	1) Promover el desarrollo armonioso del marco visual de los habitantes de la conurbación comprendido por el conjunto de elementos naturales y artificiales existentes.
1) Desarrollo estratégico del Espacio Público de la Ciudad. 2) Establecer las estrategias de integración necesarias para la articulación de los ambientes de singular valor como paisaje natural y paisaje artificial (edificaciones realizadas por el hombre) que tienda a incrementar la oferta recreativa y turística de la ciudad. 3) Promover la preservación del patrimonio natural, urbanístico y arquitectónico como elementos que constituyen la calidad visual urbana.	2) Incentivar el desarrollo urbano mediante la revitalización de las áreas degradadas.
4) Prever normativas claramente identificadas y orientadas a obtener resultados aceptables en términos de protección del patrimonio natural urbano y cultural, asegurando la calidad de vida del poblador.	

a) Promover el desarrollo armonioso del marco visual de los habitantes de la ciudad de Tarapoto comprendido por el conjunto de elementos naturales y artificiales existentes.

Se concibe como imagen urbana al conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y que forman el marco visual de sus habitantes, tales como: colinas, ríos, bosques, edificios, calles, plazas, parques, anuncios, etc., cuya relación y agrupación le define el carácter. Está determinada por las características del lugar (topografía, clima, suelo, etc.) por las costumbres y usos de sus habitantes, por la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos así como por el tipo de actividades que desarrolla la ciudad (industrial, agrícola, servicios, etc.)

El manejo adecuado, la composición de aspectos como: forma, textura, color de volúmenes y masas de la edificación, la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrará un conjunto visual agradable y armonioso.

Esto constituye el ámbito propicio para el desarrollo de la vida de la ciudad de Tarapoto, porque “despierta el afecto de sus habitantes por su pueblo o ciudad, en suma, es un estímulo y receptáculo de las mejores y más bellas vivencias, recuerdos y emociones del hombre y de su relación con su entorno y con sus semejantes”. (Arq° Xavier Hernández Benítez)

“La calle o el espacio público responden en general a un espacio artificial, por lo tanto, la imagen e identidad que de él surge es casi completamente propuesta por el hombre como desafío para su habitar a través de las vivencias relacionadas con estos lugares. No obstante en ciertas ocasiones los árboles son componentes activos de la imagen, identidad y memoria de los espacios públicos, al otorgar la forma que ordena urbanísticamente espacios fragmentados, con diversidad de información o con arquitecturas de formas no moduladas.” (Héctor Ángel Reyes Reyes, Imagen y memoria a través del arbolado urbano, Chile, 2009)

La imagen urbana, la fisonomía de los asentamientos poblacionales, muestra además la historia de la población, puesto que es la presencia viva de los acontecimientos de una localidad en el tiempo.

La imagen urbana es, por otra parte, el reflejo de las condiciones generales de un asentamiento: el tamaño de los lotes y la densidad de población, el nivel y calidad de los servicios, la cobertura territorial de redes de agua y drenaje, la electrificación y el alumbrado, el estado general de la vivienda, etc. La imagen urbana es finalmente, la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y de su población.

Conviene destacar que el suelo y sus usos existentes y potenciales quedan sujetos a las leyes del mercado, a la oferta y la demanda que en las diversas zonas de la ciudad imprimen valores estimulados por la posibilidad de alta rentabilidad, mayor plusvalía generando áreas y zonas que, cuando coinciden con zonas de valor monumental o

estético (en la ciudad de Tarapoto existen en barrios cercanos al centro administrativo), estimulan cambios de uso para la edificación patrimonial, cuando no se destruye el inmueble, ante las posibilidades altamente lucrativas del terreno en las zonas centrales de la ciudad.

Proyectos resultantes de la Estrategia:

✓ Saneamiento físico y arborización de Plazas , Parques y Jardines de la conurbación:

- Saneamiento físico y arborización de la Plaza Central de Tarapoto.
- Saneamiento físico y arborización de la Plaza Suchiche.
- Saneamiento Físico y arborización del Boulevard de La Paz.
- Saneamiento físico y arborización de la Alameda del Mercado.
- Saneamiento Físico y Arborización de la Plaza de Armas de Morales.
- Saneamiento Físico y Arborización de la Plaza central de Banda de Shilcayo.

✓ Saneamiento físico y arborización de Vías Urbanas principales, Secundarias y Locales de la conurbación:

La calidad de la visual urbana se refuerza con el elemento medioambiental (arborización) que le da imagen de limpieza y salubridad. Además el orden urbano se ve reflejado en el espacio público dotado de elementos verdes en los espacios de circulación en la ciudad.

- Saneamiento físico y Arborización de la Av. Alfonso Ugarte.
- Saneamiento físico y Arborización de la Av. Sinchi Roca.
- Saneamiento físico y Arborización del Jr. Progreso.
- Saneamiento físico y Arborización del Anillo Vial de Integración.
- Saneamiento físico y Arborización del Eje Central de Articulación.
- Saneamiento físico y Arborización de vías principales, secundarias y locales del Barrio Huayco.
- Saneamiento físico y Arborización de vías secundarias y locales del Pueblo Joven 9 de Abril.
- Saneamiento físico y Arborización de vías principales, secundarias y locales del Barrio Atumpampa.
- Saneamiento físico y Arborización de vías principales, secundarias y locales del distrito de Morales.
- Saneamiento físico y Arborización de vías secundarias y locales del Asentamiento Humano Ciudad satélite.
- Saneamiento físico y Arborización de vías principales, secundarias y locales del distrito de Morales.

✓ Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica de los canales de evacuación pluvial y taludes.

La revitalización de la masa biótica de remanencias naturales como los cauces de drenaje pluvial aportará calidad a la imagen urbana en zonas en proceso de deterioro por falta de estructura vial y procesos antrópicos.

- Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica del canal de evacuación pluvial de la Av. Alfonso Ugarte. (Tarapoto).
 - Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica del canal de evacuación pluvial del Jr. Martínez de Compañón. (Tarapoto)
 - Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica del canal de evacuación pluvial Amorarca. (Morales)
 - Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica del Talud verde entre Pasaje Bolivia y Jr. Bolivia. (Tarapoto-La Banda)
 - Manejo paisajístico del Jr. Malecón. (zona aledaña al río Shilcayo, La Banda)
- ✓ Recuperación de Ambientes Urbano-Monumentales y Conjuntos Monumentales:

El conjunto de elementos artificiales, de acuerdo a su monumentalidad, relevancia estética, época o valores vernáculos se convierte en patrimonio cultural de toda la comunidad. Esta edificación patrimonial debe cuidarse y conservarse pues, además de sus características arquitectónicas, constituye un testigo vivo de la historia de cada localidad.

En la Norma A.140, artículo 2°, Bienes Culturales Inmuebles del Reglamento Nacional de Edificaciones se establece que “Son Bienes Culturales Inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, los edificios, obras de infraestructura, ambientes y conjuntos monumentales, centros históricos y demás construcciones o evidencias materiales resultantes de la vida y actividad humana urbanos y/o rurales, aunque estén constituidos por bienes de diversa antigüedad o destino y tengan valor arqueológico, arquitectónico, histórico, religioso, etnológico, artístico, antropológico, paleontológico, tradicional, científico o tecnológico, su entorno paisajístico y los sumergidos en espacios acuáticos del territorio nacional.”

Asimismo, en el artículo 4°, la misma norma determina la tipología de Bienes Culturales inmuebles en la que define:

Ambiente Urbano Monumental: Son aquellos espacios públicos cuya fisonomía y elementos, por poseer valor urbanístico en conjunto, tales como escala, volumétrica, deben conservarse total o parcialmente.

Conjunto Monumental: Son aquellos grupos de construcciones, aisladas o reunidas, que por razones de su arquitectura, unidad e integración al paisaje, tengan un valor histórico, científico o artístico.

Inmuebles de valor monumental: Son aquellos inmuebles que sin haber sido declarados monumentos revisten valor arquitectónico o histórico declarados expresamente por el Instituto Nacional de Cultura.

Los Proyectos que genera esta estrategia son:

- Regeneración Urbana del Ambiente Urbano-Monumental y Conjunto Monumental del sector Barrio Suchiche.

- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Jorge Chávez.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Huallaga.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Miraflores.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. José Olaya.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Perú.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Bolognesi.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Leoncio Prado.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. Miguel Grau.
- Regeneración Urbana del Conjunto Monumental del Jr. San Martín.

Se priorizan los siguientes proyectos:

Cuadro Nº V.5.7.2 Proyectos Prioritarios

ESTRATEGIA	PROYECTOS
<p>Promover el desarrollo armonioso del marco visual de los habitantes de la ciudad de Tarapoto comprendido por el conjunto de elementos naturales y artificiales existentes.</p>	Saneamiento físico y arborización de la Plaza Central de Tarapoto.
	Saneamiento físico y arborización de la Plaza Suchiche.
	Saneamiento físico y Arborización del Anillo Vial de Integración.
	Saneamiento físico y Arborización del Eje Central de Articulación.
	Manejo paisajístico y revitalización de la masa biótica del Talud verde entre Pasaje Bolivia y Jr. Bolivia. (Tarapoto-La Banda)
	Manejo paisajístico del Jr. Malecón. (zona aledaña al río Shilcayo, La Banda)
	Regeneración Urbana del Ambiente Urbano-Monumental y Conjunto Monumental del sector Barrio Suchiche.

b) Incentivar el desarrollo urbano mediante la revitalización de las áreas degradadas.

Esta estrategia pretende atacar la contaminación visual como “nueva forma de degradación debido al uso, es decir, al deterioro producido por los hombres en el hábitat urbano por ellos creado” (Moles en Covarrubias, 1989). Para hacerlo más explicativo, hacer frente a abuso de ciertos elementos “no arquitectónicos” que alteran la estética y la imagen del paisaje urbano (lo puede ser también rural). El tipo de contaminación percibida a través de la vista expone diariamente a la totalidad de habitantes de las ciudades alrededor del mundo (en menor medida a la población rural), a una sobre estimulación visual agresiva, invasiva y simultánea (Etulian et al., 1996), influyendo negativamente sobre el hombre y el ambiente disminuyendo su calidad de vida.

Entre los elementos nocivos identificados se puede hablar de:

- Publicidad en forma de letreros, anuncios, vallas publicitarias.
- Pantallas de Televisión, proyectores multimedia.
- Cableados, instalaciones y tendidos eléctricos enmarañados.
- Parabólicas y antenas de televisión o de telefonía móvil.
- Edificios deteriorados o diseñados incorrectamente.
- Tratamientos de pavimentos; Materiales para edificación inadecuados.
- Amontonamientos de Basura, puestos improvisados de vendedores.

Proyectos Resultantes de la Estrategia:

✓ **Apertura de calles y continuidad urbana:**

La permeabilidad urbana juega un rol importante en el manejo de desarrollar la accesibilidad a todos los sectores de la ciudad. Continuidad del espacio urbano hacia las zonas periurbanas y al interior del casco consolidado asegura el desplazamiento consecuente y el paisaje urbano estructurado:

- Apertura de calle e implementación del Jr. Inclán cuadras 1-2 (Morales).
- Apertura de calle e Implementación de la Calle Bellavista como continuidad espacial de la Av. Circunvalación (Tarapoto).
- Apertura de calle e Implementación del Pasaje Las Flores *enlace* con Jr. Carlos V. Reynel cdra. 5 (La Banda).
- Apertura de calle e Implementación del Pasaje Abelardo Ramírez *enlace* con Jr. Carlos V. Reynel cdra. 5 (La Banda).

✓ **Regeneración urbana en zonas degradadas periféricas e intermedias de la conurbación:**

Es importante mantener una visual limpia y que refleje salubridad y ordenamiento. Erradicar la delincuencia y malos hábitos que puedan generar inseguridad es importante a través de intervenciones en el tejido físico que doten de iluminación y amplitud a los espacios de la ciudad.

- Rehabilitación urbana del ámbito urbano comprendido entre los Jirones Ángel Delgado cuadras 7 y 8, Leoncio Prado cuadras 17 y 18 y el Pasaje Chacarita. (Tarapoto)
- Regeneración Urbana del Pasaje Bolivia (Boulevard de la Paz). (Tarapoto)
- Regeneración Urbana en Vía de Evitamiento cuadras 11 al 15. (Tarapoto)
- Regeneración Urbana en la Vía de Evitamiento cuadras 2 al 8. (Tarapoto)
- Regeneración Urbana en el sector comprendido entre la Av. Lima y los Jirones Andrés Avelino Cáceres, Mariscal Sucre y Tahuantinsuyo. (Tarapoto, zona del Mercado N° 2)
- Regeneración Urbana en el Sector comprendido entre los Jirones Vencedores de Comainas, Abancay, Huallaga cuadra 6 e Ilo. (Tarapoto, zona del Mercado N° 3)

✓ **Regeneración Urbana en las áreas de centralidades más notables:**

El ordenamiento de las centralidades más significativas de la ciudad de Tarapoto dotará de fortaleza y estabilidad a la visual que los habitantes nativos y foráneos puedan tener. La limpieza en la circulación peatonal de igual modo, dará confort y calidad de vida a los centros y sub-centros de gestión. Estos proyectos deberán contemplar ciertos criterios de actuación sobre las áreas degradadas con funciones de nivel distrital que se encarguen de revitalizar vigorosamente el tejido físico y social cuando no fortalecerlo. Estos criterios son:

- Mejora de las secciones de vías para circulación peatonal y vehicular. Señalización de los sentidos de éstas.
- Peatonalización de determinadas calles de acuerdo al Proyecto que se realice o en su defecto calles con circulación mixta de tránsito vehicular restringido.
- Semaforización sincronizada.
- Tratamiento del Paisaje Urbano.
- Señalizaciones al poblador sobre ubicación de principales equipamientos en la zona.
- Tratamiento de bolsones de estacionamiento para el libre desenvolvimiento del ciudadano que se moviliza en transporte motorizado.

Estos son los proyectos:

- Regeneración Urbana en el área comprendida entre los Jrs. Lamas, Pedro de Urzúa-Jr. Lima, Manuela Morey, Pasaje Bolivia. (Tarapoto Centro de comercial y de gestión)
- Regeneración Urbana en el área comprendida entre los Jirones José Olaya-Jorge Chávez, San Martín-Francisco Pizarro, Gueppi-Leticia y Victoria Vásquez-Arica. (Morales, área Plaza de Armas)
- Regeneración Urbana en el área comprendida entre los Jirones Tarapoto-Sinchi Roca, Las Palmeras, Cahuide y San Martín. (La Banda, área central) .

Los proyectos de la estrategia que se priorizan son:

ESTRATEGIA	PROYECTOS
Incentivar el desarrollo urbano mediante la revitalización de las áreas degradadas.	Apertura de calle e implementación del Jr. Inclán cuadras 1-2 (Morales).
	Regeneración Urbana del Pasaje Bolivia (Boulevard de la Paz). (Tarapoto)
	Regeneración Urbana en el sector comprendido entre la Av. Lima y los Jirones Andrés Avelino Cáceres, Mariscal Sucre y Tahuantinsuyo. (Tarapoto, zona del Mercado Nº 2)
	Regeneración Urbana en el área comprendida entre los Jrs. Lamas, Pedro de Urzúa-Jr. Lima, Manuela Morey, Pasaje Bolivia. (Tarapoto Centro de comercial y de gestión)

5.8 Promover el Acondicionamiento del equipamiento urbano.

Siendo el uno de los objetivos estratégicos garantizar el equipamiento urbano necesario para el desarrollo de las actividades de la población se establecen las siguientes políticas, estrategias, actividades y proyectos según detalle siguiente:

Cuadro Nº V.5.8.1 Políticas y Estrategias

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
Promover la inversión privada en la dinamización de la actividad comercial	acondicionamiento de nuevas áreas comerciales y de intercambio de bienes con calidad de servicio
Promover el mejoramiento del equipamiento de comercio y servicios	Mejoramiento de la infraestructura comercial de la ciudad
Impulsar el acondicionamiento de espacios públicos para el desarrollo de actividades turísticas y culturales	Acondicionamiento de espacios públicos para el desarrollo de actividades culturales
Fomentar el desarrollo de esparcimiento y recreación pública	Impulsar la regeneración física de espacios públicos de recreación activa y pasiva en estado de deterioro
Fomentar el desarrollo de esparcimiento y recreación pública	Habilitar y construir nuevas áreas de esparcimiento público
	Acondicionar espacios para el desarrollo de actividades ecoturísticas
Promover la concentración de actividades institucionales públicas	Acondicionar espacios para la nuclearización de equipamiento institucional público
Garantizar las óptimas condiciones de la infraestructura de otros usos en la ciudad	Mejoramiento de infraestructura y acondicionamiento de nuevas áreas destinadas a otros usos
Garantizar el acceso del servicio educativo a la población en edad escolar de la ciudad de Tarapoto	Mejoramiento e implementación del equipamiento Educativo y construcción de nuevas instituciones educativas de educación básica regular
Garantizar el acceso a la salud de los pobladores de la ciudad de Tarapoto	Habilitar, construir e implementación nuevas áreas para establecimientos de Salud.
Fomentar el desarrollo de actividades deportivas en la población	Acondicionar espacios para el desarrollo de actividades deportivas

La política orientada a promover la inversión privada sobretodo en la dinamización de la actividad comercial, teniendo en consideración la necesidad de contar con infraestructura comercial con calidad de servicio con instalaciones y ambientes adecuados para el desarrollo de actividades comerciales y de esparcimiento, crea la necesidad de invitar a la empresa privada a invertir en infraestructura económica, sobretodo en la infraestructura de bienes y servicios así como recreación turística.

a. Acondicionamiento de nuevas áreas comerciales y de intercambio de bienes con calidad de servicio

Son los mercados principalmente los que cumplen un papel importante en el abastecimiento de productos alimenticios, artículos de primera necesidad y abarrotes, en los cuales se realizan la mayor cantidad de transacciones minoristas y sustentan la actividad agropecuaria regional. Según las proyecciones al 2011 hay un déficit de 7.54 Has, al 2015 de 1.50 Has y al 2021 de 2.18 Has, esto en relación a áreas destinadas para mercados, según detalle siguiente

Cuadro N°V.5.8.2 Proyecciones 2021 del déficit de áreas para mercados en la ciudad de Tarapoto

DEFICIT DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL - MERCADOS AL 2010							
AÑO	POBLACION ESTIMADA	AREA ACTUAL		COEFICIENTE NORMATIVO EN M2	AREA REGLAMENTADA M2	DEFICIT M2	DEFICIT HAS
		TOTAL HAS	TOTAL M2				
2010	126,288.00	2.57	25,670.57	0.80	101,030.40	75,359.83	7.54
2015	145,004.19	10.10	101,030.40	0.80	116,003.36	14,972.96	1.50
2021	172,221.34	11.60	116,003.36	0.80	137,777.08	21,773.72	2.18

Índice normativo

0.80 m2 / hab. Coeficiente normativo en m2 para área de mercados

Teniendo en cuenta el crecimiento de la población, la dinámica comercial y la carencia de establecimientos para el intercambio de productos al por mayor se hace necesario contar con un mercado mayorista en la ciudad que abastecerá a los 172, 221 hab y a los distritos aledaños, para ello se plantea el siguiente proyecto.

- Construcción del mercado mayorista de la ciudad de Tarapoto ubicado en prolongación Av Perú – Morales

La política Promover el mejoramiento de la infraestructura en los mercados de abastos de la ciudad va de la mano con la política planteada anteriormente. Referida a mejorar las condiciones de la infraestructura de los mercados de la ciudad en cada núcleo urbano tarea que debe estar liderada por los gobiernos distritales y la comunidad organizada. Se plantea la siguiente estrategia:

b. Mejoramiento de la infraestructura comercial en la ciudad

En relación a lo mencionado anteriormente, de los seis centros de abastos (mercados) que existentes en la ciudad, la totalidad presenta deficiencias tanto en su infraestructura, como en la carencia de áreas complementarias al servicio (estacionamientos, servicios higiénicos, áreas de descarga, etc.) así también deficiencias en las instalaciones eléctricas y sanitarias, tal y como se menciona en el diagnostico.

El centro artesanal ubicado en el centro de la ciudad es un centro comercial de importancia debido a la dinámica turística que genera, su infraestructura esta en regular estado de conservación pero carece de áreas complementarias que

garanticen la calidad del servicio. Ante estas circunstancias se plantea el mejoramiento de la infraestructura de estos establecimientos comerciales y la reubicación de uno de ellos, según la lista de proyectos que se menciona a continuación:

- Acondicionamiento, ampliación y remodelación del mercado N° III de la ciudad de Tarapoto (este proyecto contempla la reubicación de los puestos comerciales ubicados en el mercado N° I).
- Acondicionamiento y remodelación del mercado N° II de la ciudad de Tarapoto
- Acondicionamiento y remodelación del mercado central de La Banda de Shilcayo.
- Acondicionamiento y remodelación del mercado central de Morales
- Acondicionamiento y remodelación del mercado el Huequito
- Acondicionamiento y remodelación del centro artesanal ubicado frente al parque principal de la ciudad de Tarapoto.

La política orientada a Impulsar el acondicionamiento de espacios públicos para el desarrollo de actividades turísticas y culturales, permitirá dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria para el intercambio y puesta en valor de las distintas manifestaciones culturales de la ciudad, en donde el poblador y el visitante puedan interactuar de manera dinámica. En ese sentido se plantea la siguiente estrategia:

c. Acondicionamiento de espacios públicos para el desarrollo de actividades culturales.

La ciudad Tarapoto carece de infraestructura que incentive el desarrollo de actividades culturales, tales como la gastronomía, danzas, pintura, artesanías, curanderismo actividades que generan mucho interés del visitante, sobretodo extranjero.

En la actualidad se cuenta con una sola biblioteca, la que no cumple las condiciones básicas de diseño y confort, no existe infraestructura para exposiciones y conferencias o espacios de intercambio cultural, es ante esta necesidad que se plantea el siguiente proyecto.

- Construcción del “Casa de la cultura” ubicado en el área actualmente ocupada por la MPSM y el mercado N° I

La política orientada a fomentar el desarrollo de actividades de esparcimiento y recreación público implica mejorar las condiciones físicas de las áreas existentes destinadas a la recreación pasiva y activa en estado de abandono, la cobertura del déficit con la construcción de nuevos espacios públicos y la puesta en valor o recuperación del área natural remanente de la ciudad para actividades eco turísticas.

d. Impulsar la regeneración física de espacios públicos de recreación activa y pasiva en estado de deterioro

Dadas las condiciones de deterioro de la mayoría de áreas destinadas a la recreación pasiva (parques) y recreación activa (losas deportivas, estadios, complejos deportivos) que limitan el desarrollo de las actividades deportivas y de esparcimiento de la población se plantea una serie de proyectos que implican el mejoramiento de infraestructura, implementación de mobiliario urbano y en algunos casos la remodelación y ampliación de áreas deportivas.

Así como existe infraestructura en mal estado hay áreas destinadas para parques y áreas deportivas que carecen de infraestructura, éstas se encuentran vacías, es por ello que para estos casos se están planteando la construcción e implementación de las mismas.

- Mejoramiento de la infraestructura e implementación del parque Dos de Mayo
- Construcción e implementación del parque la Paz en la urbanización los jardines
- Acondicionamiento de áreas verdes e implementación de mobiliario urbano en los parques de:
 1. Santa Inés (Jr. Santa Inés cuadra 2 y Jr. Ricardo Palma)
 2. Partido Alto (Jr. Ángel Delgado y Jr. San Martín, Jr. Atahualpa y Jr. Sisley)
 3. Parque la Paz del centro poblado 9 de Abril (al costado de la plaza de centro poblado, Jr. Progreso cdra. 9)
 4. San Martín de Porres, paralela a la vía de evita miento cdra. 4
 5. Plazuela Mariscal Andrés Bello Cáceres, entre las intersecciones del Jr. Perú y Jr.1 Alegría Arias de Morey cuadra 4
 6. Plazuela lo Rosales entre las intersecciones de los Jirones Jr. Los rosales cdra. 3 y Jr. Sinchi Roca cuadra 2
 7. Escalinata Puerto azul
- Construcción e implementación del parque cívico ubicado frente a la actual cárcel entre las calles Sashapuqui y Jr. Las Perzides
- Remodelación y mejoramiento de los acceso del Estadio municipal de la ciudad de Tarapoto
- Mejoramiento de la infraestructura del estadio de Morales
- Construcción e implementación de un complejo deportivo ubicada en Jr. Sevilla y Sargento Lores - Morales
- Mejoramiento de infraestructura de la concha acústica de la ciudad de Tarapoto entre las calles Huaynacapac y Ángel Delgado - Av. El Ejército y las Mesetas.

e. Habilitar y construir nuevas áreas de esparcimiento publico en la ciudad.

Existe un déficit de áreas recreativas tanto pasiva como activa, la estrategia plantea cubrir al 2021 el déficit 127.25 Has en parques, 27.56 Has en parques zonales y 31.11 Has en áreas deportivas. (Ver siguiente cuadro N° V.5.8.3)

Cuadro N° V.5.8.3
Estimación de Déficits Recreativos al año 2021

DEFICIT DE EQUIPAMIENTO RECREATIVO AL 2010							
TIPO	AREA ACTUAL		COEFICIENTE NORMATIVO EN M2	POBLACION ESTIMADA	AREA REGLAMENTADA M2	DEFICIT M2	DEFICIT HAS
	TOTAL HAS	TOTAL M2					
Parques	10.53	105,300.00	8.00	126,288.00	1,010,304.00	905,004.00	90.50
Parques zonales	0	0.00	1.60	126,288.00	202,060.80	202,060.80	20.21
Areas deportivas	12.29	122,900.00	3.60	88,401.60	318,245.76	195,345.76	19.53

DEFICIT DE EQUIPAMIENTO RECREATIVO AL 2015							
TIPO	AREA AL 2015		COEFICIENTE NORMATIVO EN M2	POBLACION ESTIMADA	AREA REGLAMENTADA M2	DEFICIT M2	DEFICIT HAS
	TOTAL HAS	TOTAL M2					
Parques	101.03	1,010,304.00	8.00	145,004	1,160,033.56	149,729.56	14.97
Parques zonales	20.21	202,060.80	1.60	145,004	232,006.71	29,945.91	2.99
Areas deportivas	31.82	318,245.76	3.60	101,503	365,410.57	47,164.81	4.72

DEFICIT DE EQUIPAMIENTO RECREATIVO AL 2021							
TIPO	AREA AL 2021		COEFICIENTE NORMATIVO EN M2	POBLACION ESTIMADA	AREA REGLAMENTADA M2	DEFICIT M2	DEFICIT HAS
	TOTAL HAS	TOTAL M2					
Parques	116.00	1,160,033.56	8.00	172,221	1,377,770.76	217,737.20	21.77
Parques zonales	23.20	232,006.71	1.60	172,221	275,554.15	43,547.44	4.35
Areas deportivas	36.54	365,410.57	3.60	120,555	433,997.79	68,587.22	6.86

Para cubrir el déficit de áreas recreativas se plantea también la construcción y acondicionamiento de nuevos parques y complejos deportivos, tal y como se detalla a continuación.

Las nuevas áreas destinadas a la recreación se caracterizaran por contar con amplios jardines y espacios de estar, en armonía con el entorno natural en donde se ponga énfasis a la utilización de materiales de la zona. Algunos de los proyectos se plantean en zonas de protección ambiental como en quinta Elena, o en terrenos con potencial topográfico. Se plantean los siguientes proyectos.

- Construcción del parque zonal LOMA VERDE
- Construcción del parque de la juventud ubicado en La Av. Fernando Belaunde Terry y Jr. Grau (colindante con la actual embotelladora de kokakola).
- Construcción del parque temático cordillera azul ubicado en la parte baja del área de protección ambiental Quinta Elena - La Banda de Shilcayo.
- Construcción del parque infantil ubicada en el distrito de La Banda de Shilcayo colindante con el tecnológico.

f. Acondicionar espacios para el desarrollo de actividades eco turísticas

La riqueza natural y paisajista de los recursos naturales en la ciudad es un gran potencial para el desarrollo de actividades eco turísticas que relacionen a la población con su medio ambiente, lo valore y lo preserve. Es una buena opción principalmente para la puesta en valor de estas áreas, recuperarlas del deterioro y disminuir el déficit de áreas recreativas.

Esta estrategia propone proyectos de acondicionamiento y regeneración urbana, de los ríos Cumbaza y Shilcayo, para actividades de recreación pasiva netamente eco turísticas (caminatas, ciclismo, canotaje y descanso).

Lista de proyectos:

- Acondicionamiento de 3.5 km del área de balneario del rio cumbaza camino san Antonio en el distrito de Morales
- Acondicionamiento y construcción del paseo Cumbaza 5.00 KM desde la Av. Perú, hasta prolongación Jr. Edgar Portocarrero, barrio Yumbite

Por su parte la política orientada a Promover la concentración de actividades institucionales públicas, propone la concentración de sedes institucionales de instituciones públicas en un complejo cívico.

Estrategias

g. Acondicionar espacios para la nuclearización de equipamiento institucional público.

La infraestructura en la que se desarrollan actividades administrativas o de gestión institucional pública, se encuentran diseminadas en el ámbito de la ciudad, no hay espacios que concentren estas actividades y faciliten así las diligencias del poblador esta estrategia plantea un proyecto que nuclearice la mayoría de actividades públicas en un solo espacio público (SUNAT, SUNARP, COFOPRI, SAT, oficinas administrativas de electro oriente, EMAPA, poder judicial, sede del gobierno regional entre otros).

Proyecto:

- Construcción del centro cívico de la ciudad de Tarapoto ubicado en el barrio circunvalación al norte de la ciudad, en el área actualmente utilizado por la cárcel.

La política orientada a garantizar las óptimas condiciones de la infraestructura de otros usos en la ciudad, implica la mejora y optimización de las condiciones espaciales y funcionales del equipamiento destinado a otros usos y de servicios complementarios.

Estrategias

h. Mejoramiento de infraestructura y acondicionamiento de nuevas áreas destinadas a otros usos.

En el diagnóstico se establece las condiciones en las que se encuentra la infraestructura destinada a otros usos en la ciudad y se determinó el mal estado de alguno de ellos como los cementerios sobretodo el ubicado en la ciudad de Tarapoto, ante la carencia de espacios complementarios al servicio y a la falta de tratamiento de los accesos existe la necesidad de plantear estrategias que garanticen las optimas condiciones de la infraestructura y por ende del servicio.

El local que actualmente ocupa la Municipalidad Provincial de San Martín no fue diseñado para fines administrativos, la infraestructura no cuenta con las condiciones necesarias para tales fines y sus oficinas no brindan el servicio adecuado a la población debido a estas carencias, así también considerando que algunas gerencias no se encuentran operando en el mismo local y que ocupan áreas pobremente acondicionadas es que se hace necesario contar con una infraestructura nueva.

Los proyectos planteados para esta estrategia son los siguientes.

- Reubicación y construcción de la nueva infraestructura para la MPSM ubicada entre los Jirones San Martín y Martínez de Compañón, frente a la plaza de armas.
- Acondicionamiento y mejoramiento de la infraestructura de cementerio de la ciudad de Tarapoto.

La política orientada a garantizar el acceso del servicio educativo a la población en edad escolar de la ciudad de Tarapoto, plantea alcanzar al 2021 una cobertura al 100% de la población en edad escolar de educación básica regular (inicial primaria y secundaria).

Estrategia.

i. Mejoramiento e implementación del equipamiento educativo y construcción de nuevas instituciones educativas del nivel básico regular.

Esta estrategia implica el mejoramiento de la infraestructura educativa de algunas instituciones que presentan algunas deficiencias sobretodo en sus instalaciones de agua y desagüe.

Según las proyecciones al 2021 existe un déficit de 5.17 Has de equipamiento para instituciones educativas de nivel inicial, 7.53 Has para instituciones de educación primaria y 9.93 Has de déficit de instituciones educativas de nivel secundario, tal y como se muestra en los siguientes cuadros. Para cubrir este déficit la estrategia también contempla la construcción de ocho instituciones educativas públicas que se localizaran en las áreas de aportes de las diferentes habilitaciones urbanas en proceso de consolidación y en las nuevas zonas de expansión. En el nivel inicial los proyectos plantean la cobertura total del déficit, en el nivel primario se cubrirán 5.13 Has y del secundario 5.10 Has. Se recomienda promover la inversión privada para cubrir el déficit faltante.

Cuadro N^o V.5.8.4 Estimación de Déficit Educativos al año 2021

PROYECCION DEL DEFICIT DE AULAS A NIVEL INICIAL						
AÑOS	POBLACION ESTUDIANTIL	INDICE (*) EN M2 / ALUMNO	AREA EN M2	AREA EN HAS	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS	
PROYECCION DEL DEFICIT DE AULAS A NIVEL PRIMARIA						
AÑOS	POBLACION ESTUDIANTIL	POBLACION ESTUDIANTIL (DOBLE TURNO)	INDICE (*) EN M2 / ALUMNO	AREA REQUERIDA EN M2	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS
2010	12,990.83	6,495.41	8.5	55,211	5.52	7.53
2015	1,925.27	962.64	8.5	8,182	0.82	
2021	2,799.74	1,399.87	8.5	11,899	1.19	
PROYECCION DEL DEFICIT DE AULAS A NIVEL SECUNDARIA						
AÑOS	POBLACION ESTUDIANTIL	POBLACION ESTUDIANTIL (DOBLE TURNO)	INDICE (*) EN M2 / ALUMNO	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS	AREA TOTAL REQUERIDA EN HAS
2010	13,874.84	6,937.42	10.5	72,842.92	7.28	9.93
2015	2,056.29	1,028.14	10.5	10,795.50	1.08	
2021	2,990.26	1,495.13	10.5	15,698.85	1.57	

Índice Normativo:

Índices normativos para cálculo de áreas de terreno.

Para centros de educación inicial: 8.3 m² / al

Para centros de educación primaria: 8.5 m² /al

Para centros de educación secundaria: 10.5 m²

Fuente: Sistema nacional de equipamiento – Ministerio de Educación.

Listado de proyectos.

- Mejoramiento de la Infraestructura de las I. E N 0290, 069 y 292 de la ciudad de Tarapoto
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial primaria y secundaria ubicado en la Av. Perú (costado del colegio militar).
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial y primaria ubicado en la Jr. Polomapmas y Huangurabis
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N secundario ubicado en la Jr. Los Marañoses - AA.HH Los Indianos
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial y primaria ubicado en la Jr. Los Marañoses - AA.HH Satélite (detrás del cementerio de La Banda)
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N inicial ubicado en la Jr. 1 de Abril.
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial, primaria y secundaria ubicado en la carretera FBT. y Jr. Ahuashiyacu.
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial, primaria y secundaria ubicado en la prolongación carretera rio Cumbaza y Jr. Tihuinsa.
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial primaria y secundaria ubicado en la prolongación carretera Fernando Belaunde costado cementerio Jardines de la Paz.

La política referida a garantizar el acceso a la salud de los pobladores de la ciudad de Tarapoto, está orientada a garantizar la funcionalidad y operatividad del servicio de salud en la ciudad y al 2021 se debe contar con la infraestructura de salud suficiente para cubrir las necesidades de 172 mil habitantes.

j. Mejoramiento de la infraestructura y apertura de nuevos centros de salud

La estrategia contempla mejorar las condiciones de la infraestructura de los establecimientos de salud que sobrepasaron su capacidad operativa para los cuales se plantea; proyectos de reubicación y construcción, así también de acondicionamiento e implementación hospitales que tienen deficiencias en su infraestructura y por último la construcción de nuevos centros de salud en relación a los déficits establecidos.

Dado el crecimiento poblacional y según los cálculos efectuados para determinar el déficit de camas o establecimientos de salud en el horizonte del estudio se establece que; al 2021 habrá un déficit de 37 camas es decir de casi 6700 m². De igual forma se determino un déficit de 0.54 Has para centros de salud los cuales se localizaran en las áreas destinadas como aportes en las nuevas habilitaciones. Ver siguiente cuadro N° V.5.8.5

Cuadro N° V.5.8.5 Estimación de Déficit de salud

DEFICIT DE CAMAS AÑO 2021							
POBLACION (*)	EQUIPAMIENTO NORMATIVO		EQUIPAMIENTO EXISTENTE		DEFICIT	AREA REQUERIDA M2	AREA REQUERIDA
	N° Camas / Hab.	N° Camas	N° Camas	%	N° Camas		
172,221	2.3	396	359	52.76	37	6679.6	0.67

DEFICIT DE AREA DE CENTROS DE SALUD AL 2021					
POBLACION (*)	AREA NORMATIVA			EQUIPAMIENTO EXISTENTE	DEFICIT
	AREA NORMATIVA (M2)	INDICE / PER (M2)	HAS	AREA (HAS)	AREA (HAS)
172,221	34,444.27	0.2	3.44	2.9	0.54

Lista de proyectos

- Construcción acondicionamiento e implementación de un centro de salud ubicado Jr. Sashapuquio y Yurimaguas al costado de la actual cárcel de la ciudad
- Reubicación construcción e implementación del puesto de salud de Atupampa ubicado en el Jr. Salaverry y 10 de agosto
- Acondicionamiento e implementación del hospital de la sanidad policial de Tarapoto.
- Construcción acondicionamiento e implementación de un centro de salud ubicado Jr. Martínez de Compañón y Jr. Santa Eufrasia en el Huayco

- Ampliación del área de hospitalización del hospital regional III MINSA de la ciudad de Tarapoto
- Ampliación e implementación del Centro de Salud de La Banda de Shilcayo.

Esta política, orientada a promover el desarrollo de actividades deportivas en la población pretende dotar de la infraestructura deportiva necesaria para la práctica de deportes por parte de la población, en especial los niños y jóvenes.

Estrategias

k. Acondicionar espacios para el desarrollo de actividades deportivas

La estrategia plantea dotar a la ciudad de un gran espacio destinado al desarrollo de múltiples actividades deportivas, tales como natación, atletismo, vóley fulbito, y otros deportes contemporáneos. Para cumplir con la estrategia se plantea el siguiente proyecto.

- Construcción de un polideportivo ubicado en el sector la planicie en el distrito de Morales

Priorización de Proyectos.

Dada la envergadura e impacto positivo se deben plantear la priorización de los siguientes proyectos:

En el Núcleo urbano Morales

- La construcción del mercado mayorista
- Acondicionamiento de 3.5 km del área de balneario del río Cumbaza camino San Antonio en el distrito de Morales
- Acondicionamiento y construcción del paseo Cumbaza 5.00 KM desde la Av. Perú, hasta prolongación Jr. Edgar Porto carrero, barrio Yumbite.
- Construcción, acondicionamiento e implementación de la I.E.N integral inicial primaria y secundaria ubicado en la Av. Perú (costado del colegio militar).
- Construcción del polideportivo ubicado en el sector la planicie

En el Núcleo urbano Tarapoto

- Construcción de la casa de la cultura, ubicado en el espacio ocupado actualmente por la municipalidad provincial y el mercado N^º 1
- Reubicación y construcción de la nueva infraestructura para la MPSM ubicada entre los Jirones San Martín y Martínez de Compañón, frente a la plaza de armas
- Acondicionamiento de áreas verdes e implementación de mobiliario en parques
- Construcción acondicionamiento e implementación de un centro de salud ubicado Jr. Martínez de Compañón y Jr. Santa Eufrasia en el Huayco
- Construcción acondicionamiento e implementación de un centro de salud ubicado Jr. Sashapuqui y Yuri maguas al costado de la actual cárcel de la ciudad

En el Núcleo urbano La Banda de Shilcayo

- Construcción del parque zonal Loma Verde
- Ampliación e implementación del Centro de Salud de La Banda de Shilcayo
- Construcción del parque Infantil ubicada en el distrito de La Banda de Shilcayo colindante con el tecnológico

5.9 Promover y Consolidar la Actividad Comercial, Agroindustrial y Turística.

Cuadro Nº V.5.9.1 Políticas y Estrategias

Políticas	Estrategias
Descentralizar los trámites aduaneros a la Agencia de Tarapoto.	1. Promover el fortalecimiento institucional en gestión del Desarrollo Económico Local - DEL.
Promover alianzas estratégicas público-privada para promover la agroexportación.	
Impulsar la agro exportación con el Parque agroindustrial	3. Promover el acondicionamiento e implementación del parque agroindustrial
Promover la innovación de productos para su diferenciación y diversificación	4. Promover la Investigación en Universidades de nuevos productos agroindustriales con identidad territorial
Garantizar la Oferta Turística de la ciudad	Poner en valor los recursos turísticos de la ciudad
	Promover la implementación de circuitos Turísticos en la Ciudad
	Ejecutar la adecuada promoción, difusión y aprovechamiento de los recursos turísticos y culturales .
Garantizar la calidad de los Servicios Turísticos en la ciudad	Promoción de la Inversión Privada
Fomentar la participación del empresariado local en la economía urbana	

a. Promover el fortalecimiento institucional en gestión del Desarrollo Económico Local (DEL).

Los Gobiernos Locales juegan un rol promotor del desarrollo económico local, que contribuirá de manera directa a la generación de mano de obra urbana. Frente a la expansión de la informalidad por parte de los microempresarios en donde predomina una baja cultura empresarial, como producto de deficientes políticas y estrategias locales; la gestión de DEL debe convertirlos a este sector en una fuerza dinamizadora de la economía local.

La ciudad de Tarapoto, muestra un rol agroindustrial, comercial y turística, en donde las MYPES como gremio del empresariado deben alinearse a la normatividad establecida¹ de promoción a las MYPES. Esta estrategia parte de mejorar las competencias del Equipo Técnico de la Sub Gerencia de Desarrollo Económico Local y Turismo a entender y aplicar la normatividad vigente de promoción a las MYPES, liderando el rol integrador a programas y proyectos públicos y privados (Produce, Mi Empresa, Programas de Exportación del MINCETUR, ONG, etc) para mejorar la competitividad de estas MYPES, contando con la asesoría y acompañamiento de la Sub Gerencia de Desarrollo Económico Local.

Por otro lado, la Sub Gerencia de Desarrollo Económico, debe implementarse con sistemas de información, formalización, formación, monitoreo de las MYPES, programas de incentivos a la formalidad, entre otros.

Esta estrategia comprende en una primera fase la formalización de los microempresarios, a través de programas concertados anuales de promoción a la formalización liderada por la Municipalidad Provincial de San Martín-MPSM con DIREPRO-MYPES y Cooperativas, ONGs, Cámara de Comercio y Notarias, esta fase incluirá incentivos por a los trámites de formalización por la MPSM.

Los microempresarios formalizados, se incorporarán a un programa de capacitación de fortalecimiento empresarial, cuyos contenidos se ajusten a las necesidades de los microempresarios que alcance a mejorar las competencias empresariales. Los microempresarios fortalecidos empresarialmente estarán en condiciones de promocionar los productos en espacios feriales de relevancia regional y nacional con el objeto de vincularse a mercados dinámicos, así como también para acceder a servicios financieros especialmente a fondos de COFIDE, Cajas Municipales entre otros.

La misma MPSM en coordinación con los aliados estratégicos, implementarán un plan de seguimiento y evaluación a los microempresarios que permita evaluar la competitividad de las MYPES.

El proyecto orientado al cumplimiento del objetivo estratégico corresponde a:

¹ Norma que contempla Leyes, Decretos Supremos, Normas y Reglamentos: Ley N° 28015, D. S. 009-2003-TR, Ley N° 28304, D.S. 009-2006-TR, R.M. 020-2009-TR, R.M. 028-2004-PCM, Ley 28304, D.S. 0113-2003-MINCETUR, D.U. 050-2002 y su Reglamento, D.S. 134-2006-EF, Ley 27972, Art. IV, 73 y 86.

- Fortalecimiento Institucional en Gestión Económica Local

b. Promover el Acondicionamiento e implementación del parque agroindustrial

El crecimiento de las exportaciones regionales de productos agroindustriales, requiere una especialización territorial productiva de la región; en donde la ciudad de Tarapoto por las condiciones geoestratégica, comercio, servicios básicos y complementarios se orienta a potenciar la agroexportación con un gremio de las MYPES fortalecidas y consolidadas e incorporadas en las cadenas de valor, que buscan las mejoras continuas para ser competitivos.

En este nuevo escenario, se hace necesario una zona reservada para la realización de actividades productivas en micro, pequeña y mediana escala correspondientes al sector agroindustrial, con una infraestructura adecuada, equipamiento y servicios comunes y servicios públicos necesarios, que se encuentra subdividida para la instalación de establecimientos industriales².

La Municipalidad Provincial de San Martín, junto con el Gremio de MYPES, Cámara de Comercio, ONG, DIREPRO, DIRCETUR, DRASAM, inversionistas privados, establecerán alianza estratégica para desarrollar la Iniciativa del “Parque Agroindustrial” en la ciudad de Tarapoto, concordante con los lineamientos de la Ley de Parques Industriales, en donde se constituirá una Comisión Provincial del Parque Agroindustrial para desarrollar los procesos requeridos hasta el funcionamiento.

El área establecida, se ubicará en una zona estratégica a los ejes viales, áreas verdes, área plana, zona con acceso a servicios básicos (agua potable, desagüe, energía, servicios financieros), mostrando estas condiciones la zona sur de La Banda de Shilcayo adyacente al Óvalo del Perodista – Vía de Evitamiento. Este espacio además debe comprender un campo ferial, para la organización de eventos feriales nacionales e internacionales.

El proyecto identificado es el siguiente:

- Acondicionamiento e implementación del parque agroindustrial

c. Promover la Investigación en Universidades de nuevos productos agroindustriales con identidad territorial.

Esta estrategia está orientada a desarrollar investigación de mercado nacional y de exportación de nuevos productos agroindustriales con potencial de mercado, las mismas que deben desarrollarse por las Instituciones de investigación como las Universidades tanto público y privado que cuentan con carreras vinculadas a la temática, como son la Universidad nacional de San Martín que cuenta con una facultad de Agroindustrias; la Universidad Peruana Unión que cuenta con la carrera

² Los parques industriales se denominan a las zona reservada para la realización de actividades productivas

de Marketing y Negocios Internacionales. La MYPE, deberá trabajar de la mano vía convenios con las Universidades y los programas de innovación.

La propuesta se orienta a promover en las indicadas Universidades la construcción e implementación de centros de investigación agroindustrial.

En ese sentido el proyecto es el siguiente:

Construcción e Implementación del Centro de Investigación Agroindustrial
de la Universidad Nacional San Martín

d. Poner en valor los recursos turísticos de la ciudad.

La puesta en valor de los recursos naturales más significativos en la ciudad, posibilitará la elaboración de un producto turístico urbano especializado en las siguientes tipologías de turismo: ecológico, socio cultural, gastronómico, recreativo etc. Esta puesta en valor de los recursos turísticos pasa igualmente por la actualización de su Inventario, la evaluación y el tratamiento de los mismos como recurso aprovechable.

Forma parte de esta estrategia la dotación de la infraestructura necesaria y compatible con el recurso; estas podrían ser el tratamiento de las áreas naturales urbanas, la construcción de accesos, servicios Higiénicos, áreas de descanso, miradores, etc.

Entre los principales recursos que requieren ser puestos en valor figuran: el Malecón Cumbaza, el cerro Huayrapurina, la Zona de amortiguamiento, el Achual, Uchucuy y Takihuasi, la Laguna pluvial Bolognesi, el Mirador Rancho Vista, la Sub Cuenca de la quebrada Choclino, el sector Trancayacu, el bosque de aguajales, la Reserva Natural del nacimiento de la quebrada Amorarca, el futuro Parque Zonal y Mirador de la ciudad.

e. Ejecutar la adecuada promoción, difusión y aprovechamiento de los recursos turísticos y culturales de la ciudad.

A nivel regional y nacional aún hay tareas que realizar en materia de promocionar a la ciudad de Tarapoto como destino turístico. Las acciones de promoción se han orientado básicamente a posicionar en el mercado a la Laguna El Sauce; sin embargo, como se ha visto en el diagnóstico existen más recursos y atractivos turísticos que deben diversificar la oferta.

Esta estrategia de desarrollo turístico considera fundamentalmente la difusión a nivel nacional e internacional de los recursos turísticos regionales, de la provincia y de la ciudad, utilizando técnicas e instrumentos modernos de promoción.

Las oficinas de información turística, resultan un elemento de gran importancia para las labores de información y promoción turística en los lugares in situ del producto turístico. Acciones de marketing Desarrolladas a través del envío metódico de material promocional a agencias de viajes a nivel nacional e internacional.

Edición de materiales de divulgación tales como afiches, folletos, trípticos, documentales.

f. Promover la implementación de circuitos Turísticos en la Ciudad.

La identificación e implementación de Circuitos Turísticos dentro de la ciudad se orienta a distribuir los beneficios del turismo, reducir el costo del viaje y facilitar la combinación de diferentes productos turísticos existentes. Uno de los objetivos de la implementación de los circuitos turísticos es la implementación y consolidación de las áreas naturales con los espacios recreativos para facilitar el flujo turístico (además comercial) y, generar una red articulada capaz de dar dinamismo al desarrollo de turismo, en la ciudad. Ver Plano N° V.4

CIRCUITO N° 1

Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto – Parque Suchiche (El Parque Suchiche, se encuentra construido sobre lo que fue la laguna Suchiche, donde se ubicaron los primeros pobladores de Tarapoto, cuyo nombre proviene de la palmera tarapotus, que es propia de esta zona de selva y que existía en abundancia en este lugar paradisíaco de la ciudad) – Takiwasi (Centro de investigación y practica de medicina tradicional chamanica amazónica, mediante la toma de ayahuasca se rehabilita toxicómanos, además de otros usos) – Orquidiario San Martín (Propiedad de la familia Hildebrant, en donde se tiene un muestrario de especies de la flora ornamental, así como orquídeas diversas) – Uchucuy (hospedaje ecoturístico)– Cordillera Escalera Longe (hospedaje ecoturístico) – Centro de rescate y cría en cautiverio de fauna silvestre de la ONG URKU, en donde se puede encontrar el habitat natural de especies de la fauna como mariposas propias de esta zona como la Heliconia numate tarapotensis , Heliconia timareta, Russet crowned crane , además de ofidios, anuros y marsupiales como la “Chosna” Potos flavus , especie vulnerable en estado de extinción, además de otras especies que se pueden encontrar en el camino o sendero que son representativas y propias de nuestra fauna silvestre.

Luego visitamos el Puesto de control e ingreso al ACR Cordillera Escalera en la zona de Amortiguamiento del área de conservación regional Cordillera Escalera, retornamos por el mismo sendero verde mediante caminata para visitar la Vertiente natural de agua dulce proveniente del bosque de aguajales que de dispone en un chorro de agua denominado “Fondero” (El Achual, es una vertiente natural de agua dulce llamado El Fondero proveniente de los aguajales existentes en ese sector , utilizado por los antiguos pobladores para abastecerse de agua pura de sabor dulce proveniente del bosque de aguajal denominado ACHUAL), el área lleva el nombre de Achual.

Se retorna por el distrito de la Banda de Shilcayo e ingresando al lado izquierdo por la urbanización Bernabé Uribe – cruzando por el Puente peatonal – vehicular ubicado en este sector sobre el río Shilcayo - luego realizamos una caminata breve por las Escalinatas que nos llevan al Malecón Maynas – para apreciar desde el mirador del malecón el paisaje en donde se aprecia el paisaje propio de una ciudad que combina los espacios naturales con la zona urbana del distrito de la Banda de Shilcayo - luego de un descanso, retomamos la caminata por el Jr. Moyobamba, para ingresar a apreciar una antigua construcción que data del año 1947, construida por Don Juan Agustín García Vásquez, a quien se le consideraba un hábil constructor de ese tiempo, construyéndose durante la presidencia del Sr. Pedro Pablo Santillán Pelaez, en dicho año se produce una plaga masiva de langostas que azolaron la producción agrícola de Tarapoto, esta edificación es en base a muros de tapial (tierra apisonada), cuya estructura permanece hasta la actualidad y desde ese tiempo viene funcionando el Club Social San Martín, en donde se desarrollaban todas las actividades sociales y culturales de la ciudad, luego retornamos hacia la Plaza de armas de Tarapoto en donde termina el recorrido.

CIRCUITO Nº 2

Partimos de la Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto y tomamos el Jr. Maynas pasando por las cuadras nº 1,2,3 para ingresar al Malecón Maynas, endonde iniciamos nuestra caminata por la zona gastronómica de la ciudad, luego pasamos hacia la calle de Las Piedras en donde encontramos a restaurantes turísticos como la “Patarashca”, “Cofea Manta” y algunos videos-pub retomamos la caminata dirigiéndonos al Restaurant La Collpa ubicado en la Av. Circunvalación, apreciando el mirador turístico de la zona del Achual, luego nos dirigimos por la Av. Circunvalación en donde se puede apreciar en el mirador turístico la belleza escénica que nos ofrece la cuenca del río Cumbaza y la zona denominado Urito Wasi, área natural propia de la Selva Alta de San Martín, se presenta pozas de cria de peces a lo largo de la rivera del río Cumbaza en el Sector Urito Huasi, al cual se puede visitar por medio de una caminata por el sendero que desciende a esta zona atractiva por su vegeación y gozando de un espacio donde se puede apreciar la presencia de aves.

Luego retomamos nuestra visita dirigiéndonos al distrito de Morales, que se podría calificarlo por considerarse el balneario de la ciudad de Tarapoto, para visitar las discotecas como La Anaconda, El Bunker, El Papillon, Pumas, La Estación, La Chacra, La Granja, La Mega Estación, así como la visita a los recreos turísticos la Chacra, La Granja, el Bado, Punta Verde, Loma Linda, Maronilla, el complejo de edificaciones de la Universidad Peruana Unión, de retorno a la ciudad se ingresa por el boulevard Santa Rosa donde existen locales de venta de comidas típicas muestra de la variedad gastronómica culinarias de la Región , retornando a la Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto.

CIRCUITO Nº 3

El siguiente circuito se inicia nuevamente en la Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto, trasladándonos al distrito de la Banda de Shilcayo para iniciar la caminata por el Jr. Santa María, 1ra y 2da cuadras, luego voltear hacia la derecha por el Colegio Nacional Cleofé Arévalo, e ingresar por el Sector Trancayacu, en donde ubicamos el curso de la quebrada del Choclino que lleva un nombre conocido muy antiguo que no tiene traducción, luego ingresamos a un sector de la ciudad donde se presenta un área que presenta un bosque de aguajales, denominado Trancayacu, en este sector se encuentra el Área de protección Municipal denominada Quinta Elena, en esta zona se puede visitar las tres vertientes de agua natural y del nacimiento de la Quebrada Choclino, del mismo modo podemos apreciar aves diversas que aun podemos encontrar en esta área natural municipal, luego retornamos a la Plaza de armas de La Banda de Shilcayo y Plaza de armas de Tarapoto.

CIRCUITO Nº 4

Se inicia en la Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto, tomando como movilidad liviana el motocar o timovil, iniciando el recorrido en el distrito de la Banda de Shilcayo, por una vía asfaltada componente de la carretera Fernando Belaunde Terry, para luego de unos 15 minutos de recorrido ingresamos a la mano derecha por el ovalo del periodista, accedemos por la vía de Evitamiento, a una de las alternativas de visita de este circuito como la laguna “Lagarto Cocha”, de belleza natural, que ofrece un recreo campestre, al que también se puede acceder por la carretera Fernando Belaunde Terry sur, justo antes del Centro turístico recreacional “Natura Viva”, compuesto por un complejo recreacional interesante compuesto por canchas de fulbito, futbol, tenis, áreas recreativas, piscina, restaurant y zocriadero de la fauna representativa de la zona, de retorno por la misma carretera ingresamos al lado derecho a unos 15 minutos encontramos las instalaciones de la “Laguna Venezia”, en donde también podemos degustar de la gastronomía culinaria de nuestra selva, del mismo modo este complejo está compuesto por la laguna o espejo de agua de casi 4has, paseo en bote, campos deportivos y un circuito de motocross, en donde se realizan campeonatos a nivel del oriente peruano, luego nuevamente nos conducimos por la misma carretera para terminar en el recorrido en la Plaza de Armas de Tarapoto

CIRCUITO Nº 5

El siguiente circuito iniciamos también en la Plaza de armas de Tarapoto, movilizándonos en trimovil o motocar, transporte ideal para estas condiciones calurosas de selva, luego de unos 3 min de recorrido por el Jr Bolognesi llegamos hasta la cuadra nº 13, en donde encontramos la Laguna artificial de aguas pluviales, zona natural en donde se puede apreciar aves, en condiciones de hatitud natural, luego subimos por la Av. Circunvalación por la parte alta hasta el recreo Rancho Vista, en donde podemos apreciar el esplendor y crecimiento de la ciudad, así como parte de la cuenca del Shilcayo, luego continuamos por la Av. Circunvalación hasta la

Urb. FONAVI o denominada Martínez de Compañong, para ubicar al área de conservación privada en donde encontramos un bosque propio de selva alta constituido por flora propia de selva alta arboles de porte mediano y palmeras, así mismo encontramos la naciente de la quebrada Amorarca, que hoy se constituye en canal natural de aguas pluviales debido a que se ha perdido su vertiente natural de agua por el proceso de deforestación del área, de otro modo encontramos a una vertiente de agua natural denominada antiguamente por los pobladores de esta zona como Sachapuquio (vocablo quechua que significa agua del monte) – Regresamos a la ciudad ingresando por el Jr. Lima – Plaza de armas de la ciudad de Tarapoto, donde concluye el circuito.

El proyecto identificado corresponde a:

- Implementación del Circuito Turístico Urbano N° 1 de la Ciudad de Tarapoto.
- Implementación del Circuito Turístico Urbano N° 2 de la Ciudad de Tarapoto.
- Implementación del Circuito Turístico Urbano N° 3 de la Ciudad de Tarapoto.
- Implementación del Circuito Turístico Urbano N° 4 de la Ciudad de Tarapoto.
- Implementación del Circuito Turístico Urbano N° 5 de la Ciudad de Tarapoto.

g. Promoción de la Inversión Privada.

La planificación física de la ciudad de Tarapoto está en estrecha relación entre otros con las propuestas de atención a las necesidades de infraestructura vial, infraestructura de servicios básicos cuyas inversiones son de responsabilidad de agentes públicos de ámbito local y regional. Con ello queremos señalar que el estado a través de la inversión pública, debe dotar de la capacidad de soporte para el desarrollo de las actividades. De igual manera de elaborar y/o gestionar la aprobación de normas que incentiven, y den seguridad al desarrollo del turismo en la provincia.

Este tipo de acciones deben estar acompañadas de la promoción de la inversión privada para el equipamiento de la infraestructura física (hoteles, restaurantes, infraestructura Comercial, y otros). Es evidente que estas inversiones se regirán por los criterios comerciales y estudios de viabilidad económica.

En esta perspectiva, la presente Estrategia de Desarrollo considera fundamental la necesidad de promover las inversiones del sector privado en el desarrollo de infraestructuras turísticas, a fin de atender la demanda de turistas, fundamentalmente en el mediano y largo plazo. En ese sentido cobra importancia el rol que asumen la Municipalidad Provincial de San Martín, las Municipalidades distritales involucradas, DIRCETUR – Oficina Tarapoto, Cámara de Comercio

Producción y Turismo de Tarapoto, CARETUR y las Empresas privadas del Sector Turismo, en dicha tarea.

De igual manera, mediante esta estrategia se promoverá la mejora física de los mercados de abastos, construcción del nuevo mercado mayorista, mejoramiento de los mercados existentes (Mercado N° 02, Mercado N° 03 y Mercado “El Huequito” de Tarapoto, Mercado Zonal de La Banda de Shilcayo y Mercado Central de Morales), y obras civiles en la mejora de pisos, veredas, acceso y saneamiento. Asimismo, se impulsará la formalización de las actividades que se dan en los mercados de abastos a través de instrumentos de ordenamiento legal, laboral y tributario, para mejorar las condiciones de acceso al financiamiento.

Dichas instalaciones ya sea las comerciales y las turísticas, deberán cumplir con la normatividad y criterios técnicos vigentes en términos de calidad e eficiencia de las instalaciones y los servicios que brindan, de manera que contribuyan a una mejor comercialización y por otro lado a una mayor permanencia de los turistas en la ciudad de Tarapoto.

Cuadro N° V.5.9.2 Roles de Agentes de Desarrollo Turístico

AGENTES	ROLES
GOBIERNO LOCAL , REGIONAL	<ul style="list-style-type: none"> • Política turística para facilitar actividad privada. • Oferta de infraestructura y servicios públicos. • Protección del medio ambiente. • Formación profesional - Capacitación • Gestión de la imagen del destino. • Apoyo a la promoción y difusión. • Brindar seguridad al turista. • Promoción de iniciativas.
SECTOR PRIVADO	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de ideas de inversión. • Desarrollo y puesta en marcha de proyectos. • Inversión y riesgo financiero. • Responsabilidad medio ambiental.

La promoción de inversiones no solamente está relacionado al mejoramiento de la infraestructura y los servicios turísticos; también tiene que ver con un aspecto fundamental que tiene que ver con los servicios y está relacionado al fortalecimiento de capacidades de los agentes directamente comprometidos como son: los empresarios y trabajadores de alojamientos, restaurantes, recreos, discotecas, night clubs, transportistas para brindar servicios de calidad a los turistas nacionales y extranjeros, mediante cursos cortos de capacitación en Instituciones especializadas en Turismo, pasantías en Hoteles y Restaurantes de prestigio de Lima, la instauración de premios a la calidad de los servicios, la re categorización de alojamientos y restaurantes en función de la calidad de los servicios que brindan.

Mapa de circuitos turísticos

5.10 En Relación a promover la gestión Concertada del desarrollo Urbano.

La propuesta de promover la Gestión de Desarrollo Urbano tiene el propósito de brindar estrategias que hagan posible generar un cambio en los procesos vinculados al proceso de ocupación de la ciudad, desde el punto de vista de los procesos administrativos relacionados a la administración municipal y; por otro lado identificar estrategias que hagan posible una eficiente participación de todos los actores involucrados a través de los mecanismos de participación y concertación existentes y regulados por la normatividad.

En ese sentido, se plantean las siguientes estrategias:

- Modernización de la Municipalidad Provincial de San Martín.
- Fortalecimiento de la Administración del Planeamiento Urbano.
- Establecimiento de Mecanismos de Concertación Interinstitucional de Acciones de Desarrollo Urbano.
- Fortalecimiento y Consolidación de Mecanismos de Participación Ciudadana.
- Promover la Institucionalización del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tarapoto.

Cuadro Nº V.5.10.1 Políticas y Estrategias

POLITICAS	ESTRATEGIA
Promover el Mejoramiento de los Servicios Municipales	Modernización de la Municipalidad Provincial de San Martín
	Fortalecimiento de la Administración del Planeamiento Urbano
Promover los espacios de Coordinación y Concertación	Establecimiento de Mecanismos de Concertación Interinstitucional de Acciones de Desarrollo Urbano
	Fortalecimiento y Consolidación de Mecanismos de Participación Ciudadana
Fortalecer procedimientos Administrativos planificados	Promover la Institucionalización del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tarapoto

a. Modernización de la Municipalidad Provincial de San Martín.

La palabra Modernizar significa poner las cosas al día, de acuerdo con los avances de la técnica o de la ciencia y con la exigencia de mejorar la calidad de los servicios. La modernización no es un fin en sí mismo, sino que es un medio para cumplir con las tareas del gobierno municipal.

Para modernizar la administración municipal deben tomarse en consideración las posibilidades económicas de la municipalidad y las prioridades en cuanto a gastos. Es decir, cuáles son los gastos más urgentes y necesarios que tiene que realizar la administración municipal.

Se plantea la modernización de la Municipalidad Provincial de San Martín, a fin de afianzar sus funciones como ejecutora de proyectos y obras, como prestadora de servicios públicos, y como promotora de la actividad privada; a fin de liderar y conducir la implementación y aplicación del presente Plan de Desarrollo Urbano.

Se plantean las siguientes acciones y/ o proyectos:

- ✓ Construcción del Nuevo Local de la Municipalidad Provincial. El confort y el adecuado diseño de ambientes institucionales resulta importante tanto en el desempeño de las actividades laborales de los trabajadores como en la prestación de los servicios a la población.
- ✓ Capacitación del personal: tributación, SNIP, presupuesto por resultados, SIAF, gestión ambiental, control urbano, planificación. A pesar de la alta rotación de personal en las municipalidades durante los cambios de gestión, resulta imprescindible la calificación de su personal técnico, lo cual indudablemente incidirá en la calidad de los servicios y en la capacidad de gestión especialmente en lo referido a la ejecución de inversiones y en la capacidad para atraer las mismas.
- ✓ Mejoramiento de los procedimientos administrativos. (revisión de instrumentos administrativos: TUPA, MOF). Una administración moderna debe estar acompañada de instrumentos adecuados, que faciliten procesos administrativos eficientes, servicios de calidad y elementos importantes en la promoción de las inversiones.
- ✓ Implementar campañas de sensibilización tributaria – cultura de pago. Una de las limitaciones de la capacidad financiera de la Municipalidad lo constituye su escaso presupuesto cuya estructura no solamente debería responder a las transferencias del Gobierno Central generando dependencia de ellas; sino que se debería establecer mecanismos de mejoramiento de la capacidad de recaudación de la Municipalidad asociadas a campañas periódicas de sensibilización tributaria; así como a la realización de un nuevo catastro urbano.

b. Fortalecer la Administración del Planeamiento Urbano de la ciudad de Tarapoto.

Dada las características que actualmente tiene la administración de la ciudad por la presencia de tres Gobiernos Locales, cada una de ellas sobre una determinada jurisdicción y por consiguiente con determinados procedimientos administrativos. La planificación urbana de la ciudad de Tarapoto no termina con la elaboración y

aprobación del Plan de Desarrollo Urbano. Se requiere además el fortalecimiento de las **instancias** municipales, que actualmente tienen a su cargo las actividades de desarrollo urbano.

Dicha propuesta debe considerar las siguientes acciones:

- En las tres Municipalidades se propone la creación de la Gerencia de Planeamiento Urbano, que se encargue en general del planeamiento y la administración urbana, estudios, obras, catastro, control urbano .
- Implementar procesos administrativos que permitan a esta Gerencia conducir e instrumentar un proceso permanente de planificación, preinversión, supervisión, Control y evaluación del desarrollo urbano sostenible a partir del presente Plan de Desarrollo Urbano.
- Capacitar permanentemente a su personal técnico, a fin de garantizar una adecuada y eficiente administración de la ciudad.
- Elaboración del Catastro Urbano del Núcleo Urbano Tarapoto.

c. Establecimiento de Mecanismos de Concertación Interinstitucional de Acciones de Desarrollo Urbano

Teniendo en consideración las limitaciones de coordinación interinstitucional existente en el desarrollo de la ciudad, se propone la implementación de las siguientes acciones:

- ✓ Consolidación del Concejo de Coordinación Local Provincial (CCLP).
 - ✓ Fortalecimiento del Comité Provincial de Defensa Civil.
 - ✓ Fortalecimiento del Comité de Seguridad Ciudadana.
 - ✓ Implementación de la Gerencia de Gestión Ambiental
- Consolidación del Concejo de Coordinación Provincial (CCLP).

La Ley Orgánica de Municipalidades establece la conformación de Concejos de Coordinación Local en los gobiernos locales del país, que funciona como un órgano de coordinación y concertación de las Municipalidades distritales y provinciales. La finalidad de estos espacios es promover e impulsar concertadamente el desarrollo local de cada circunscripción.

Efectivamente, para su consolidación se propone potenciar este espacio de concertación, obedece no sólo a un mandato legal, sino que también a los mecanismos de participación que demanda la ciudadanía y la cooperación Sociedad Civil – Estado, necesaria en los procesos de planificación y gestión del desarrollo.

▪ Fortalecimiento del Comité Provincial de Defensa Civil.

El Sistema Nacional de Defensa Civil establece la conformación de Comité de Defensa Civil en los diferentes niveles de gobierno. Su naturaleza obedece a la protección de la población ante desastres de cualquier índole, mediante la prevención de daños y prestando ayuda para la rehabilitación frente a desastres.³

En la provincia de San Martín, el Comité Provincial de Defensa Civil está presidido por el Alcalde. Se considera vital el fortalecimiento de dicho Comité como ente dinamizador, supervisor y evaluador para la prevención y mitigación de desastres en la Ciudad de Tarapoto. La labor de este comité será orientado no solamente por los lineamientos establecidos por este Plan; sino además por el Mapa de Peligros elaborado por el INDECI

Por las razones expuestas, se propone potenciar las funciones del Comité de Defensa Civil a través de:

- Reforzar la Oficina de Atención y Coordinación de Defensa Civil, para aprovechar sus capacidades.
- Fortalecer las capacidades del equipo de trabajo de Defensa Civil, en materia de formulación de propuestas, iniciativas y proyectos de seguridad física ante desastres, con la finalidad de conseguir financiamiento en este aspecto.
- Convocar y capacitar a brigadistas.

▪ Implementación del Comité de Seguridad ciudadana

En cumplimiento a la Ley 27933 Ley de Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, se debe conformar el comité de Seguridad Ciudadana de la ciudad de Tarapoto, que debe ser presidida por el Alcalde y conformada por el jefe policial, autoridades educativas, autoridades de salud, representantes del poder judicial, ministerio público y juntas vecinales.

Adicionalmente a ello se debe implementar las siguientes acciones:

- Dotar de equipos de seguridad a los vecinos voluntarios que colaboran con la seguridad ciudadana.
- Implementar puestos de seguridad ciudadana y dotarlas de medios de comunicaciones (radios).
- La seguridad es tarea de todos, por eso es necesario que se concientice a la población en campañas de seguridad ciudadana para que participen en ellas.
- Involucrar a las instituciones de la ciudad para que desde sus funciones se involucren en la seguridad ciudadana.
- Crear y consolidar una Comisión de Gestión Ambiental como órgano especializado, a fin de encargarse de la gestión, administración, monitoreo y evaluación ambiental.

³ *Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Defensa Civil - DS Nº 0005-88-SGMD. Artículo 2º.*

d. Fortalecimiento y Consolidación de Mecanismos de Participación Ciudadana

Las políticas de reforma del Estado implementadas en los últimos años, no sólo se orientan a la modernización de la gestión de las instituciones públicas, sino también al establecimiento de mecanismos que acerquen el Estado a la población.

Así, la Ley Orgánica de Municipalidades, dedica todo un título referido a los **Derechos de Participación y Control Vecinal** y enfatiza que los “gobiernos locales promueven la participación vecinal en la formulación, debate y concertación de sus planes de desarrollo, presupuesto y gestión. Para tal fin deberá garantizarse el acceso de todos los vecinos a la información.”⁴

Para promover la participación ciudadana se proponen las siguientes acciones estratégicas:

- Consolidar la Unidad de Participación Ciudadana en la Municipalidad, dotándola de las herramientas necesarias que haga posible mejorar las relaciones entre municipalidad y población.
- Gestionar programas de fortalecimiento de capacidades en participación ciudadana para el desarrollo local, dirigido a los líderes de las organizaciones sociales.
- Fortalecer y consolidar el Presupuesto Participativo; como forma democrática para priorizar proyectos y obras urbanas, en el marco de las Agendas y los Planes de desarrollo local.
- Fortalecer las Juntas Vecinales como organizaciones territoriales para el desarrollo urbano con el propósito de que estén capacitadas y organizadas para aportar al desarrollo de la ciudad.

e. Promover la Institucionalización del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tarapoto

El Plan de Desarrollo Urbano es un instrumento técnico, normativo de gestión, que define una concepción y dirección del desarrollo urbano sostenible de la ciudad de Tarapoto; y orienta la programación de acciones e inversiones para el acondicionamiento físico y ambiental de ésta.

En este sentido, se considera estratégico la institucionalización del Plan de Desarrollo Urbano, es decir incorporar a los distintos estamentos de la Municipalidad y otras instituciones de la Ciudad de Tarapoto con el fin de generar un proceso permanente de planificación, preinversión, supervisión y evaluación que adecúe el Plan a las restricciones y eventualidades que se presenten en su curso de acción; de modo de permitir su implementación progresiva y su constante actualización, así como la vinculación eficiente entre la planificación, la pre inversión y las obras. De este modo se priorizan las siguientes acciones:

⁴ Ley Nº 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, Artículo 112º

La planificación urbana de la ciudad de Tarapoto no termina con la elaboración y aprobación del Plan de Desarrollo Urbano. Se requiere además de un organismo o instancia municipal especializada que se encargue de su seguimiento, evaluación y retroalimentación permanente, para lo cual se plantea la creación de un COMITÉ TÉCNICO DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE TARAPOTO (Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo), cuyas tareas iniciales serán:

- Difusión del Plan ante las reparticiones de la administración municipal y las instituciones públicas, y ante la comunidad de la Ciudad de Tarapoto, promoviendo un proceso de esclarecimiento sobre sus alcances e implementación; de manera de generar una identificación social con el mismo, que conduzca adecuadamente a su respeto y promoción.
- Integrar progresivamente a otros agentes de desarrollo urbano involucrados en las actividades urbanas (ONG, Gremios de comerciantes, Cámara de Comercio y Turismo, Organizaciones de la población, etc) orientado a consolidar un COMITÉ DE GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE TARAPOTO.

En este contexto, se considera estratégico ejecutar un Proyecto de Asistencia Técnica para la implementación del Plan de Desarrollo Urbano.