

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
Escuela Profesional De Arquitectura



Una Institución Adventista

**Lineamientos proyectuales urbanos para una regeneración urbano
paisajística en San Martín**

Trabajo de Investigación para obtener el Grado Académico de Bachiller en
Arquitectura

Autores:

Leslie Andrea Goicoechea Fasanando
Paul Adrian Torres Panduro

Asesor:

Mtro. Jhon Harol Gonzáles Garay

Tarapoto, diciembre de 2020

DECLARACIÓN JURADA DE AUTORÍA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Mtro. Jhon Harol Gonzáles Garay, de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Escuela Profesional de Arquitectura, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“LINEAMIENTOS PROYECTUALES URBANOS PARA UNA REGENERACIÓN URBANO PAISAJÍSTICA EN SAN MARTÍN”** constituye la memoria que presenta los estudiantes Leslie Andrea Goicoechea Fasanando – Paul Adrian Torres Panduro para obtener el Grado Académico de Bachiller en Arquitectura, cuyo trabajo de investigación ha sido realizado en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

Las opiniones y declaraciones en este informe son de entera responsabilidad del autor, sin comprometer a la institución.

Y estando de acuerdo, firmo la presente declaración en la ciudad de Tarapoto, a los 23 días del mes de diciembre del año 2020.



JHON HAROL GONZÁLES GARAY
ARQUITECTO
C.A.P 17283
EXR N°

Mtro. Jhon Harol Gonzáles Garay

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

En San Martín, Tarapoto, Morales, a 22 día(s) del mes de diciembre del año 2020 siendo las 18:00 horas

se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión campus Tarapoto, bajo la dirección del (de la) presidente(a) Mg. Liz Rubi Blaz Velchez

secretario(a) Arg. Daniel Ruben Chambi Flores y los demás miembros

Mtro. Rolando Quipe Basualdo

y el (la) asesor (a) Mtro. Jhon Harol Gonzales

Garay

con el propósito de administrar el acto académico de sustentación del trabajo de investigación titulado:

Lineamientos proyectuales urbanos para una regeneración urbano paisajística en San Martín.

de los (las) egresados (as): a) Leslie Andrea Goicoechea

Fasanando

b) Paul Adrian Torres Panduro

conducente a la obtención del grado académico de Bachiller en

Arquitectura

(Denominación del Grado Académico de Bachiller)

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando a los candidato (a)/s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por los candidato (a)/s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Candidato/a (a): Leslie Andrea Goicoechea Fasanando

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	18	A -	Muy bueno	Sobresaliente

Candidato/a (b): Paul Adrian Torres Panduro

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	18	A-	Muy bueno	Sobresaliente

(*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó a los candidato (a)/s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

Presidente/a

Secretario/a

Asesor/a

Miembro

Miembro

Candidato/a (a)

Candidato/a (b)

Resumen

En la Provincia de San Martín, una de las grandes problemáticas territoriales es el déficit en la planificación urbano-paisajística y la falta de infraestructura que articule eficazmente los distritos de Tarapoto y La Banda de Shilcayo, así como las vías de circulación peatonal (conexión de ascenso y descenso), vehicular y ciclo vías, todo esto realizado en el marco de un borde en el que ambos distritos se encuentran mediante sus límites políticos, es de esta manera donde influye de manera considerable la deficiencia de planteamiento de la ciudad sin llegar a tomar en cuenta la importancia en donde trasciende grandemente el usuario. De esta manera, existe una gran oportunidad que brinda la ciudad para el desarrollo de ambos distritos dentro de los aspectos ya mencionados. La presente investigación plantea desarrollar lineamientos urbanísticos en donde se pueda incorporar estrategias proyectuales para realizar la conexión de dichos cercados tomando en cuenta dos enfoques importantes: Determinar la relación del borde distrital dentro del casco urbano y lo que se pretende potenciar del territorio, a través de tácticas de análisis sobre la evolución urbana de Tarapoto y La Banda de Shilcayo, observación y síntesis de la zona de estudio expresada en cartografías, entrevistas, diagramas y registros fotográficos. Por ello las categorías del estudio se desarrolla de la siguiente manera: el Clima como potencialidad dentro del desarrollo de la Movilidad Sostenible, Tipos de Usuario para el desenvolvimiento en el Lugar, Influencia e Importancia del Paisaje Amazónico en San Martín. Para concluir, la investigación dirige al desarrollo de estrategias de la Regeneración Urbana-Paisajística para la articulación física-espacial entre los distritos de Tarapoto y La Banda de Shilcayo dando un aporte a nuestra región.

Palabras clave: Planificación urbana-paisajística, movilidad sostenible, borde distrital, paisaje amazónico.

Abstract

In the Province of San Martín, one of the great territorial problems is the deficit in urban-landscape planning and the lack of infrastructure that effectively articulates the districts of Tarapoto and La Banda de Shilcayo, as well as the pedestrian traffic routes (connection of ascent and descent), vehicular and cycle routes, all this done within the framework of an edge in which both districts meet through their political limits, it is in this way that the deficiency of the city's approach has a considerable influence without reaching take into account the importance where the user greatly transcends. In this way, there is a great opportunity that the city offers for the development of both districts within the aspects already mentioned. This research proposes developing urban guidelines where project strategies can be incorporated to connect said fences, taking into account two important approaches: Determining the relationship of the district border within the urban area and what is intended to promote the territory, through analysis tactics on the urban evolution of Tarapoto and La Banda de Shilcayo, observation and synthesis of the study area expressed in cartographies, interviews, diagrams and photographic records. For this reason, the study categories are developed as follows: Climate as potential within the development of Sustainable Mobility, User Types for development in the Place, Influence and Importance of the Amazon Landscape in San Martín. To conclude, the research leads to the development of strategies of Urban-Landscape Regeneration for the physical-spatial articulation between the districts of Tarapoto and La Banda de Shilcayo, giving a contribution to our region.

Keywords: Urban-landscape planning, sustainable mobility, district border, Amazonian landscape.

Dedicatoria

La presente investigación va dedicada a Dios y a nuestras familias, quienes han formado parte del desarrollo de este proyecto, y del mismo modo nos brindaron su apoyo constante e incondicional para llegar a la culminación de esta meta.

A nuestros padres:

Carlos Enrique Goicoechea Arevalo

Anita Luisa Fasanando Panduro

Omar Torres Amasifuen

Carli Giovanni Panduro Del Águila

Agradecimientos

En primer lugar, a Dios, a los docentes que nos brindaron su apoyo desde el primer momento y nos incentivaron a realizar esta investigación, en especial al Arq. Daniel Chambi Flores que fue nuestro mentor en esta investigación, de la misma manera agradecer a nuestro asesor de Tesis quien nos acompañó en esta etapa fundamental de nuestra carrera universitaria y nos asistió con sus conocimientos en todo momento en esta investigación, incitándonos a buscar el buen nivel de desarrollo que aporte a la sociedad y también a nosotros personal y profesionalmente.

Índice

1. Introducción.....	8
1.1. Definición del Tema.....	9
1.2. Pregunta de Investigación.....	9
1.3. Justificación.....	10
1.4. Objetivos.....	11
2. Argumento Teórico.....	12
2.1. Paisaje Amazónico.....	13
2.2. Clima y Movilidad Urbana Sostenible.....	14
2.3. Desarrollo Social Turístico en San Martín.....	15
3. Metodología.....	16
4. Resultados.....	20
4.1. Características del paisaje urbano en Tarapoto.....	21
4.2. Políticas Públicas.....	34
4.3. Desarrollo social mediante las actividades sociales en San Martín.....	40
5. Discusión de los Resultados.....	48
5.1. Estrategias Projectuales.....	49
6. Conclusiones.....	60

1. Introducción

1.1. Definición del Tema

En la actualidad hay una desvalorización y falta de aprovechamiento del espacio público en algunos nodos de la ciudad. Dentro de la Provincia de San Martín, los distritos principales que conforman la conurbación y están articulados entre sí son el distrito de Tarapoto y el distrito de La Banda de Shilcayo que tienen una particular conexión entre sus límites (cercados), de las cuales la primera, tiene un mayor impacto en el sistema urbano-territorial, ya que a nivel inter-provincial se ha presentado un crecimiento acelerado dado en los últimos periodos censales. Y en ello se determina que el resultado del crecimiento poblacional masivo hizo que no se utilicen alternativas para mejorar la articulación espacial, proyectual, territorial y urbana, todo ello gestionado con un buen manejo del paisaje urbano que hoy en día solo se limita a dar una imagen deficiente con poco atractivo desde la percepción de sus habitantes y turistas que visitan nuestra ciudad.

Para lo cual nos encontramos en constante debate en la búsqueda de alternativas que nos permita articular los distritos mediante el uso de los recursos que se tiene (económico, físico, social, cultural y paisajístico) para la regeneración, ya que esta apunta a una mezcla de acciones en donde se preserva estructuras antiguas, con demolición de algunas de ellas y recuperación de otras. Re-aprovechando en lo posible todos aquellos recursos, debido a que su mala gestión ha contribuido en el deterioro del paisaje natural y de los centros urbanos, llegando a afectar a la imagen urbana de una ciudad amazónica. Teniendo en gran consideración que la valoración de estos elementos ya mencionados con un fin diferente del cual se han visto en detrimento se puede reintegrar a un nuevo proceso el cual constituya la construcción de nuevas infraestructuras que pertenezcan y se adecúen a la imagen con el medio en el que se habita.

El presente Proyecto de Investigación es una alternativa de incorporación en beneficio para la provincia de San Martín, mediante el cual presentamos propuestas de regeneración urbano-paisajística, así como de algunos equipamientos complementarios para ambos distritos, así dar a la población espacios confortables y amigables en los que puedan generarse vínculos como sociedad. Todo esto se realizará en el marco de un acercamiento a la situación actual que esta atraviesa, concluyendo en lograr una mejora integral y coherente con dicha realidad.

1.2. Pregunta de Investigación

Esta investigación aborda la problemática de desarticulación en el sistema de planificación, paisajismo, urbano-territorial, arquitectónico con el fin de adecuarse a los lineamientos sociales de la provincia, por lo que se genera la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles serán los lineamientos proyectuales urbanos para una regeneración urbano-paisajística en San Martín?, ¿Cuál es el impacto que genera una alternativa formal de conexión entre los cercados de ambos espacios geográficos (Distritos) y cómo este afecta en su adaptación a sus necesidades que promueva un “desarrollo urbanístico-paisajístico” con el pasar del tiempo?, ¿Cuál es el estado de la planificación urbano-paisajística producto del crecimiento poblacional acelerado en San Martín?.

1.3. Justificación

En el departamento de San Martín el crecimiento urbano de manera desordenada se ha visto reflejada en la gestión de proyectos de los gobiernos locales y regionales con el poco interés en la distribución de los espacios públicos para un mejor aprovechamiento de la población residente y turista que visitan la ciudad. En este caso el abandono del área de la ciudad de Tarapoto y el distrito de La Banda de Shilcayo, trae como consecuencia la decadencia de este espacio urbano, siendo este problema el común denominador reflejado en el proceso de crecimiento, desarrollo y deterioro de las áreas de estas mismas, y que ocasionan la pérdida de población residente y su relación con el medio urbano y paisajístico.

El artículo de investigación tiene como propósito desarrollar lineamientos estratégicos aplicables en la conservación del paisaje urbano en donde la población pueda sentirse identificada, así mismo impulsará a aplicar nuevos prototipos de diseño en el espacio urbano y paisajístico ya que existe una iniciativa por parte de los residentes locales de aspirar a un cambio en la ciudad, pero no existen las herramientas, y el estudio necesario para poder desarrollar dicha mejora, por tal motivo la investigación ayudará a buscar alternativas mediante el estudio de diversos antecedentes de investigaciones que tuvieron éxito y poder aplicarlas a la estudio como tal. El aporte que se propone en la articulación adecuada de los distritos de Tarapoto y La Banda de Shilcayo establecerá un logro positivo de la población en general.

Dentro de los temas teóricos se tomará en cuenta algunos aspectos de regeneración urbano-paisajística en ciudades amazónicas debido a que estas por su dinámica natural poseen un grado de complejidad en relación persona-entorno, resaltando así la importancia y el aporte de dicho trabajo académico debido a la falta de antecedentes de investigación en el tema. Esto hará que desarrollemos mecanismos proyectuales en base al clima y la movilidad urbana sostenible, tomando como punto el paisaje urbano que presentan los dos distritos.

Finalmente, el desarrollo de la metodología investigativa busca contribuir en generar estrategias de mejoramiento de regeneración urbano-paisajística para así aportar a nuestra sociedad académica y estudiantil, mediante elaboración de mapeo, investigación actualizada y desarrollo general en los diferentes ámbitos de la investigación, según condicionantes del lugar.

1.4. Objetivos

Objetivo General:

El objetivo de la presente investigación es proponer los lineamientos proyectuales urbanos para un regeneración urbano paisajística en San Martín como estrategia ante los problemas que se genera en los espacios públicos en relación con el medio ambiente y la conservación de las áreas verdes existentes y su mejoramiento para la salud de la población.

Objetivos Específicos:

Analizar las características del paisaje amazónico urbano que presenta la provincia de San Martín mediante el estudio de los ecosistemas urbanos a partir de los indicadores ambientales como flora, fauna y hidrografía..

Determinar las estrategias de integración urbana dentro del borde distrital de Tarapoto y La Banda de Shilcayo.

Interpretar y sintetizar los estudios sociales y ambientales para establecer un diagnóstico del crecimiento urbano en San Martín.

2. Argumento Teórico

2.1. Paisaje Amazónico

La naturaleza ha comenzado a retomar su valor y a reconciliarse como un elemento principal para el bienestar y la supervivencia de la humanidad y al mismo tiempo proporcionar un ambiente con un buen confort urbano. Actualmente se empieza a mencionar un nuevo derecho social: el derecho al paisaje, como consecuencia del derecho social al territorio (Olmos, 2015). De la misma forma se cree que un nuevo orden de la ciudad, difícilmente definida por confines territoriales y caracterizada por todo tipo de flujos, debe desarrollarse respetando e integrada al medio rural, y la dinámica del medio físico, sin caer en el despilfarro de los recursos naturales (Pellicer coreano, 1996). El interés actual del paisaje se manifiesta en los ámbitos múltiples de la vida social y del debate político coincidiendo con la preservación del patrimonio natural, intervenciones urbanísticas, y los constantes debates en torno a la ecología y sostenibilidad.

La definición de paisaje amazónico aumentó en el mundo la necesidad de estudiarlo de una manera mas profunda e integral, valorando dos aspectos importantes lo Natural y lo cultural como componente esencial para obtener resultados positivos en el crecimiento urbanístico, considerando como parte fundamental la interacción con el entorno lo que determinara la calidad espacial del lugar (MOSQUERA, 2018). Es decir, la calidad de lo urbano desde el punto de vista ambiental depende de la interacción entre lo natural y lo construido, teniendo en cuenta las relaciones espaciales y emocionales que se establece con el medio y las percepciones que el usuario contempla.

En ese sentido, el paisaje amazónico significa un compuesto de ecosistemas variados interpretados y transformados por las comunidades asentadas en el territorio para su beneficio. Un ambiente amazónico, es un modo de vida distinto, donde el paisaje es siempre de tonalidades de color verde, moverse es sinónimo de río y economía de flora y fauna (Amaz, 2018). Esto hace que la ciudad se enmarque dentro de un ambiente confortable y saludable para sus habitantes. El paisaje amazónico dentro del área urbana tiene un significado muy importante, debido a todos los actores que este trae como consecuencia, creando así una trama urbana segura y sostenible. Dentro de la región de San Martín podemos encontrar una gran variedad de componentes paisajísticos, que nos permite entender la fisonomía de la ciudad, entre ellos destaca la gran masa arbórea creando un contraste de color y forma, en beneficio al entorno, ayudando a estructurar visualmente la región, ya que sirven para encuadrar las perspectivas en donde pueden llegar a romper la continuidad o la monotonía de las edificaciones. Actualmente en San Martín el paisaje amazónico se ha visto deteriorado en las últimas décadas debido al crecimiento desordenado que tienen sus distritos, contribuyendo cada vez mas a la desaparición de espacios abiertos y áreas verdes que caracterizan a una ciudad con identidad de selva. Siendo reemplazadas por calles asfaltadas, concreto, ladrillo, entre otros.

2.2. Clima y Movilidad Urbana Sostenible

Según Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tarapoto y Núcleos Urbanos de Morales y La Banda de Shilcayo (Municipalidad Provincial de San Martín, 2019) "Tarapoto, ciudad capital de la Provincia de San Martín, en la Región San Martín. Ubicada geográficamente en la cadena oriental del Área Natural Protegida Cerro Escalera: a 6°31'30" de latitud sur y a 76°22'50" longitud Oeste. A una altura de 333 m.s.n.m.". Así mismo el distrito de La banda de Shilcayo ubicada colindantemente con Tarapoto contando con 6°29'46" de latitud sur y a 76°21'47" longitud oeste. Se caracterizan por tener una temperatura media anual en ambos que oscilan los 33.3° C, con máximas de que llegan a 38.8° C. El clima que predominante de ambos distritos es "cálido y semi-seco", con bajo caudal de agua durante el año y mantiene una concentración térmica estable en verano. Por tanto, cabe mencionar el clima en las diferentes regiones naturales del Perú, en especial esta, por lo que una región natural es "un área continua o discontinua, la cual comparten similitudes y aspectos en común en su mayoría por factores numerosos del medio ambiente natural (clima, relieve, suelo, subsuelo, aguas subterráneas, aguas superficiales, mar, flora, fauna, grupos humanos, latitud y altitud), y que, en estos factores, el hombre juega un papel muy importante, ser el agente modificador más activo de la naturaleza" (Vidal, 1996, pág. 218).

Es importante mencionar de qué manera influye el clima en el diseño urbano paisajístico, enfatizando la movilidad urbana sostenible en este caso, la cual nos permite observar este prisma como una potencialidad al que nos enfrentamos, así como también los actores, esto a su vez facilita que al analizar el problema no solo nos enfoquemos en un punto sino en varios sin olvidar al individuo. El estudio complejo dedicado a la arquitectura y el urbanismo permite hacer reconocimiento de los diversos recursos y diversidades culturales; actividades, condicionantes, experiencias, espacios públicos (plazas, parques), remanentes naturales, bosques, fauna relacionada al entorno urbano, paisaje urbano y arquitectónico, recuerdos, el desplazamiento por medio de la movilidad urbana en sus diferentes tipos, los cuales constituyen la ciudad.

En la actualidad, el transporte urbano ocupa un papel esencial en la vertebración económica y social de las ciudades y núcleos poblacionales (Falcón et al., 2016). La movilidad urbana sostenible también posee presencia importante dentro del campo urbano para el tema de regeneración, ya que el desarrollo de propuestas de movilidad sostenible puede promover la accesibilidad y el desplazamiento sencillo y agradable del residente y turista mientras se desenvuelve y/o descubre los principales atractivos que posee y ofrece la ciudad. La demanda social de movilidad va constantemente en aumento, esto se debe a la creciente expansión y dispersión urbana que se refleja en la ciudad. En tal sentido, la importancia de la movilidad urbana manifiesta desde diferentes perspectivas, que abarcan desde la sostenibilidad medioambiental hasta la competitividad de una ciudad, pasando por la transformación productiva y las nuevas formas de organización del usuario que se ven reflejada en sus diferentes actividades de trabajo (García Palomares, 2015). Al fomentar la movilidad peatonal, se podrá ver reflejado una sociedad activa que a su vez repercute de manera productiva en el usuario, teniendo así una tipología de movilidad sostenible y muy necesaria para la ciudad hoy en día, lo que potencia su valor turístico y repercute en la salud, en la medida de:

se garantiza la buena conectividad entre los puntos más importantes de la ciudad, garantizando las condiciones básicas de accesibilidad para personas con desplazamiento reducido, mejoría en vialidad, reduciendo así accidentes por atropello, se da prioridad al peatón, incrementando vías de diferentes tipologías, en estas incluye la movilidad ciclista que complementa y potencializa el desplazamiento sostenible. En general, la investigación compleja que comprende la sustentabilidad y sostenibilidad puede ser aplicado a cualquier zona o ciudad del mundo, por lo que debería ser considerada dentro de los planes y políticas de gobierno y no en palabras o escritos, sino en acciones que repercutan en un cambio y permitan que las ciudades puedan experimentar mejoras y por ende un continuo crecimiento enfocado en la competitividad de su región, en el caso de Perú (Acevedo, 2019). Y una de estas regiones es San Martín, que por medio de sus dos distritos (Tarapoto y La Banda de Shilcayo) y el gran crecimiento demográfico que se pudo obtener en los últimos años, les dio posición a poder crecer urbanísticamente, potenciando todas las oportunidades y factores de crecimiento que ellas existen.

2.3. Desarrollo Social Turístico en San Martín

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), el sector turismo representa el 10% del producto interno bruto mundial (PIB), el 7% del comercio mundial y aporta uno de cada diez puestos de trabajo en el mundo; motivo por el cual, el turismo es una de las actividades económicas más estables y de crecimiento sostenido en el mundo, convirtiéndose en un factor clave para el progreso socioeconómico de los países, y en el Perú se constituye en un sector importante para el desarrollo sostenible de la economía nacional. El turismo social se manifiesta a través de la diversas acciones que el Estado realiza en participación conjunta con la población, por lo que existe en beneficios una economía de tanto local como exterior, esta acción proporciona ventajas particulares a sus participantes y que a su vez beneficia de manera económica al lugar en donde esta se da.

Las diferentes actividades que generan el desarrollo de la demanda turística mundial, han sufrido cambios, en su mayoría orientándose al cuidado y puesta en valor de la naturaleza y la búsqueda de la experiencia del disfrute basado en el conocimiento y respeto de los medios naturales que poseen tales lugares. Tal es el caso de San Martín, contando con una riqueza natural y embellecida por su paisaje enriquecidos en flora y fauna, y su diversidad cultural que data de muchos años de historia, la cual no es explotada adecuadamente para el ámbito turístico, esto no le permite seguir creciendo íntegramente en relación a las necesidades que tiene cada turista, sea internacional como también nacional. Destacando así que el turismo va ligado con el cuidado del medio ambiente, ya que, en primer lugar, el turismo se desarrolla en entorno a lo segundo. Desde esa perspectiva parte una gran importancia del poder reconocer que en la región se da una mala práctica de tal actividad, y no solo en torno a la naturaleza, sino también en las diferentes ramas que atrae la actividad turística en general. De modo que, socialmente el desarrollo turístico no llega a relacionarse de buena manera, ya que no hay la debida participación del Estado en ello, de tal manera que la población se vea económicamente apoyada y se de una participación conjuntamente activa.

3. Metodología

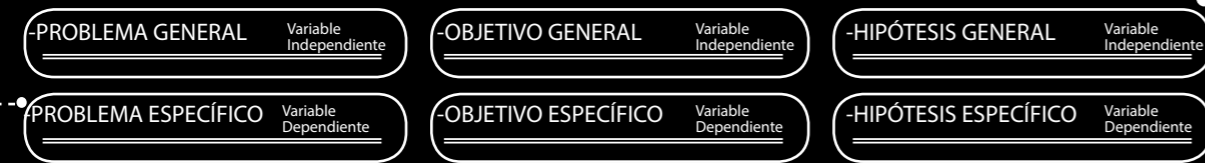
El presente artículo de investigación tiene un enfoque de carácter cualitativo, teniendo como finalidad entender la manera en cómo el ser humano percibe la ciudad respecto al ámbito urbano y paisajístico como potencialidad de desarrollo, de la misma manera en cómo es su juicio acerca del desarrollo sustentable que puede llegar a manifestarse en las ciudades de Tarapoto y La Banda de Shilcayo y así poder hacer de la investigación mucho más objetiva. Según (Sampieri Hernández et al., 2014) la herramienta principal en la recolección de datos de manera general es la propia persona, en la que se utiliza métodos que induzcan a este a generar datos, teniendo en cuenta el juicio y percepción de cada uno respecto a un lugar o entorno en un cierto tiempo y espacio determinado, con el fin de llegar a entender la realidad presente.

La propuesta para el desarrollo de la metodología de esta investigación comprende como primera fase determinar la delimitación de la investigación teniendo como objeto de estudio los distritos de Tarapoto y La Banda de Shilcayo de nuestra Provincia de San Martín, especialmente sus cercados en donde existe mayor conexión entre dichas zonas. En argumentación teórica se estudia el clima como potencialidad a desarrollar una mejora en el ámbito de movilidad urbana, para obtener un enfoque sostenible. Como segundo argumento teórico es el estudio del desarrollo turístico de demás actividades del usuario, destacando este como el principal elemento de cómo se debe desarrollar la ciudad. Y como última argumentación teórica que demanda también mucha importancia es la importancia de paisaje amazónico dentro del casco urbano a estudiar, para poder comprender un mayor desarrollo y tener la percepción de esta como una gran potencialidad dentro del desarrollo de la investigación. Las técnicas utilizadas en esta investigación son recolección de datos mediante visitas de campo en donde obtenemos el registro fotográfico de la situación actual del lugar, mapeos de la zona de estudio en base a la densidad del crecimiento urbano y por último el diagrama de flujo vehicular acerca de la problemática actual del borde distrital.

En la segunda fase, se realizó entrevistas al gerente general de MINCETUR, al encargado del área de planeamiento urbano, al encargado del área de dirección de vivienda y urbanismo del GORESAM y a las personas residentes del lugar, también un mapeo exhausto del análisis urbano paisajístico según las actividades de desenvolvimiento del usuario y de la situación actual de la movilidad urbana del borde distrital, una línea de tiempo acerca de la densidad arbórea del lugar desde sus inicios hasta la actualidad y por último un diagrama de las consecuencias de la problemática ambiental.

En la fase final utilizamos los recursos de la creación de mapas identificando y codificando el arbolado urbano, gráficos comparativos con respecto a la movilidad urbana y el paisaje urbano. La población de estudio comprende aproximadamente 223,554 habitantes (INEI, 2017), con respecto a los dos distritos, en donde las tácticas a desarrollarse tienen la finalidad de entender las problemáticas y potencialidades para enmarcar un mejor entendimiento de la investigación.

-MATRIZ DE CONSISTENCIA



-VARIABLE

-DEFINICIÓN CONCEPTUAL

-DIMENSIONES

Variable Dependiente
Regeneración urbano paisajística en los bordes distritales de Tarapoto y La Banda de Shilcayo

Regeneración se refiere al proceso en donde un lugar, objeto, materia o cosa logre recuperar su forma o estado, realizando un tratamiento para que estos puedan reutilizarse. En arquitectura, la regeneración va ligado principalmente al tema urbano, donde se hace referencia a la variedad de intervenciones que se pueden generar para mejorar y optimizar el uso de una zona ya existente, utilizando técnicas, métodos y proyecciones.

Variable Independiente
Lineamientos proyectuales urbanos

Los lineamientos proyectuales urbanos son tendencias generales que están orientados a las disciplinas tanto urbanas como arquitectónicas, que constituye la formulación de estrategias, las cuales se contextualicen, se configuren y dispongan el hábitat popular, con el objetivo proteger, conservar y mejorar la estructura urbana de la población.

-DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

-ACTIVIDADES SOCIALES

-IMPACTO URBANO

-CONSIDERACIONES CLIMÁTICAS

-TÁCTICAS



Mapeo
Área de estudio en base a la densidad de crecimiento.



Registro fotográfico
Situación actual del lugar. crecimiento.



Entrevistas
Entrevista al encargados del área urbanística.



Axonometría
Por capas de tipos de suelo.



Entrevistas
Entrevista con los pobladores de Tarapoto y La Banda de Shilcayo.



Diagrama
Análisis de de flujo peatonal



Diagrama
Ruta turística dentro de la zona de estudio.



Mapeo
Análisis urbano paisajístico según las actividades del usuario.



Línea de Tiempo
Densidad arbórea desde sus inicios hasta la actualidad.



Investigación
Revisión y análisis de estrategias de regeneración urbano paisajístico.



Mapeo
Influencia de la arborización como potencialidad.



Taxonomía
Tipos de árboles oriundos.



Mapeo
Contraste de peligro, vulnerabilidad y riesgos urbanos causados por factores climáticos



Diagrama
Problemas ocasionados por factores climáticos.

4. Resultados

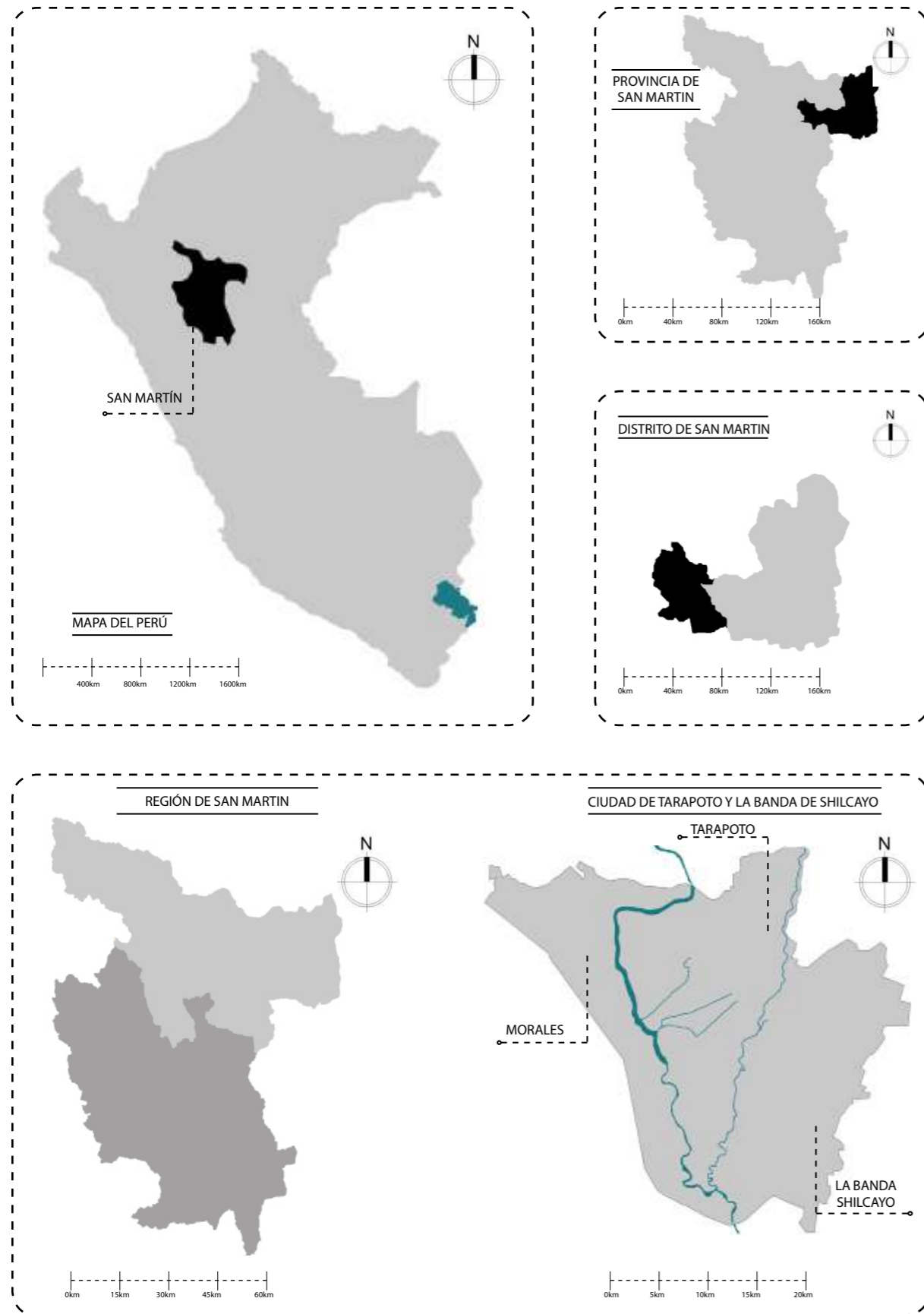
4.1. Características del paisaje urbano en Tarapoto

La ciudad de Tarapoto, ocupa el tercer puesto como centro urbano de la amazonia peruana que se encuentra en proceso de urbanización mundial (Rondón, 2017), conocida como La ciudad de las Palmeras, se sitúa en la ecorregión selva alta con una altitud de 350msnm, ofrece una biodiversidad variada en cuanto a especies de flora y fauna puesto que se encuentra rodeada del área de conservación regional cordillera escalera, creando relieves accidentados que pueden ser observados desde distintos puntos de la ciudad. A consecuencia de esto la ciudad de Tarapoto presenta una topografía irregular en el núcleo urbano, reduciendo su altitud hacia la confluencia de los ríos Shilcayo y Cumbaza. Ocasionando que la ciudad se desarrolle en distintas plataformas, cada uno con microclimas distintos, en especial, el borde de los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo, en donde se aprecia una variedad diversa de especies arbóreas, que crea un contraste de color y forma agradable para el desplazamiento de las personas, en donde los árboles cumplen la función de cuadrar las perspectivas visuales rompiendo la continuidad o la monotonía de las edificaciones.

En los últimos años el paisaje amazónico ha sufrido alteraciones debido a la gran pérdida de masa arbórea que se encuentra dentro de la conurbación (Rondón Ramírez, 2015), disminuyendo el atractivo visual que manifestaba la ciudad. Entre los años 2000-2005 la ciudad de Tarapoto contaba con el 75% de masa arbórea que albergaba distintas especies de aves que hoy en día se ha visto afectado por la tala indiscriminada de estos. En cambio, entre los años 2015-2019 la masa arbórea se redujo a un 35% creando un microclima caliente dentro del casco urbano de la ciudad.

Entre una de las principales razones por la que el paisaje amazónico de la ciudad de Tarapoto se ha visto afectado están: el mejoramiento de calles o jirones públicos con pavimento y asfalto, haciendo que estos árboles sean reemplazados con plantas ornamentales (menores de 3 metros) debido al crecimiento masivo poblacional.

El interés por el paisaje amazónico demuestra una imagen deteriorada y poco valorada gracias a la intervención humana, ocasionando la pérdida de identidad de una ciudad amazónica, haciendo que los visitantes y pobladores no disfruten de su estadía dentro de la ciudad.



PERFIL URBANO AMAZÓNICO

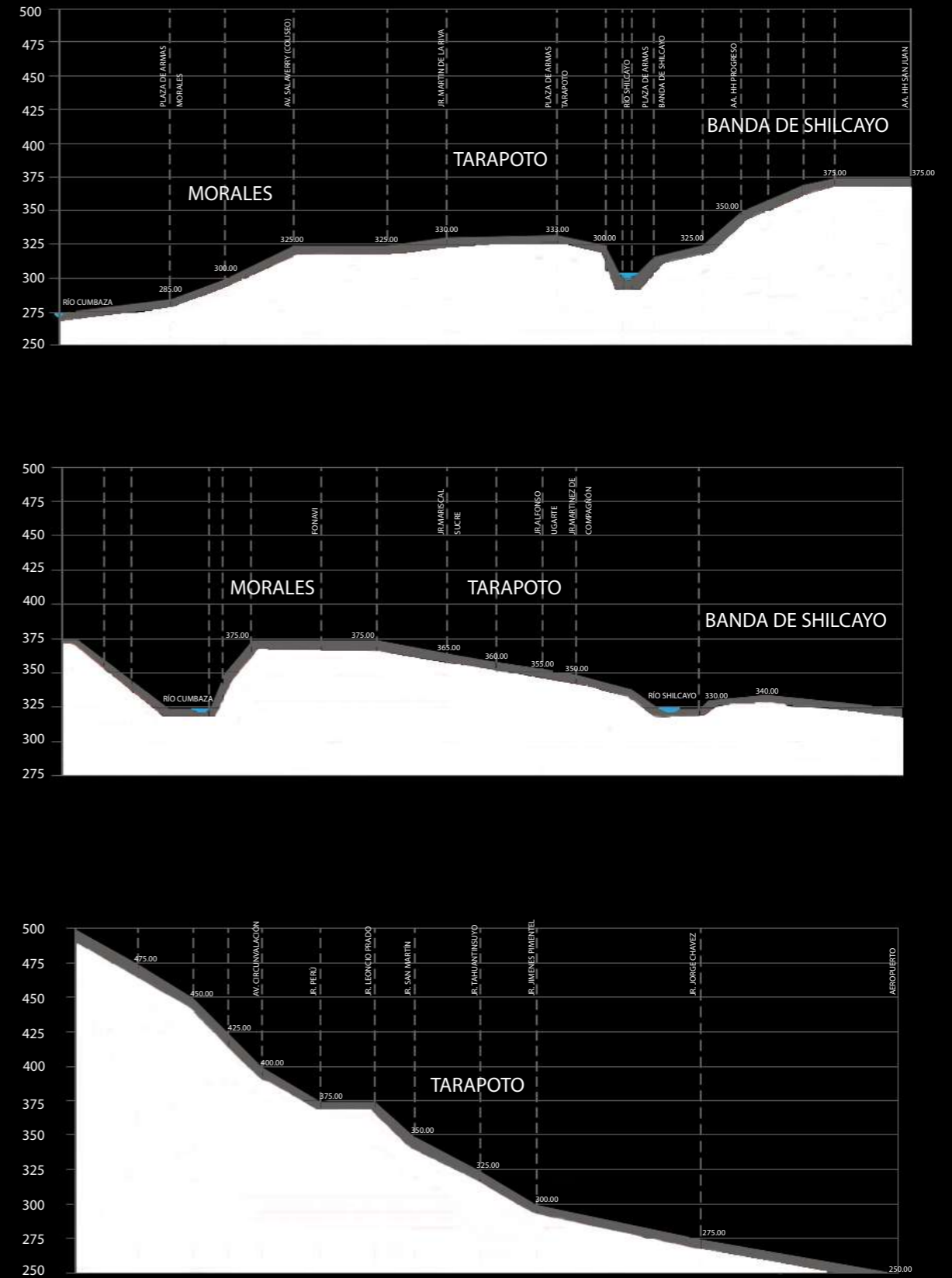




Figura 3. Vista panorámica de la región de San Martín
Fuente: Tourstierraverde (2017)

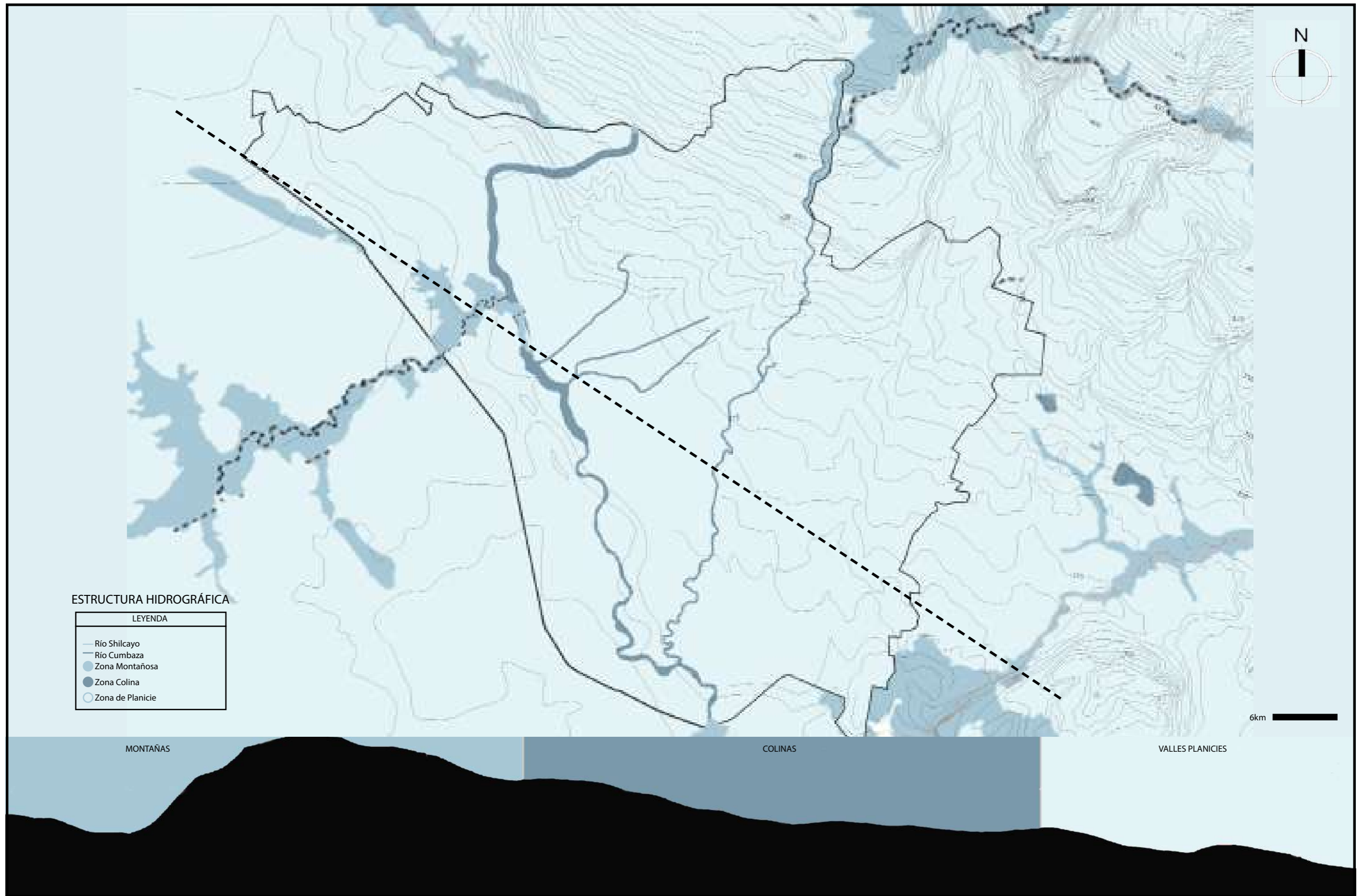


Figura 4. Mapa Hidrográfico de Tarapoto
Fuente: Elaboración propia (2020)



Figura 5. JR. Bolivia C-1
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)



Figura 6. Plaza de Armas Tarapoto
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)



Figura 8. Plaza de Armas Banda de Shilcayo
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)



Figura 9. Parque Suchiche
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)

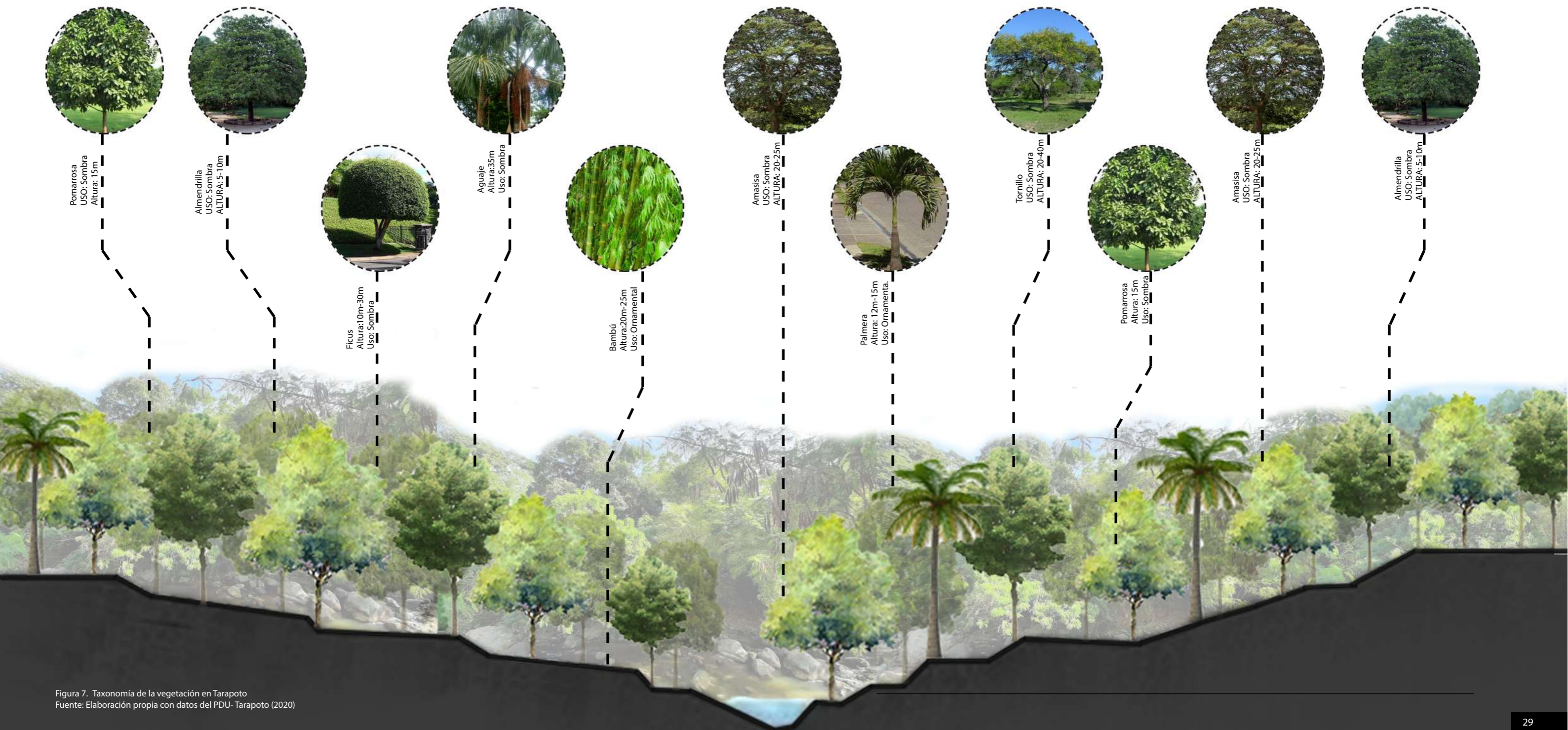


Figura 7. Taxonomía de la vegetación en Tarapoto
Fuente: Elaboración propia con datos del PDU- Tarapoto (2020)

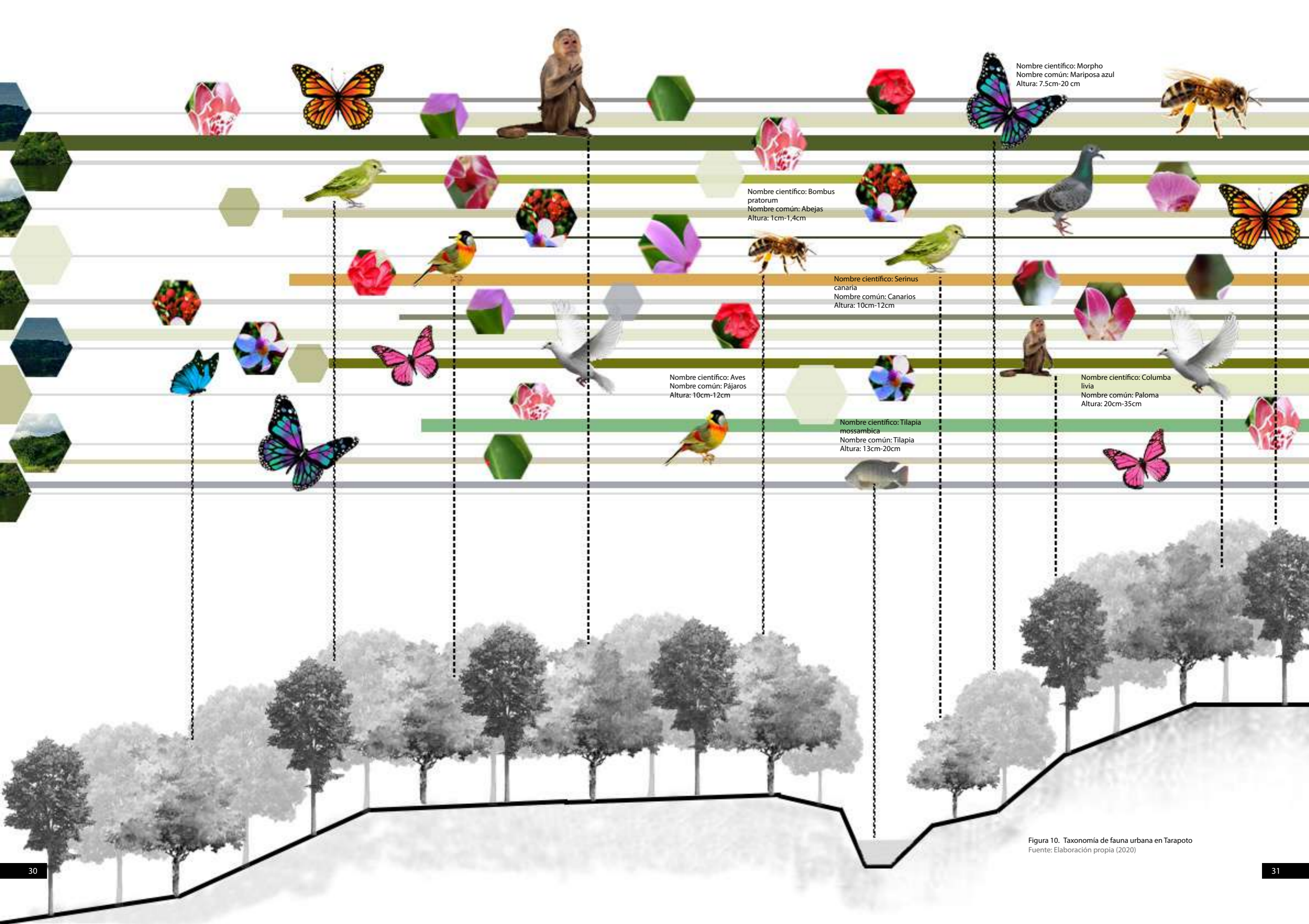


Figura 10. Taxonomía de fauna urbana en Tarapoto
Fuente: Elaboración propia (2020)



Entrevista

Mg. Cinthya Arévalo Lazo

Dirección de Vivienda y Urbanismo

Gobierno Regional de San Martín

“El tema de regeneración paisajística es de competencia municipal, sin embargo, la región promueve y difunde que los gobiernos locales generan estrategias para desarrollar un plan de desarrollo urbano a base de regeneración.”

Leslie Goicoechea-LG: ¿Existen proyectos a corto, mediano y largo plazo de regeneración en la región de San Martín? ¿Cuáles son?

Cinthya Arévalo: Si existen proyectos de regeneración en la región de San Martín, por ejemplo, proyectos interesantes con respecto a restauración de alamedas que generarán articulaciones y conexiones entre barrios del distrito de Tarapoto. Incorporación de ciclovías en el distrito de la Banda de Shilcayo y en el distrito de Moyobamba está el mejoramiento de la plaza de armas. Sin embargo, no existen proyectos de estudios en cuestión a parques regionales o provinciales en el tema de regeneración paisajística, volviéndose una situación preocupante para la región de San Martín.

Paul Torres-PT: ¿Cuáles considera usted que son los principales problemas de Tarapoto y la Banda de Shilcayo respecto a su conexión como bordes distritales?

Cinthya Arévalo: La ciudad crece y no estuvo planificada en su totalidad, debido a que anteriormente no había un profesional dedicado al tema urbano para justamente el crecimiento de Tarapoto, lo que parecido sucede en la Banda de Shilcayo, este tema de ventajas y desventajas de conexiones entre estos distritos debido a su contexto, por lo que vemos que tenemos terrenos planos con bastante pendiente, y esto hace que se genere estos tipos de bordes que hay que conectar, tal es el ejemplo (en Tarapoto) de la Alameda la Paz que conecta hacia el puente de la Banda de Shilcayo que esta por el colegio Simón Bolívar, con respecto a la Banda de Shilcayo definitivamente para cruzar el río (ya que este genera ese borde) necesita una conexión por medio de los puentes y se ha hecho una buena conexión con el puente del Jr. Shapaja y la manera que conecta en ambos sentidos para que no se genere el tema de tráfico vial, sin embargo debido al tema que la ciudad no fue debidamente planificada en años anteriores las viviendas generan una desventaja ante los proyectos urbanos que se podrían generar en la ciudad, ya que no se respeta la normativa, otras de las desventajas serían los problemas de transitabilidad de vías y el direccionamiento que se dan ya que hay vías que a pesar que no cumplen lo normativo se utiliza de doble vía, y son cosas que se pueden adecuar y solucionar con un debido criterio y una debida planificación.

LG: ¿Qué opina respecto a los flujos de integración en Tarapoto y la Banda de Shilcayo?

Chintya Arévalo: El flujo de integración entre Tarapoto y la banda de Shilcayo se genera mediante puentes y escalinatas, haciendo que sea muy beneficioso para ambos distritos, en especial el flujo que se genera en el puente shapaja haciendo que se reduzca la carga vehicular que se generaba por el puente de la Banda de Shilcayo, generando flujos de comercio por las calles principales, sin embargo pienso que existe un mal direccionamiento de estas vías ya que el JR. Shapaja es una vía muy angosta para ser de doble sentido, pero por la necesidad que se genera en Tarapoto y la Banda de priorizando a los vehículos las vías angostas se vuelven de doble sentido, generando un problema para los peatones que transitan entre el JR. Shapaja y el JR. Jorge Chávez especialmente en horas puntas. Pero si hablamos de un flujo de integración amigable mediante ciclovías no existe.

PT: ¿Cuál es su punto de vista con respecto a la articulación físico-espacial entre estos dos distritos?

Chintya Arévalo: Esto es algo que lo veo desde el Área que maneja mi persona, pero que lamentablemente hay muchas cosas que como área en la que trabajo como Gobierno Regional quisiéramos abarcar, pero hay normatividad que no nos permite porque son otras competencias, sin embargo pensando un poco en esta integración apoyamos a los gobiernos locales con algunas opiniones técnicas respecto a sus planes de desarrollo urbano porque es parte también de una reglamentación. Pero este punto en el que se menciona la articulación físico-espacial; una persona necesita recrearse y transitar de un lado a otro necesita conectores, hitos, entonces pensando en la articulación de dos distritos nos preguntamos, ¿A dónde iríamos?, estando en Tarapoto o la Banda de Shilcayo, ¿qué nos ofrecen?, solamente la plaza como espacio público, siendo prácticamente el único conector y algunos parques en la Banda, cosa que no se está proyectando a algo aún más grande, como por ejemplo el caso en

“

El criterio de direccionamiento del tránsito viene ser algo perjudicial para la conexión entre Tarapoto y la Banda de Shilcayo, ya que no se cumple la normativa establecida.

”

Miraflores – Lima que cuenta con circuitos (peatonales, ciclo vías y de tránsito automovilístico) que articulan tanto las calles como los hitos principales. Ahora si pensamos en San Martín, no hay conexiones físico-espaciales entre dos distritos, sin embargo el proyecto que se viene realizando en la Alameda si podría ser un conector, solo que habría que ver cómo sería esta articulación, si es peatonal o se trataría de una articulación más de transporte, ya sea por medio de bicicleta, moto, motocares o auto.

LG: ¿Qué acciones se han tomado para mejorar y contribuir a la regeneración urbana paisajística en San Martín por parte del gobierno regional?

Cinthya Arévalo: El gobierno regional cuenta con un proyecto importante de arborización en donde otorga a las municipalidades locales plantones de especies oriundas de la región que servirán para embellecer las áreas verdes y parques de los distritos de San Martín.

PT: ¿Se practica el desarrollo social en San Martín a través del turismo como generador de integración en la gestión regional?, ¿cuál es la estrategia?

Cinthya Arévalo: El tema del turismo como generador de integración y justamente es un tema muy importante. Ahora en Moyobamba, exactamente en los baños termales, tienen una carretera que antes no era de mucho tránsito; cuando se proyectó el PDU de Moyobamba, inicialmente las viviendas estaban proyectadas para su crecimiento hacia el lado norte, mas no por el lado sur que es donde se encuentra los baños termales, sin embargo pasado el tiempo y con el cambio de gestiones se fue otorgando licitaciones, títulos de propiedad, etc., en toda la recta que dirige a los baños termales, lo que implica que la vía se sobre cargue y requiera de mantenimiento y mejora; es ahí donde está actuando el gobierno regional por medio de transitabilidad de vías de toda la zona hasta los baños termales, incorporando el tema de ciclo vías y paseos para la gente sale a correr por esos lugares, esto se vuelve una práctica que convierte una articulación físico espacial mediante estas actividades, y ahí se estaría generando un tema de integración que es importante.

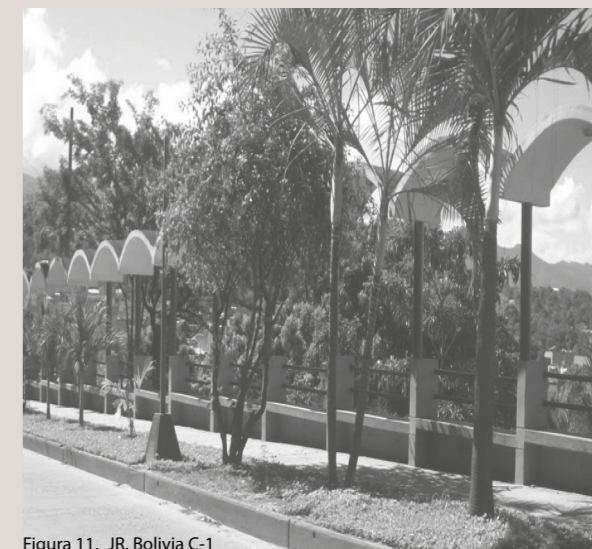


Figura 11. JR. Bolivia C-1
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)

LG: ¿Estarian dispuestos a implementar lineamientos proyectuales para una regeneración urbana paisajística en San Martín como medidas de integración entre distritos?

Chintya Arévalo: Claro que sí, hay una disposición importante en el tema de regeneración urbana paisajística ya que es un tema que no esta explotado al 100%, pero para realizar lineamientos proyectuales tendríamos que mejorar muchas leyes y reglamentos y esto se puede lograr articulando municipalidades, provincias y al mismo tiempo viendo el interés de los mismos funcionarios que trabajan en las municipalidades porque los proyectos nacen por prioridad. En donde el tema social juega un papel importante ya que tenemos muchas personas con desconocimiento en los procesos que existen para generar calles, vías y parques.

PORQUE REFORESTAR LA CIUDAD SIGNIFICA TAMBIÉN REVOLUCIÓN PAISAJÍSTICA

4.2. Políticas Públicas

La presencia de la movilidad urbana se ha valido mucho en el transporte, la estructuración de este mismo y también de la infraestructura; el crecimiento tanto de la población hace que la gestión de los recursos y estrategias para la movilidad urbana se vean afectadas. Estudios realizados recientemente indican que los problemas de movilidad urbana son la consecuencia del crecimiento acelerado de la urbanización y que conllevan a diversos efectos en las economías urbanas (Quintero-González, 2017).

La evolución urbana de la Provincia de San Martín ha pasado por muchos cambios con el pasar de los años, esto se debe a su crecimiento acelerado donde cada 5 años el porcentaje (%) de crecimiento duplicaba su cantidad poblacional y su ocupación física. Las diferentes actividades realizadas (comercio central, turismo, eje dinamizador de transporte y ciudad centralizada) en la provincia hacen que Tarapoto llegue a conformarse mediante sus centros conurbanos que son Morales y La Banda de Shilcayo, por lo que llega a categorizarse como núcleo motor, como centro urbano dinamizador de la categoría de Ciudad Mayor del sistema nacional, de tal modo convirtiéndose en eje Turístico - Comercial. Esto trae en consecuencia que se maneje o se proponga una gestión en el control urbano y de la movilidad urbana en todas sus directrices.

Gestión de la movilidad urbana para la articulación entre bordes distritales

La provincia de San Martín se caracteriza por tener una temperatura media anual en la que oscilan los 33.3° C, con máximas de que llegan a 38.8° C, lo que hace de este clima que sea "cálido y semi-seco" la ubicación es un factor bastante favorable debido a que se emplaza a la cadena oriental que corresponde el cerro escalera del Área Natural Protegida Cerro Escalera lo que hace del clima también un variante constante a pesar de tener determinado un tipo de microclima según etapas y temporadas que influyen dentro del caso urbano de la ciudad.

La presencia del clima como factor importante permite dar un punto de vista diferente y tomar este prisma como una potencialidad al que el poblador San Martinense se enfrenta día a día en busca de una mejora para lograr que su paisaje amazónico y su clima se desarrollen y articulen de la forma más eficaz y conveniente con el desplazamiento que ellos necesitan, generando una estrategia de movilidad sostenible con los elementos fundamentales que poseen desde su territorio natural y rescatándolos. El clima junto al paisaje amazónico que posee Tarapoto y La Banda de Shilcayo cumple una función fundamental para la planificación del territorio en lo que respecta a la movilidad sostenible y los espacios públicos que requiere, ya que en este se manifiestan las formas únicas de habitar que son manifestadas a través de actividades culturales, experiencias dentro de espacios públicos (plazas, parques), remanentes naturales, paisaje urbano y arquitectónico, por medio de la movilidad urbana en sus diferentes tipos, los cuales constituyen la ciudad y determinan nuevas formas de convivir con el entorno característico y particular que este pedazo de territorio posee.

Las densidades urbanas hacen que la movilidad se vaya desnaturalizando, es decir, se recurren a métodos más fáciles de desplazamiento, en donde el transporte particular y motorizado predomine rotundamente en la ciudad, llegando a ser un factor desalentador tanto en la conservación del paisaje natural y de la forma en cómo actúa el clima en ello, ya que a mayor densidad urbana se va perdiendo masa arbórea y por ende el clima nativo que poseía antes del cambio se vea afectado tanto en las personas, seres y especies que cohabitan en el medio urbano.



Figura 12. Clima templado
Fuente: Municipalidad Provincial de San Martín
Clima templado con una temperatura mínima de 32°C en el mes de Febrero



Figura 13. Clima lluvioso
Fuente: Municipalidad Provincial de San Martín (2017)
Clima lluvioso con una temperatura mínima de 21°C en el mes de Julio.



Figura 14. Clima caluroso de Tarapoto
Fuente: Municipalidad Provincial de San Martín (2017)
Clima caluroso con una temperatura diaria de 34°C en los meses de agosto- octubre.

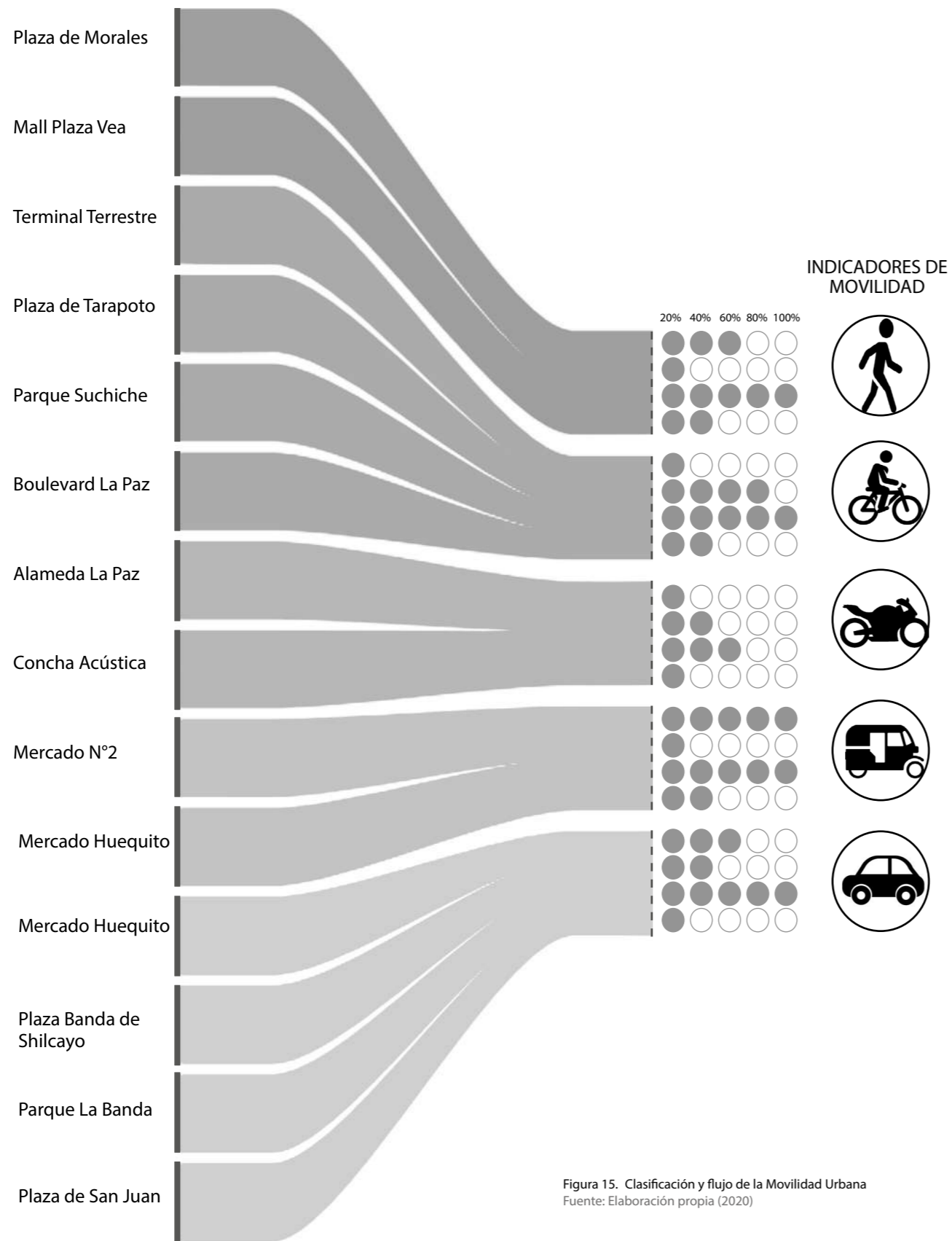


Figura 15. Clasificación y flujo de la Movilidad Urbana
Fuente: Elaboración propia (2020)

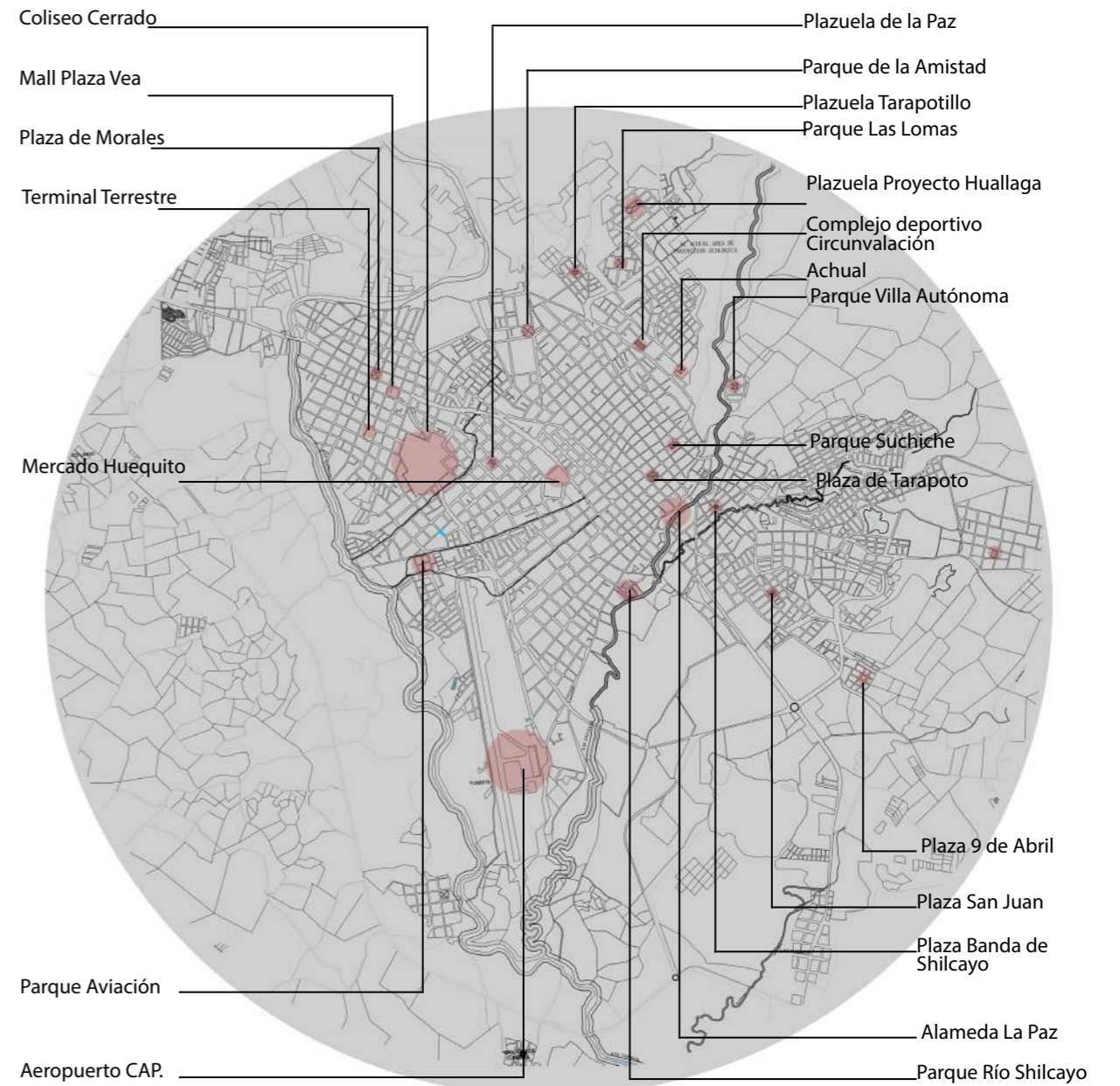


Figura 16. Puntos de aglomeración vehicular
Fuente: Elaboración propia (2020)



Entrevista

Mg. Jorge Alonso Del Aguila Chavez

Gerencia de Planeamiento Urbano

Municipalidad Provincial de San Martín.

“

Como parte del plan de recuperación de espacios en la ciudad de Tarapoto, la Gerencia de Recursos Naturales y Gestión Ambiental realiza el descolmatado, deshierbe y cuidado de las plantas reforestadas.

”

Paul Torres-PT: ¿Existen proyectos a corto, mediano y largo plazo de regeneración en la región de San Martín? ¿Cuáles son?

Jorge del Aguila: Si hablamos de la región San Martín, podemos empezar por Lamas (lugar donde trabajé), se viene trabajando un proyecto desde hace 4 o 5 años un proyecto sobre regeneración y renovación urbana de algunas calles de Lamas y que están en proceso de finalización, llegando se a dar una intervención urbana adecuada, que inclusive va a mejorar un tema constructivo que tiene que ver con cultura que es donde se realiza actividades culturales. En Moyobamba lo que se viene realizando es la mejora de la documentación de su PDU. En Tarapoto el proyecto de la Alameda la Paz que ya se está culminando la obra, lo que permitirá tener mejor acceso desde Tarapoto hasta el puente de la Banda de Shilcayo.

Leslie Goicoechea-LG: ¿Cuáles considera usted que son los principales problemas de Tarapoto y la Banda de Shilcayo respecto a su conexión como bordes distritales?

Jorge del Aguila: Existe un tema por la topografía entre ambos distritos hace su conectividad no sea tan adecuada, cuando se empezó a crear ciudad por ese lugar se hicieron calles muy estrechas, no hubo o fue escasa la planificación y eso es una deficiencia para la accesibilidad tanto vial como peatonal, lo que actualmente con el nuevo PDU se está tratando de resolver de alguna manera esa conectividad; por otra parte el río Shilcayo como borde geográfico sería una condicionante que puede tenerse en cuenta.

PT: ¿Qué opina respecto a los flujos de integración que existe en Tarapoto y la Banda de Shilcayo?

Jorge del Aguila: A pesar de tener mucha relación, tanto por la Banda (en sus zonas altas) en el sector de Satélite, Quinta Elena y con Tarapoto, algunas personas tienen trabajo por el centro de Tarapoto, de mototaxistas, educadores, etc., y hay mucha relación, pero a pesar de eso no hay una buena vinculación, existen varios intentos por hacer realidad esto como el puente Shapaja, el Puente Santa Clara que antes no había, otro de ellos es el puente que hay en la banda de Shilcayo que se ubica cerca al colegio Simón Bolívar que tampoco existía hasta el 2008, y todo eso se ha ido logrando en mejora por llegar a tener una mejor integración y que debería programarse un tema más adecuado y eficiente.

LG: ¿Qué acciones se han tomado para mejorar y contribuir a la regeneración urbana paisajística en San Martín?

Jorge del Aguila: Hay ciertos intentos de intervención como en el caso de Moyobamba con el tema de los murales y el Plan COPESCO en Lamas y su rehabilitación de varias zonas del barrio histórico y el wayku, que es un tema importante. Para el tema de Tarapoto se implementará un ciclo vía temporal de 15 km que va a articular a la movilidad sostenible por medio de bicicletas, lo que va a integrar Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo y eso influye en el desarrollo del paisaje urbano porque al darse esta intervención, se va generando zonas que apoyen a esta y va tomando un tema más urbano.

La ciudad de Tarapoto accede a un financiamiento de 580 mil soles para la promoción del uso de la bicicleta, para la construcción de camiles exclusivos sólo para ciclistas en diferentes avenidas principales.

PT: ¿Se practica el desarrollo social en San Martín a través del turismo como generador de integración en la gestión municipal?, ¿cuál es la estrategia?

Jorge del Aguila: Hay una oficina de desarrollo social que viene trabajando mucho en esos temas, sobre todo a nivel cultural, se hacen ferias de libro, incluyendo a gente joven al trabajo sobre urbanismo táctico, todo esto sí es un tema que interviene en el desarrollo urbano por el tema del desarrollo social. Como estrategias hay temas de acción, programas y que por el tema de la pandemia del COVID 19 se paralizan estas actividades; ahora en la región San Martín me gustaría saber que pasa en Picota, Bellavista, para poder articular todas estas cosas ya que también tienen sus Planes Urbanos cosa que también es un tema a favor.

LG: ¿Estarían dispuestos a implementar lineamientos proyectuales para una regeneración urbana paisajística en Tarapoto y la Banda de Shilcayo como medidas de integración entre distritos?

Jorge del Aguila: Claro que sí, y ahora hemos empezamos con el trabajo de la Alameda la Paz que es un mirador hacia la Banda de Shilcayo; el tema de generar una ciclo vía que articule a la BSH también es una intención que viene realizando la gestión municipal, entonces existe un tema en la cual hay medidas en favor y en cuanto a paisaje urbano me parece que aún faltan muchas normativas para favorecer el desarrollo sobre todo paisajístico rural, me parece que falta mucha normativa nacional en favor del paisaje rural del Perú.

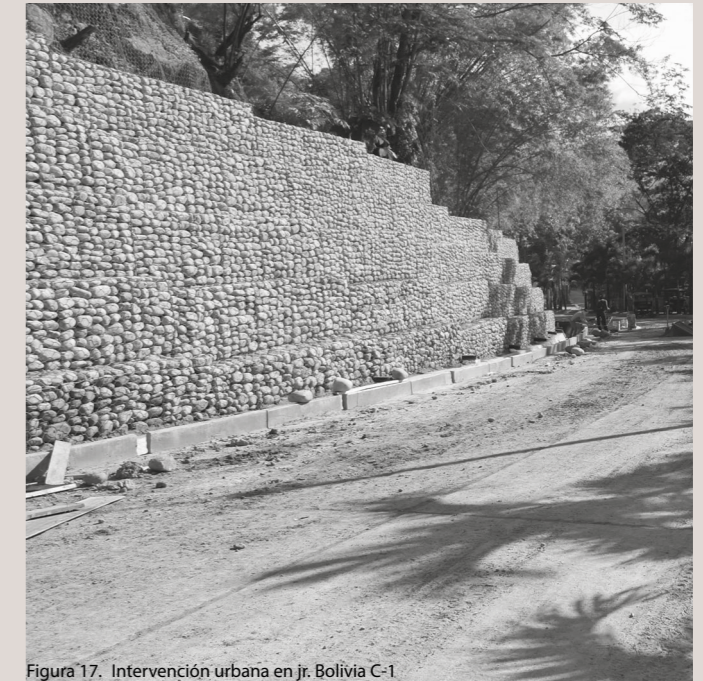


Figura 17. Intervención urbana en Jr. Bolivia C-1
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)



Figura 18. Intervención urbana en Jr. Bolivia C-1
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2017)

“**Con ayuda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) se implemento el uso del sistema de bicicletas para transporte urbano con la ejecución de ciclovías que une Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo.**”

4.3. Desarrollo social mediante las actividades sociales en San Martín

Tipos de Usuarios - Actividades

La Región San Martín se caracteriza por realizar manifestaciones culturales pintorescas en distintas épocas del año, en donde destaca Tarapoto y La Banda de Shilcayo, dos espacios geográficos emplazados en bordes de diferente naturaleza, con diversas actividades cívicas, protocolares, festividades sociales, gastronómicas, musicales y culturales, que relatan sus costumbres y tradiciones, por lo tanto esto determina que las distintas actividades que se realizan sean un atractivo para diferentes tipos de usuarios según sus intereses y particularidades que los atraen por medio de estas manifestaciones. Esta producción de espacio incita la idea de que el desarrollo es cada vez más necesario que podamos conocer, las representaciones y las prácticas sociales expresadas en el paisaje urbano (Peimbert Duarte, 2016).

Como principales personajes dentro del territorio del que se estudia, se toma en cuenta al poblador residente que es parte del diario habitar dentro del marco en que se realizan todas las diferentes actividades y el propio desenvolvimiento en la ciudad, en donde puedan desarrollarse y hacer el uso debido de los espacios y las nuevas estrategias de regeneración para San Martín.

Diferentes tipos de turistas que sientan el interés por visitar nuestra provincia y puedan ser parte del proceso de cambio que presentará la ciudad mediante un las diferentes alternativas por darle sentido y coherencia al nuevo habitar que debe tener Tarapoto y La Banda de Shilcayo.

Para llegar a tener una ciudad que tenga los atractivos necesarios y pertinentes, se necesitan de personas que puedan apostar por el cambio y dar una mejor calidad de atractivo turístico en la ciudad. Por ello los empresarios, comerciantes son parte esencial de esto, ya que permitirá generar un aporte dentro de la línea del nuevo empleo y la inversión local, lo que traerá la demanda pertinente en su momento para la ciudad y del mismo modo a la región.

La importancia del estudio de los diferentes tipos de usuarios y las actividades en las cuales estos se desenvuelven muestra una imagen dinámica de lo que acontece en la ciudad como punto de encuentro de todas estas actividades. Además de que son parte fundamental en el proceso del planeamiento para el sector ya que estos siempre se han mantenido presente en el constante desarrollo de las ciudades, por lo que de ello depende que la ciudad se adapte a las nuevas formas de existir y que lleven mucha relación con nuestra realidad amazónica.

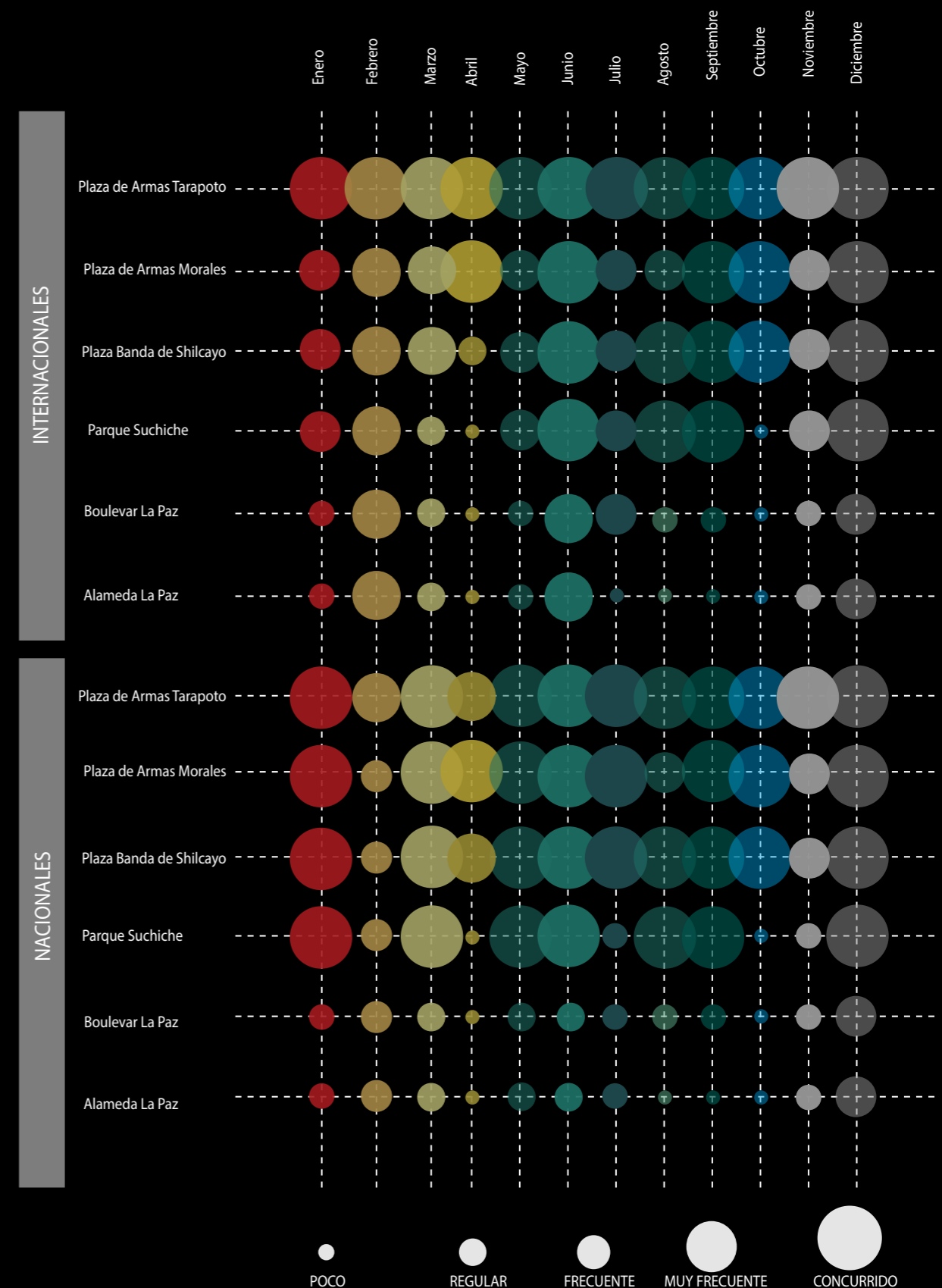


Figura 19. Flujo de frecuencia de lugares mas visitados
Fuente: Elaboración propia con datos del MINCETUR (2020)

Usuarios dentro del Espacio

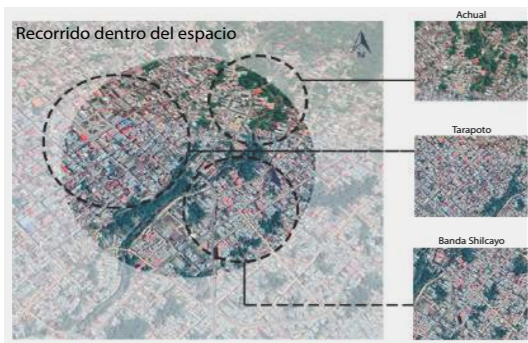
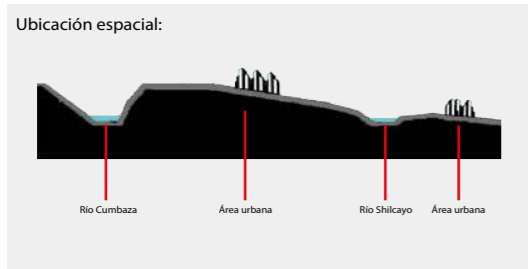
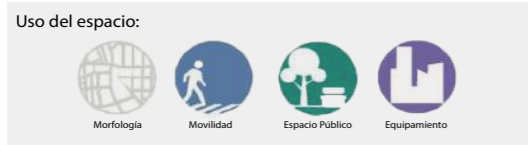


Clasificación de usuario:
RESIDENTE LOCAL

Los actores que influyen dentro del estudio son los residentes de todas las edad y niveles sociales, así mismo en todos lo diferentes niveles de educación

Edad:
6 - 50 años

Tiempo que está en el espacio:
16hrs

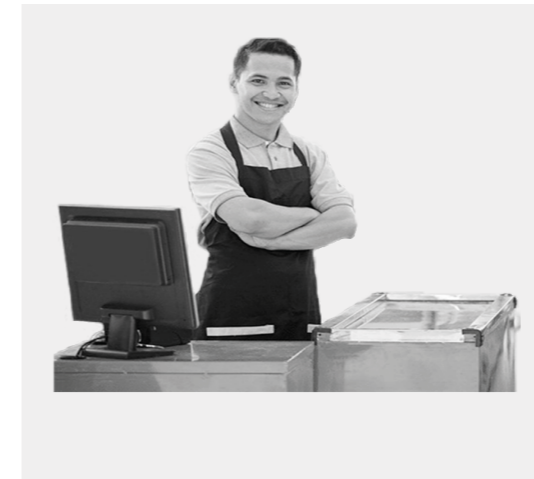
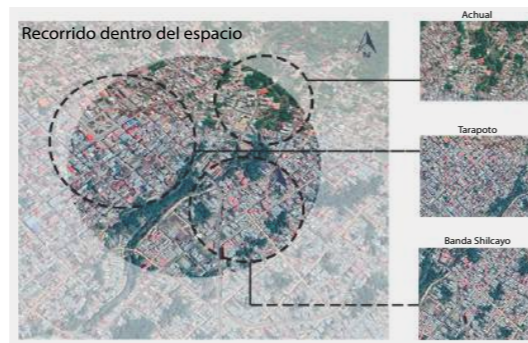
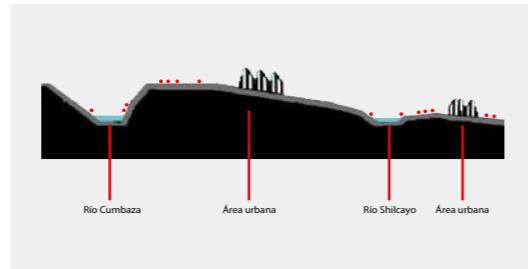
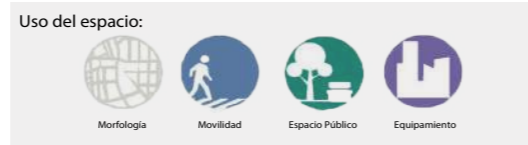


Clasificación de usuario:
TURISTA NACIONAL E INTERNACIONAL

El turista recorre todas las rutas conocidas que existen dentro del distrito y también su aledaños, donde llega a las diferentes cataratas y atractivos naturales.

Edad:
15 - 50 años

Tiempo que está en el espacio:
24 hrs

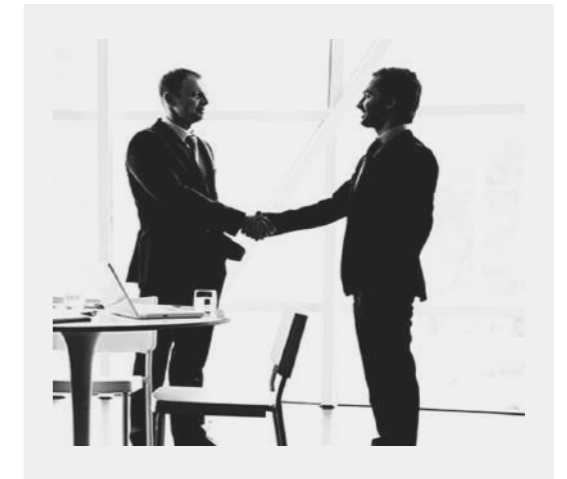
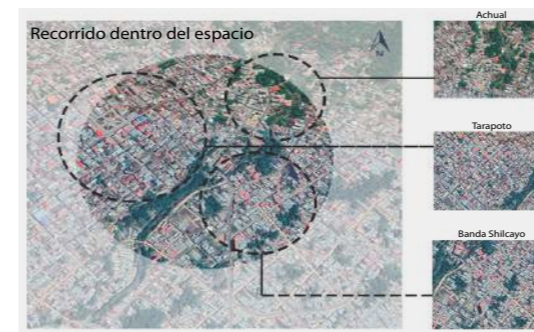
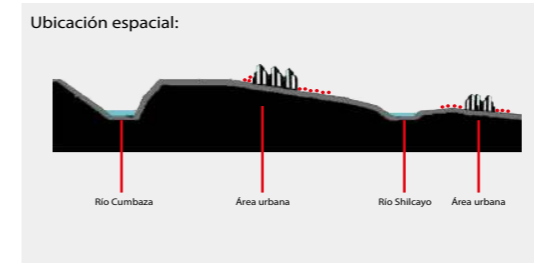


Clasificación de usuario:
COMERCIANTE

Estos actores dentro del espacio son los que desarrollan un papel muy importante mediante las actividades productivas como en la venta de insumos y producción de objetos que son característicos del lugar.

Edad:
18 - 40 años

Tiempo que está en el espacio:
10hrs

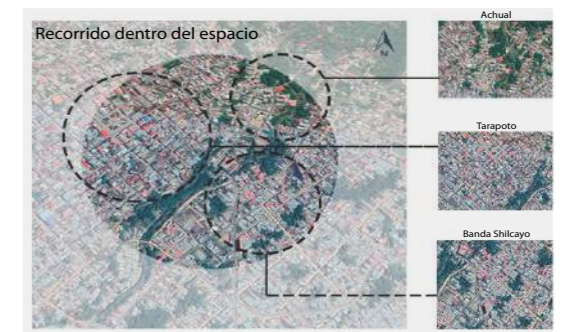
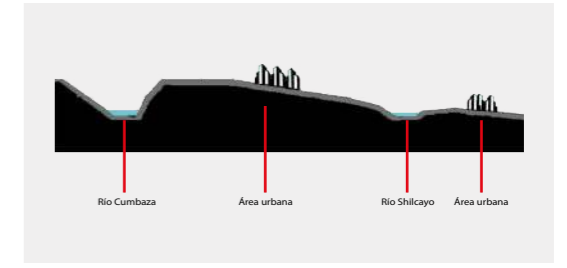
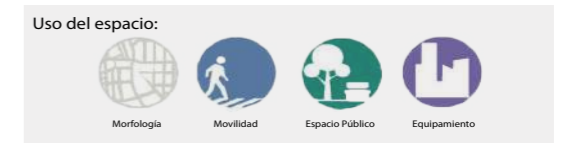


Clasificación de usuario:
EMPRESARIO o INVERSIONISTA

El empresario es quien se encarga de invertir en productos o nueva infraestructura, sea en beneficio de la ciudad como tambien para el suyo. Es importante tenerlo en cuenta ya que depende de sus actividades para que la ciudad pueda crecer mediante su actividad impulsora.

Edad:
25 - 50 años

Tiempo que está en el espacio:
10 hrs





Fiesta patronal Virgen de los remedios, se celebra en el mes de septiembre en el distrito de la Banda de Shilcayo

Fiesta de San Juan celebrada en el mes de Junio con música típica de la zona.

Fiesta patronal de la Santísima cruz de los motilones realizada una vez al año en el mes de Agosto.

Carnavales, concurso de danzas autóctonas del lugar se realiza en el mes de Febrero.

Pasacalle de ropa típica en el aniversario de Tarapoto, se realiza en el mes de Agosto.

Figura 20. Collage de actividades del lugar
Fuente: Elaboración propia (2020)

ACTIVIDADES DEL USUARIO EN EL LUGAR

DANZAS TÍPICAS



Danza amazonas caracterizada por el traje colorido de los danzantes en donde manifiestan sus costumbres y tradiciones.

Danza de la anaconda, representan el ritmo característico del lugar y el traje colorido ancestral.

Danza de los carnavales tocado con instrumentos oriundos del lugar.

Figura 21. Collage de danzas típicas del lugar
Fuente: Elaboración propia (2020)



Entrevista

Carlos Díaz Pinto

Técnico en Mecánica

Poblador de la zona Alameda la Paz

“ **La Municipalidad Provincial de San Martín no cuenta con un proyecto establecido sobre el cuidado de las pocas áreas verdes que tiene la ciudad de Tarapoto y La Banda de Shilcayo.** ”

Paul Torres: ¿Cuáles son las actividades sociales que más se realiza en la ciudad de Tarapoto?

Carlos Díaz: En la ciudad de Tarapoto se realizan distintas actividades sociales establecidas por tradición como, por ejemplo: fiestas patronales, fiestas patrias, aniversario de Tarapoto, aniversario de alguna institución pública, deportiva o cultural.

Leslie Goicoechea-LG: ¿Le gustaría que las actividades ya mencionadas se realicen en un solo lugar?

Carlos Díaz: A Tarapoto le falta un lugar diseñado para que la población pueda acudir a disfrutar de estas actividades sin ningún tipo de problema, el cual permitirá un desarrollo intercultural mucho más afianzado. Entonces con respecto a la pregunta si me gustaría, ya que de esa manera Tarapoto se beneficiaría de distintas maneras, como: aportando exposiciones culturales a la población y incentivando a los turistas a conocer un poco más de la ciudad de Tarapoto mediante sus tradiciones.

LAS AUTORIDADES SOLO REALIZAN OBRAS PARA SALIRSE DE LA SITUACIÓN

PT: ¿Qué opina con respecto a la imagen urbano paisajística que se da en el borde distrital entre Tarapoto y la banda de Shilcayo?

Carlos Díaz: Es una imagen poco atractiva, debido a que se encuentra descuidado. En la actualidad falta realizar un proyecto de regeneración dentro del borde distrital de manera más ordenada sin alterar el sistema ambiental que se manifiesta en esa zona para que la población de Tarapoto y la banda de Shilcayo que acude a visitar el lugar pueda disfrutar de un ambiente saludable e acogedor en donde pueda disfrutar de aire puro que emiten los árboles del lugar.

PT: ¿Qué opina de las obras realizadas que se están dando en el borde distrital entre Tarapoto y la Banda de Shilcayo (ALAMEDA LA PAZ)?

Carlos Díaz: La obra que se culminó hace unas semanas por parte de la municipalidad provincial de San Martín realmente es una obra ejecutada para salir del paso, una obra sin ningún criterio paisajístico, ya que talaron todos los árboles existentes en el Boulevard la Paz, trayendo consecuencias negativas para las personas que viven por el Jr Maynas, durante mucho tiempo el Jr. Maynas se caracterizó por ser una zona con un microclima fresco, pero actualmente gracias a la obra ejecutada por la municipalidad se volvió un lugar caliente sin árboles.

“

Tarapoto podría ser una ciudad turística muy concurrida pero los problemas de las calles, la basura y entre otros dan mal aspecto a la ciudad, un problema muy común en donde las autoridades deberían buscar soluciones.

”



Figura 22. Intervención urbana en La Alameda la Paz
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2020)



Figura 23. Intervención urbana en La Alameda la Paz
Fuente: Municipalidad provincial de San Martín (2020)

LG: ¿Considera usted que el desarrollo social que se da en Tarapoto es conveniente? ¿Cuál sería su aporte para una mejora en cuanto a este aspecto?

Carlos Díaz: No, Tarapoto es una ciudad que está creciendo de manera desordenada, sin ningún desarrollo social, rural, deportiva. Las autoridades simplemente ejecutan obras para salir del paso sin ningún criterio técnico, es por ello que el desarrollo social en Tarapoto no se está dando de una manera conveniente ya que no le están dando la importancia debida. Mi aporte para este caso sería priorizar al peatón ya que se ve que en Tarapoto mayormente está siendo diseñada para los vehículos motorizados en donde se le resta la importancia a los ciclistas, peatones, etc., Analizando esta problemática mi aporte sería que la gestión municipal deberá de implementar áreas de recreación para incentivar a la población a llevar un estilo de vida saludable, diseñar e incorporar en el plan de desarrollo urbano rutas que conecten de una manera rápida los cercados de Tarapoto, La Banda mediante ciclovías.

PT: ¿Cree que en Tarapoto se debería de implementar estrategias para una mejor inclusión social en cuanto a espacio público, movilidad urbana, paisaje amazónico, entre otros?

Carlos Díaz: En las grandes ciudades lo primero que se hace es desarrollar un plan de desarrollo urbano teniendo en cuenta al peatón como importancia, determinando espacios recreativos con un buen diseño y tratamiento paisajístico, cosa que Tarapoto necesita mucho, es por ello que yo creo que si se debería de implementar estrategias que promuevan el desarrollo social teniendo como principal protagonista al peatón.

“ **La ciudad de Tarapoto está creciendo de manera desordenada, dejando sin importancia el cuidado de las pocas áreas verdes que se encuentran dentro del casco urbano.** ”

5. Discusión de los Resultados

5.1. Estrategias Proyectuales

El proceso de diseño es sin lugar a duda una compleja y sofisticada operación intelectual, que se manifiesta de manera imaginaria y virtual, en consecuencia de los resultados formales que se plantea y produce. Intervenimos por intermedio en un mundo paralelo al real (Timmling, 2017). Desde la perspectiva del paisajismo, los métodos de sostenibilidad y la recopilación de datos del estudio del lugar de Tarapoto, resulta pertinente una de las posiciones más adecuadas para desarrollar el entorno urbano paisajístico, donde se ubicará el proyecto, para analizar y tener en cuenta sus problemáticas y potencialidades. El proyecto se planteará en el centro urbano (de los bordes distritales de tarapoto y La Banda de Shilcayo), la ubicación del terreno se emplaza en una topografía accidentada en el centro de la ciudad, lo que permitirá un acceso múltiple y fácil, accediendo desde diferentes puntos en lo que abarca el proyecto, el terreno del proyecto se encuentra en la proximidad de la plaza mayor de la provincia de San Martín. De esta manera, estudiar las especies de arbóreas existentes en el entorno, conociendo y clasificando mediante una taxonomía, según las especies y el tamaño. Analizar la topografía del lugar, estudiando su entorno urbano inmediato y paisajístico que pretende ser regenerado, encontrando las mejores vistas que otorga la zona, los lugares importantes, la pendiente y vistas que se pudieran ver en las calles existentes. La herramienta fundamental en esta investigación fue la visita al sitio, ya que nos permitió conocer de muchos más cerca el terreno, de esa manera poder hacer frente la topografía y escala del lugar, que son dos condicionantes fundamentales que nos permitirá incorporar elementos necesarios para complementar el proyecto. Del mismo modo, se analizó toda la información recopilada en la investigación. Se estudiaron estrategias de lineamiento proyectuales para una regeneración urbano paisajístico en ciudades amazónicas. El estudio generado por todas las herramientas aplicadas en la investigación nos da un alcance holístico de la zona y su adjudicación que permita implementación de estudios estratégicos de las tecnologías en sostenibilidad y constructiva, haciendo hincapié en las problemáticas y las potencialidades para dar con las estrategias proyectuales.

Analizando los indicadores urbanos y paisajísticos, podemos obtener una visión concreta de un entorno específico, esto nos permitirá dar soluciones puntuales que serán adaptadas a las problemáticas del lugar estudiado, concluyendo en soluciones concretas que van más allá de la solución genérica del lugar de estudio, dando la identidad que necesita el entorno, acoplándose a la escala del proyecto, proponiendo una complejidad en función y forma, de modo que la estructura se inserte en el entorno proyectado, teniendo en cuenta el paisaje. El proceso de desarrollo de las estrategias proyectuales consta de: Empezando con la regeneración del paisaje y movilidad urbano, el contexto paisajístico, la conexión entre los bordes distritales, que se encuentra de manera estrangulada y que es generada por la misma topografía y como principal estrategia proyectual de proyecto tenemos la potencialidad de un proyecto de conexión entre bordes distritales de manera transversal, en los siguientes gráficos se presenta estratégicamente los siguientes lineamientos urbano paisajístico.

- 1** DELIMITAR
- Borde de amortiguamiento con diseño paisajístico.
 - Estructura vial incorporando ciclo vías.
 - Espacios públicos de diferentes usos.
 - Vías de acceso neto peatonal.
 - Estacionamientos

- 2** CONECTAR
- Articular los cercados de Tarapoto y La BSH
 - Vincular las áreas verdes en espacios públicos y peatonalización.
 - Arborización y diseño paisajístico
 - Río Shilcayo

- 3** INTERACTUAR
- Potenciar las actividades.
 - Puntos de acceso ascendente y descendiente.
 - Potenciar el uso de arborización nativa.
 - Cuidado del remanente Natural

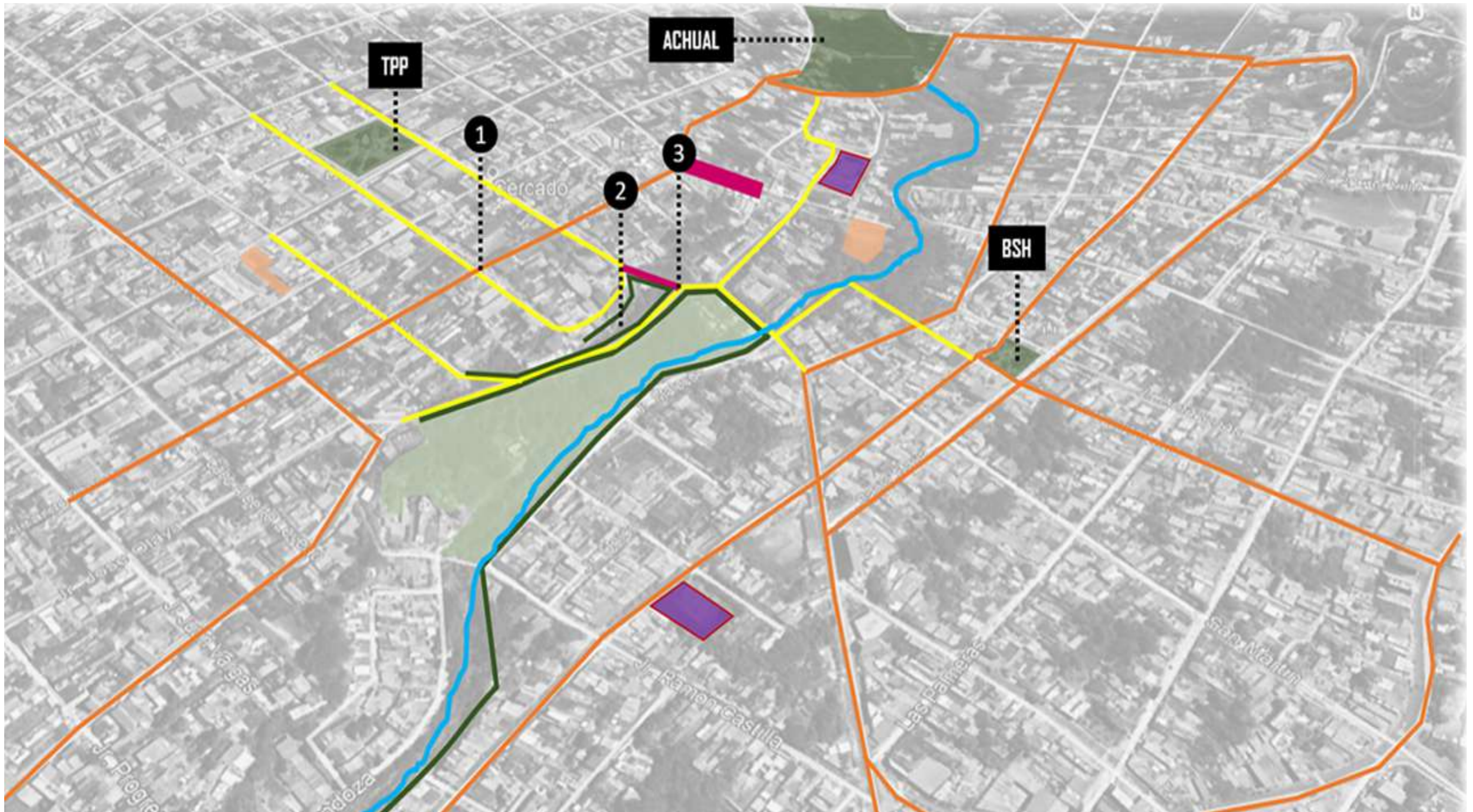


Figura 24. Lineamientos proyectuales de regeneración urbana en Tarapoto
Fuente: Elaboración propia (2020)

APROXIMACIONES PROYECTUALES

Estructura vial incorporando ciclo vías

Borde de amortiguamiento con diseño paisajístico

Propuesta de desvío de tráfico

Borde de amortiguamiento con diseño paisajístico

Recorrido por el JR. Malecón

Diseño paisajístico en la cenca del río Shilcayo

La regeneración urbano paisajística se dará en los cercados de Tarapoto y La Banda de Shilcayo, mediante la implementación de 3 lineamientos: delimitar, conectar y interactuar todas estas enmarcadas dentro de un borde distrital en el que ambos distritos se encuentran mediante sus límites políticos, teniendo en cuenta las siguientes categorías de estudio: El clima como potencialidad dentro del desarrollo de la movilidad urbana en San Martín, Tipos de usuarios para el desenvolvimiento del lugar, Influencia e Importancia del paisaje amazónico en San Martín, finalmente los tres lineamientos concluyen en el desarrollo de un proyecto de equipamiento que servirá de articulación físico-espacial entre ambos distritos dentro del borde distrital.

- RIO SHILCAYO
- ACCESOS
- PASEO PAISAJISTICO
- JERARQUIZACION DE CAMINOS
- SISTEMA VITAL DE ESPACIOS CONCENTRACION

A Borde de amortiguamiento con diseño paisajístico

El proyecto se encuentra dividido por el río Shilcayo en donde se propone un diseño paisajístico con la reforestación de árboles oriundos con el objetivo de evitar la extinción de estas especies.

LINEAMIENTOS URBANOS

B Estructura vial incorporando ciclo vías

Estructura vial con ciclo vías para conectar las zonas de aglomeración de los cercados de Tarapoto y La Banda de Shilcayo.

LINEAMIENTOS URBANOS

C Vías de acceso neto peatonal

Infraestructura peatonal con árboles de sombra (pomarrosa) para brindar un confort térmico en el desplazamiento peatonal.

LINEAMIENTOS URBANOS

D PROPUESTA VIAL DE CALLES CON APROXIMACIÓN AL RIO SHILCAYO

Miradores con vista al río Shilcayo con el objetivo de crear espacios de encuentro social diferente a los existentes dentro del casco urbano, donde las personas podrán entrar en contacto con la naturaleza y disfrutar de su riqueza paisajística.

LINEAMIENTOS URBANOS

En la post producción se observa las estrategias implementadas, la mejora del ámbito urbano en el tema del diseño de las calles, el paisaje urbano, implementando la movilidad urbana sostenible poniendo como prioridad principal la seguridad del peatón y de ese mismo modo reducimos la aglomeración de vehículos en las calles principales de los cercados de Tarapoto y La Banda de Shilcayo reduciendo en gran parte la huella de carbono.

JR.MOYOBAMBA

ANTES DESPUÉS

JR.MAYNAS

Diseño del Jr. Maynas con implementación de ciclovia de doble carril con un ancho de 3m, jardinera de 1.5m diseñada con árboles de sombra como pomarrosa, amasisa, ficus, entre otros.

ANTES DESPUÉS

LINEAMIENTOS VIALES URBANOS

Diseño urbano en el JR.Malecón, con propuesta de mobiliarios urbanos, con la finalidad de que las personas puedan interactuar con la naturaleza que se encuentra en el río Shilcayo.

JR.MALECÓN

ANTES DESPUÉS

Diseño urbano en el JR.Malecón, con propuesta paisajística con aproximación al río Shilcayo.

ANTES DESPUÉS

LINEAMIENTOS VIALES URBANOS

Acceso principal al borde distrital de Tarapoto y La Banda de Shilcayo, implementado con un diseño urbano de calles peatonales.

JR.BOLIVIA

ANTES DESPUÉS

Diseño urbano del Jr.Bolivia como lineamiento proyectual de calle peatonal.

JR.BOLIVIA

ANTES DESPUÉS

LINEAMIENTOS VIALES URBANOS

Acceso principal a la Alameda la Paz con vista principal al Jr. Bolivia y al río Shilcayo, con vista de aproximación al proyecto arquitectónico.

JR.BOLIVIA

ANTES DESPUÉS

Conexion peatonal desde el Jr. Malecón, con recorrido paisajístico y espacios con vegetación nativa.

JR.BOLIVIA

ANTES DESPUÉS

LINEAMIENTOS VIALES URBANOS



LINEAMIENTOS PROYECTUALES

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

- 1. ÁREA DE ENTRETENIMIENTO Y RESTAURANTE:**
 - .Restaurante
 - .Sala de entretenimiento
 - .Sala de descanso
 - .Programa exterior (mirador)
- 2. BIBLIOTECA Y ÁREA DE TECNOLOGÍA:**
 - .Biblioteca (virtual y física)
 - .Hemeroteca
 - .Área tecnológica
 - .Sala de exposiciones temporales
- 3. ÁREA CULTURAL Y DE HISTORIA:**
 - .Cafetería
 - .Auditorio
 - .Área cultural
 - .Souvenirs
- 4. ÁREA ADMINISTRATIVA:**
 - .Cafetería
 - .Oficinas administrativas
 - .Tiendas
 - .Servicios complementarios (cuarto de máquinas)

LINEAMIENTOS PROYECTUALES

CONEXIÓN VERTICAL

Generar plataformas de dobles alturas que tengan conexión entre ellos y generar un programa exterior que esté conectado con el programa interior (plataformas), produciendo un espacio visualmente continuo, así mismo las rampas que son unos de los elementos esenciales que conecta con todo el programa arquitectónico construidas de 2.00m de ancho con descanso cada 22m 10% pendiente, van desde la primera plataforma hasta la última, siendo complementados con escaleras de 1.20m de ancho, que van directamente hacia las plataformas

Reglamento:
RNE. A.120 Artículo 9.- Las condiciones de diseño de rampas son las siguientes: El ancho libre mínimo de una rampa será de 0.90m entre los muros que la limitan y deberá mantener los siguientes rangos de diferencias de nivel de 0.76 hasta 1.20m. 8% de pendiente máximo.

Reglamento:
RNE. A.010 Artículo 29.- Medida de ancho de escalera mínimo 1.20 m; las escaleras más de 1.20 m hasta 2.40 m tendrán pasamanos a lados, si es mayor a 2.40m deberá contar un pasamanos central.

PLATAFORMAS

Mecanismo de estructuración

Plataformas suspendidas

Mecanismo de construcción

LINEAMIENTOS PROYECTUALES

Los pisos interiores se desarrollarán mediante plataformas con una altura mínima de 3.00m en los espacios administrativos y 6.00m como máximo en los siguientes espacios: biblioteca, auditorio, área tecnológica, conectadas mediante rampas y escaleras eléctricas, sostenidas por estructuras verticales y horizontales. Al mismo tiempo quedarán suspendidas y sostenidas mediante tensores que estarán soportados por la estructura de la cubierta del proyecto.

PATRÓN DE INTEGRACIÓN

CERRAMIENTOS

SISTEMA DE ESTRUCTURACIÓN

SISTEMA DRYWALL

VIDRIO TEMPLADO

Los muros serán de tabiquería liviana de 0.10cm (sistema drywall), para ganar más espacio, hacer de la estructura menos pesada y ambientes más frescos, debido a que el clima de Tarapoto es caluroso y las temperaturas tienden a ser altas especialmente en las tardes. Los muros tendrán aislante térmico y acústico para evitar la concentración de ruido y calor en espacios cerrados.

LINEAMIENTOS PROYECTUALES

ESTRUCTURA

ESTRUCTURA VERTICAL

ESTRUCTURA HORIZONTAL

TENSORES HORIZONTALES

SISTEMA DE ESTRUCTURACIÓN

LINEAMIENTOS PROYECTUALES

Estructura de acero reforzado, flexible y dinámica, estas sobrepasan algunas plataformas, anclándose uniformemente, se pretende hacer de la infraestructura de carácter sísmico para soportar los movimientos vibratorios del terreno. Se utilizarán elementos tensores que ayuden a soportar las plataformas y que estas queden suspendidas.

Reglamento

RNE E.090 Capítulo.13.4.6.2 Y .4.7.2. El reglamento indica que cuando se realice el montaje de las estructuras, se debe suministrar todos los materiales requeridos.

RNE E.090 Capítulo.13.4.8.1 Se sujeta a variaciones en las dimensiones generales terminadas de las estructuras. Tales variaciones se considerarán que están dentro de los límites de una buena práctica de montaje cuando ellas no excedan los efectos acumulados de las tolerancias de laminación, tolerancias de fabricación y tolerancias de montaje.

CUBIERTAS

Se pretende que la cubierta cumpla el rol de soporte estructural y la piel, ya que el proyecto debe adaptarse al contexto, teniendo una particularidad por ser una estructura soterrada. Se implementará elementos que ayuden a soportar la estructura de la cubierta que consta de una malla estructural metálica la cual recibirá las cargas del terreno natural por estar debajo de este mismo. Se hará aberturas en forma de prismas para dar paso a la luz natural y la ventilación, a su vez esta se integrará con las columnas y la malla creando una continuidad con las plataformas y los muros de los espacios interiores.

LINEAMIENTOS PROYECTUALES

6. Conclusiones

De acuerdo a la Investigación que se desarrolló en el presente artículo se llega a la conclusión: Que la provincia de San Martín requiere de lineamientos proyectuales urbanos y paisajísticos para el crecimiento y desarrollo inetgral de la ciudad. Es claro que las entidades gestoras tienen conocimiento de la necesidad actual que el lugar presenta y existe una iniciativa por parte de los funcionarios en generar una mejora en servicio de la sociedad sanmartinense, sin embargo, los tipos de información sobre lineamientos proyectuales urbanos y paisajísticos son escasos, lo que impide en muchos casos disponer de información. Tanto los municipios distritales como el provincial presentan deficiencia en la adquisición de recursos que ayuden a obtener lineamientos urbanos en la ciudad, y de manera esencial lo paisajístico. Las características de paisaje amazónico en San Martín son de carácter diverso, contando con distintas especies tanto en flora como en fauna, teniendo en primera instancia todo lo que se manifiesta dentro del entorno urbano, llegando a relacionarse con este mismo. Los elementos del paisaje urbano en Tarapoto y La Banda de Shilcayo por lo general, carecen de carácter en lo que concierne la identidad que debe presentar una ciudad amazónica. Es necesario mitigar los impactos que deterioran el paisaje e integrar nuevas estrategias, aportando criterios coherentes que convengan al paisaje del lugar y que son viables para este fin. La obtención de un paisaje atractivo es la iniciación y el término de cualquier proyecto que afecte de manera directa o indirectamente a un ecosistema. De la misma manera la propuesta enmarca soluciones en respuesta al ámbito de movilidad urbana sostenible, reduciendo considerablemente el problema tanto en el tráfico de vehículos como en el desplazamiento de las personas que se dan en un borde de estrangulamiento entre los distritos de Tarapoto y La banda de Shilcayo, por ello la investigación estudia los mecanismo que se dan y mediante ello proponer la mejora de la conexión ascendente y descendente, ya que debido al crecimiento extensivo de la población se hizo necesario crear el mecanismo que actualmente presenta. Con el fin de promover y concientizar a la población mediante el uso de movilidad sostenible es que la propuesta se enmarca en la provincia de San Martín, que tiene mayor concentración vehicular y es núcleo de conexión en comparación a los demás distritos El desarrollo social mediante las actividades que se realizan en San Martín, si bien existe pero no se manifiesta notablemente porque lo lugares más frecuentados tanto por turistas internacionales como los nacionales son las diferentes plazas de los distritos, mas no un lugar que incluya las actividades que se desarrollan en cultura, civismo, ferias, exposiciones, etc. De esta manera articular a la comunidad con sus diferentes actividades de manifiesto y obtener una gran oportunidad para encontrar los métodos para su implementación y desarrollo, y de esta manera brindar espacios que el ciudadano local requiere y el turista desee presenciar Concluyendo, esta investigación sería una gran oportunidad para sacar provecho los recursos que presenta San Martín en materia de paisaje urbano, movilidad y desarrollo social y a su vez repercutir en las estrategias proyectuales un reforzamiento de la identidad de una ciudad amazónica.

Índice de figuras

Figura 1. Ubicación y localización.....	22
Figura 2. Cortes de la ciudad.....	23
Figura 3. Vista panorámica de la región de San Martín.....	25
Figura 4. Mapa Hidrográfico de Tarapoto.....	26
Figura 5. JR. Bolivia C-1.....	28
Figura 7. Taxonomía de la vegetación en Tarapoto.....	28
Figura 6. Plaza de Armas Tarapoto.....	28
Figura 8. Plaza de Armas Banda de Shilcayo.....	29
Figura 9. Parque Suchiche.....	29
Figura 10. Taxonomía de fauna urbana en Tarapoto.....	31
Figura 11. JR. Bolivia C-1.....	33
Figura 12. Clima templado.....	35
Figura 13. Clima lluvioso.....	35
Figura 14. Clima caluroso de Tarapoto.....	35
Figura 15. Clasificación y flujo de la Movilidad Urbana.....	36
Figura 16. Puntos de aglomeración vehicular.....	37
Figura 18. Intervención urbana en jr. Bolivia C-1.....	39
Figura 17. Intervención urbana en jr. Bolivia C-1.....	39
Figura 19. Flujo de frecuencia de lugares mas visitados.....	41
Figura 20. Collage de actividades del lugar.....	45
Figura 21. Collage de danzas típicas del lugar.....	45
Figura 22. Intervención urbana en La Alameda la Paz.....	47
Figura 23. Intervención urbana en La Alameda la Paz.....	47
Figura 24. Lineamientos proyectuales de regeneración urbana en Tarapoto.....	50

Bibliografía

- Acevedo, S. V. C. (2019).** Centro de Emprendimiento y Formación Productiva como Diversificador de Actividades Económicas en el Distrito de Pichari, Cusco.
- Amaz, C. (2018).** Ciudades Amazónicas.
- Agui Lopez, J. L. (1994).** Definiciones: Turismo-Turista. En J. L. Lopez.
- Escribiano, J. B. (2004).** Naturación urbana: Cubiertas ecológicas y mejora medio ambiental . España: Mundi-Prensa.
- Falcón, H. S., Tacoronte, D. V., & Santana, A. G. (2016).** La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico Sustainable urban mobility and its impact on tourism development. 25 De Mayo De 2016, 19 (1)(1), 48–63.
- García Palomares, J. C. (2008).** Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Eure*, 34(101), 5–23. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000100001>
- Goñiz Jaime, A. (2009).** Espacios verdes y paisaje urbano de la ciudad de Pinar del Río.
- Mosquera. (2018).** EL PAISAJE AMAZÓNICO: DETERMINANTE AMBIENTAL PARA EL DESARROLLO URBANO DEL MUNICIPIO DE VILLAGARZÓN. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Municipalidad Provincial de San Martín. (2019).** Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Tarapoto y Núcleos Urbano de Morales y La Banda de Shilcayo . Tarapoto.
- Olmos, J. F. (2015).** El medio ambiente urbano y la vegetación. Valencia, España: Valencia : Consellería d'Agricultura i Pesca, D.L. 1991.
- Peimbert Duarte, A. (2016).** Paisajes en el borde: dos apuntes sobre entropía en Mexicali. *Bitácora Arquitectura*, 26, 68. <https://doi.org/10.22201/fa.14058901p.2014.26.57144>
- Pellicer coreano, F. (1996).** EL MEDIO AMBIENTE URBANO: INTERFASE NATURALEZA Y CULTURA.
- Quintero-González, J.-R. (2017).** Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57. <https://doi.org/10.11144/javeriana.ayd21-40.citm>
- Rondón, G. (2017).** Los territorios hidrosociales de la ciudad de Lamas (San Martín, Perú): agua, sociedad y poder. *Espacio y Desarrollo*, 0(29), 91–108. <https://doi.org/https://doi.org/10.18800/espacioydesarrollo.201701.004>
- Rondón Ramírez, G. (2015).** Los territorios del agua en dos localidades de la Amazonía norte del Perú: los casos de Lamas (San Martín) y Santa María de Nieva (Amazonas). *Espacio y Desarrollo*, 158(27), 137–158. <https://doi.org/10.18800/espacioydesarrollo.201501.007>
- Sampieri Hernández, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. D. P. (2014).** Metodología de la Investigación.
- Timmling, H. F. (2017).** Reflexiones Diseño En Proceso De En Torno Al Arquitectura. Universidad Austral de Chile, 3–6. <https://doi.org/10.4206/aus.20>
- Vergara Castro, A., & Sanchez Castañeda, A. (2018).** Regeneración urbano paisajística de San Isidro- Patios.
- Vidal, J. P. (1996).** Geografía del Perú. Las ocho regiones. La Regionalización Transversal. La Sabiduría Ecológica Tradicional. Lima - Perú: PEISA, 10ma edición .