

**UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN**  
FACULTAD DE INGENERÍA Y ARQUITECTURA  
Escuela Profesional de Arquitectura



*Una Institución Adventista*

**Métodos proyectuales para un terminal terrestre Interprovincial  
en el borde distrital de Tarapoto y la Banda de Shilcayo**

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

**Autores:**

Jakeline Carolina Pariacuri Santos

Betsy Jhojhanny Torres Gallac

**Asesor:**

Mtro. Jhon Harol Gonzales Garay

Tarapoto, diciembre 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: **“MÉTODOS PROYECTUALES PARA UN TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL EN EL BORDE DISTRITAL DE TARAPOTO Y LA BANDA DE SHILCAYO”** constituye la memoria que presentan las estudiantes Betsy Jhojhanny Torres Gallac Y Jakeline Carolina Pariacuri Santos 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 21 días del mes de diciembre del año 2020.



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

Mtro. Jhon Harol Gonzáles

**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**



En San Martín, Tarapoto, Morales, a 21 día(s) del mes de diciembre del año 2020 siendo las 15:00 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 Blas Velchez el (la)  
 secretario(a) Arg. Daniel Ruben Chambi Flores y los demás miembros:  
Mtro. Roldando Quijpe Basualdo  
 y el (la) asesor (a) Mtro. Jonn Harol  
Gonzales Garay con el propósito de administrar el acto académico de sustentación del trabajo de

investigación titulado: Métodos proyectuales para un terminal terrestre Interprovincial en el borde distrital de Tarapoto y la Banda de Shilcayo  
 de los (las) egresados (as): a) Betsy Shojhanny Torres Gallac b) Jakeline Carolina Pariacuri Santos  
 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 las 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 las 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): Betsy Shojhanny Torres Gallac

| CALIFICACIÓN    | ESCALAS   |           |                  | Mérito               |
|-----------------|-----------|-----------|------------------|----------------------|
|                 | Vigesimal | Literal   | Cualitativa      |                      |
| <u>Aprobado</u> | <u>17</u> | <u>B+</u> | <u>Muy bueno</u> | <u>Sobresaliente</u> |

Candidato/a (b): Jakeline Carolina Pariacuri Santos

| CALIFICACIÓN    | ESCALAS   |           |                  | Mérito               |
|-----------------|-----------|-----------|------------------|----------------------|
|                 | Vigesimal | Literal   | Cualitativa      |                      |
| <u>Aprobado</u> | <u>17</u> | <u>B+</u> | <u>Muy bueno</u> | <u>Sobresaliente</u> |

(\*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó a las 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

[Firma]  
\_\_\_\_\_  
Secretario/a

\_\_\_\_\_  
Asesor/a

\_\_\_\_\_  
Miembro

\_\_\_\_\_  
Miembro

\_\_\_\_\_  
Candidato/a (a)

\_\_\_\_\_  
Candidato/a (b)

## RESUMEN

En la actualidad, una de las problemáticas más significativas que presenta la provincia de San Martín y específicamente los tres núcleos más representativos de la provincia, es la ausencia de una infraestructura que albergue a todas las empresas de transporte, que actualmente se emplaza únicamente en una sola urbe (Morales), por consiguiente, de esta manera articular los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo a través de una propuesta vial, disminuyendo así la congestión vehicular en la intersección de ambos cascos urbanos.. La presente investigación plantea desarrollar estrategias de emplazamiento, territoriales y de espacios de socialización e interacción, para generar una articulación vial, descongestionamiento vehicular y un mejor emplazamiento del lugar. Por otro lado, determinar e identificar la relación existente y las problemáticas presentadas en el límite distrital de ambas urbes antes mencionada (Tarapoto y la Banda de Shilcayo) y lo que se plantea potenciar dentro del territorio, por medio de las tácticas que se componen a base de la elaboración de diferentes mapeos del sistema vial, registro fotográfico y entrevistas aplicadas a entidades y a la ciudadanía en general. Por consiguiente, los aspectos del estudio se desarrollan de la siguiente manera, se inicia con el enfoque a la caracterización de la movilidad urbana como articulador del transporte interprovincial, continuando con la dinámica territorial y sistema vial urbano en el borde del distrito de Tarapoto y la Banda de Shilcayo y finalmente se estudia la articulación vial y emplazamiento territorial para un terminal terrestre interprovincial. Para concluir, la investigación tiene como enfoque el desarrollo de Métodos proyectuales para un terminal terrestre Interprovincial en el borde distrital de Tarapoto y la Banda de Shilcayo.

**Palabras claves:** Articulación vial, congestión vehicular, emplazamiento, borde distrital.

## ABSTRACT

At present, one of the most significant problems presented by the province of San Martín and specifically the three most representative nuclei of the province, is the absence of an infrastructure that houses all transport companies, which is currently located only in one city (Morales), therefore, in this way articulate the districts of Tarapoto and the Band of Shilcayo through a proposed road, thus reducing traffic congestion at the intersection of both urban centers. This research proposes to develop strategies of location, territory and spaces of socialization and interaction, to generate a road articulation, vehicular decongestion and a better location of the place. On the other hand, determine and identify the existing relationship and the problems presented in the district limit of both cities mentioned above (Tarapoto and Shilcayo Band) and what is proposed to enhance within the territory, through the tactics that are composed based on the development of different mapping of the road system, photographic record and interviews applied to entities and citizens in general. Therefore, the aspects of the study are developed as follows, it begins with the approach to the characterization of urban mobility as an articulator of interprovincial transport, continuing with the territorial dynamics and urban road system on the edge of the district of Tarapoto and the Band of Shilcayo and finally studies the road articulation and territorial location for an interprovincial land terminal. To conclude, the investigation has as focus the development of projectual methods for an interprovincial land terminal in the district border of Tarapoto and the Band of Shilcayo.

Keywords: Road articulation, traffic congestion, location, district edge.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo lo dedicamos principalmente a Dios porque nos ha permitido haber llegado a este momento tan crucial para nuestra formación profesional, además ha sido el motor y el ser inspirador, al darnos ese aliento, fuerza para continuar en este proceso, así mismo dedicamos a nuestras familias quienes fueron los que nos apoyaron de manera incondicional desde el principio y han estado ahí para alentarnos permanentemente, con sus sabios consejos e hicieron posible nuestra culminación de estudios.

## **AGRADECIMIENTOS**

Queremos agradecer enormemente y de manera recurrente a Dios que siempre nos dio la ayuda para poder seguir avanzando y nunca rendirnos, también a nuestros docentes que fueron los que nos brindaron su conocimiento, experiencia, tiempo para poder enseñarnos, también porque nos inculcaron e incentivaron en esta investigación, así mismo a nuestro asesor de tesis quien nos guio con sus conocimientos y nos aliento en todo momento.

## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Identificación del problema</b> .....   | <b>6</b>  |
| 1.1. Definición del Tema .....  | 2         |
| 1.2. Pregunta de investigación .....  | 3         |
| 1.3. Justificación.....   | 3         |
| 1.4. Objetivos .....  | 4         |
| <b>2. Argumento teórico</b> .....   | <b>5</b>  |
| 2.1. Movilidad Urbana .....   | 6         |
| 2.2. El Lugar - No lugar en la Arquitectura .....   | 7         |
| 2.3. Análisis del Espacio turístico nacional y regional. ....   | 8         |
| <b>3. Metodología</b> .....   | <b>9</b>  |
| 3.1. Metodología .....  | 10        |
| <b>4. Resultados</b> .....  | <b>13</b> |
| 3.2. Caracterización de la Movilidad Urbana como articulador del transporte interprovincial.....                  | 14        |
| 3.3. Dinámica territorial y sistema vial urbano en el borde del distrito de Tarapoto y la Banda de Shilcayo. .... | 24        |
| 3.4. Articulación vial y emplazamiento territorial para un terminal terrestre interprovincial.....                | 31        |
| <b>5. Discusión de resultados</b> .....   | <b>38</b> |
| 5.1. Estrategias Proyectuales .....   | 39        |
| <b>6. Conclusiones</b> .....  | <b>43</b> |
| 6.1. Conclusiones.....  | 44        |

## **1. Identificación del problema**

## **1.1. Definición del Tema**

En la actualidad los diversos cascos urbanos han establecido diferentes formas evolutivas de desarrollo, dentro de ellos está el avance del sistema vial, la movilidad urbana y el uso de diversos sistemas de transportes, siendo este uno de los agentes de movilidad que une a la población a diversos puntos dentro de la ciudad. Uno de ellos son los terminales terrestres que permite desplazar a la población de un lugar a otro, y la gran ausencia de estos en algunas urbes han generado un desarrollo crítico y desordenado de la ciudad. Es así como surge la propuesta de estrategias territoriales, viales y urbanas para un Terminal Terrestre Interprovincial que pretende reorganizar el sistema de transporte en los tres distritos Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo, generar una articulación turística hacia otras provincias, además de ser una alternativa de solución al estado crítico actual de los paraderos interprovinciales. Así mismo las tres urbes han tenido un crecimiento poblacional considerable, lo cual ha propiciado la aglomeración y el desorden vehicular en los paraderos existentes.

La gran demanda de estos vehículos de transporte ha sido un factor de los conflictos viales más recurrentes; al generar un terminal terrestre no solo mejorará la situación vehicular de transporte, sino que los distritos tendrán un mejor reordenamiento de vehículos, sobre todo de los buses interprovinciales, la población tendrá un lugar donde se agrupe todo el sistema de transporte interprovincial, y propiciar una mejora vial, reduciendo así los conflictos viales existentes.

La finalidad del estudio es poder brindar estrategias proyectuales de solución a todo el problema existente de paraderos interprovinciales, así mismo también dar solución al desorden de tránsito vehicular que presenta déficit vial, también fomentar estrategias para brindar espacios de interacción social en la terminal, partiendo de las necesidades de los diferentes tipos de usuarios ,teniendo en cuenta las sensaciones de cada uno de estos, con el objetivo de que el poblador sea parte del entorno ,y que este a su vez se mimetice en él, de la misma manera que el entorno no se vea amenazado si no por lo contrario que este se integre consigo mismo y dé origen a estrategias de proyección, además de, enlazar turísticamente la provincia de San Martín con otras provincias para formar un circuito entre ellos, por consiguiente, desvincular el congestionamiento interdistrital.

## **1.2. Pregunta de investigación**

En la actualidad, Tarapoto, Morales y la Banda de Shilcayo son distritos que tienen una gran dinámica poblacional y económica, que se está consolidando cada vez más y el aumento del comercio ambulatorio y de transporte han traído estragos hacia sus territorios, así mismo, uno de los focos conflictivos más importantes es la gran deficiencia del servicio de transporte terrestre.

Otro punto importante es la falta de un ordenamiento vehicular, ya que muchos buses interprovinciales transitan en vías donde su uso es netamente destinado para vehículos menores, esto provoca un gran conflicto vial. Por ende, no ofrecen un servicio de calidad a los usuarios, por lo expuesto es necesario esta investigación, ya que permitirá identificar y plantear estrategias viales con la finalidad de promover el desarrollo y reordenamiento de los terminales dispersos que actualmente existen.

Es así como el problema nos lleva a preguntarnos ¿Cuáles son los lineamientos proyectuales que permitirán el desarrollo de un terminal terrestre interprovincial en el borde distrital de Tarapoto y la Banda de Shilcayo? ¿Cuál es la situación actual del sistema de transporte urbano interprovincial de los tres núcleos más relevantes de la provincia de Tarapoto? ¿De qué manera impacta el sistema vial actual en la confluencia del distrito de la Banda de Shilcayo y el distrito de Tarapoto? ¿Qué factores intervienen para el desarrollo de las estrategias de emplazamiento en la intersección de los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo?

## **1.3. Justificación**

El proyecto tiene como finalidad dar solución al congestionamiento vial y al deficiente estado actual de la zona de estudio, mediante estrategias viales, territoriales y urbanas, al mismo tiempo articular vialmente hacia otras provincias, para el bienestar de la población que cada día generan una mayor demanda del transporte interprovincial. Esto impulsará no solo que los tres distritos tengan un espacio donde puedan albergar todo el sistema de transporte, sino que a nivel urbano la ciudad tendrá un orden de equipamientos que generará una adecuada zonificación urbana y eso permitirá que los distritos se desarrollen adecuadamente.

El proyecto así mismo impulsará el desarrollo vial del departamento de San Martín, puesto que las estrategias de inserción suscitarán espacios de socialización e interacción, esto permitirá a los usuarios (turísticos, nativos y trabajador) tener una conexión con el entorno Sanmartinense, por consiguiente gestar espacios de interacción urbana entre el distrito y el sector intervenido, de igual forma promover el desarrollo turístico mediante una articulación vial desde el aeropuerto Guillermo del Castillo Paredes hacia los distintos puntos estratégicos de la ciudad, y este a su vez a otras provincias. La presente investigación tendrá un alcance directamente al estudio del segmento de empresas interprovinciales en los tres distritos y como estos se encuentran ubicadas en forma desorganizada, por otra parte, el límite de desarrollo se basa en la documentación que se obtendrá directamente con la municipalidad distrital de la Banda de Shilcayo, ya que el emplazamiento al proyecto se encuentra en el distrito mencionado anteriormente.

Además, el proyecto es viable pues la información brindada facilita el estudio, y da oportunidades de desarrollo no solo en el ámbito investigado si no que sirva como base para próximos estudios, ya sea dentro del mismo rubro o para otros aspectos.

#### **1.4. Objetivos**

##### **1.4.1. Objetivo General**

Elaborar Métodos proyectuales para un terminal terrestre Interprovincial en el borde distrital de Tarapoto y la Banda de Shilcayo, para mejorar significativamente las condiciones viales – urbanas y el sistema de transporte interprovincial de los tres núcleos más relevantes de la provincia.

##### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- Diagnosticar la situación actual del sistema de transporte urbano interprovincial de los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo.
- Identificar las diversas problemáticas que presenta el sistema vial en la intersección de las urbes de Tarapoto y la Banda de Shilcayo.
- Generar estrategias de emplazamiento, territoriales y de espacios de socialización e interacción.

## 2. Argumento teórico

## 2.1. Movilidad Urbana

El término movilidad urbana viene desde la trascendencia del hombre en la sociedad y cómo esa dinámica evolutiva dio paso a ese término que se ha ido evolucionando dentro de las urbes, tanto que se ha considerado como un "Derecho de todo ciudadano" siendo su principal función satisfacer las necesidades propias de trasladarse, por consiguiente al hablar de movilidad urbana, se está refiriendo a una serie de aspectos que intervienen, porque no solo el término hace referencia al transporte sino que la movilidad urbana abarca aspectos asociados a infraestructura, gestión de tránsito, seguridad, vehículos, etc., sino que se hace relación al peatón y de todo lo que se moviliza bajo condiciones económicas, políticas, sociales, que ayuden a formar una integración de todos los diferentes modos que conforma un sistema de movilidad de una ciudad otro punto muy importante que comprende la Movilidad urbana es la jerarquía de orden que deben tener las urbes de las ciudades, teniendo como principal elemento los peatones ya que son ellos los principales fuentes de traslado.

Por consiguiente, son los ciclistas, quienes usan elementos para transportarse, también tenemos al transporte público, son los encargados de conectar diferentes lugares dentro de la ciudad como afuera de ella, por consiguiente, los transportes de carga quienes son los que brindan ese sistema económico en la ciudad y por último tenemos a los automóviles y motocicletas quienes son los componentes particulares de los ciudadanos. Todos estos agrupan el término de movilidad urbana y la conforman, así mismo están en constante cambio (Grande Ayala & Universidad, 2018)

Según Gómez & Semeshenko (2018) con el pasar del tiempo se han obsesionado con la movilidad urbana y hemos perdido la capacidad de generar barrios donde sea un placer crecer y envejecer, tener la libertad de poder transitar por las calles y disfrutar más de su diversidad paisajística, asimismo hace énfasis a una de las problemáticas que tiene la movilidad urbana, por lo que se debería establecer alternativas que hagan prevalecer al peatón, el ciclista y pasajero, con la finalidad de realzar la importancia del espacio público, perfeccionando la accesibilidad en lugares concurridos y alejados creando vías que sean exclusivamente para peatones y ciclistas y mejorar la calidad de los barrios en los diferentes espacios públicos que otorga la ciudad creando vías que sean exclusivamente para peatones.

## 2.2. El Lugar - No lugar en la Arquitectura

Según Marc Augé (2000), "un lugar refleja un contexto, historia, tiene el peso de la misma y de la cultura que posee." Las ciudades que contienen un casco central, por consiguiente, poseen a la par una fuerza cultural histórica, de la misma manera, pero mucho más interiorizado es el hábitat del individualismo, por lo que tienen una cultura individual sumando a esto una presencia concreta, sin embargo, el "no lugar" hace referencia a todo lo opuesto, no refleja un lugar, cultura, historia, contexto, ni identidad. Los "no lugares" son lugares transitorios, como las autopistas, aeropuertos, o terminales, dado que cuando las personas se aproximan a un terminal, aeropuerto, etc., manifiestan la sensación de que ya salió del lugar de procedencia, esa sensación que receptiona el usuario del salir de la ciudad, es porque el terminal es un "no lugar".

Al ingresar a un terminal, el lugar que refleja es genérico no posee identidad, tampoco refiere al país o ciudad de donde se está saliendo, cuando se desembarca de la terminal probablemente los pasajeros sabrán que llegaron al país, pero el lugar no reflejara la cultura de ese país, la historia de ese país, etc. Esto pasara probablemente cuando los pasajeros procedan a la salida del establecimiento, salgan del lugar transitorio y se adentren a las calles, a la urbe y a la cultura de la ciudad que lo receptiona, podrán conocer el lugar en que se encuentran, ya que los terminales son "no lugares".

En la arquitectura, el "no lugar" también se ha desarrollado en lugares muy específicos, inclusive Marc hace referencia sobre el comportamiento antropológico que los jóvenes podían tener en un mall o en un centro comercial, y que estos a su vez hayan suplantado a las plazas publicas, perdiendo totalmente la identidad de la misma. De igual importancia recaen en la sobre modernidad, donde la aceleración de los procesos de la modernidad ha sobresalido al tal punto de suplantar a la arquitectura. A la vez la cultura del individualismo y del consumismo estaba está llegando en su máxima expresión, dando origen a una arquitectura totalmente desenfrenada por el consumo y equipamientos que carecen de identidad y solo son portavoces de comercio o sirven de espacios provisionales como los equipamientos destinados al consumo y dejando espacio a una sobreexplotación de espacios que carecen de identidad o también denominada "no lugar".

### **2.3. Análisis del Espacio turístico nacional y regional.**

Los espacios turísticos aglomeran diferentes elementos, ya que se está hablando de un espacio que tiene un objetivo principal que es el de brindar información visual o no visual y que los usuarios se conecten con la cultura o códigos de la ciudad emergente. Así mismo el espacio turístico se hace referencia a la presencia territorial de los atractivos. (Morera Beita et al., 2015) este elemento del patrimonio turístico más la planta y la infraestructura turística, es suficiente para definir el espacio turístico de cualquier país. Un espacio turístico no se debe delimitarse territorialmente ni ponerle límite, sino que es un espacio con intermitencia y no un área establecida, pero si se puede determinar cuáles son espacios turísticos.

Para poder realizarlo se debe realizar un análisis empírico y concentrarse en donde se encuentra los espacios turísticos y como este se relacionan. De la misma forma existen diferentes espacios turísticos según Ward y Dubos son dos: Espacio urbano y el espacio natural, que son espacios que posibilitan un instrumento de desarrollo en áreas deprimidas. Por otra parte, el espacio urbano como turismo se hace referencia al espacio de entretenimiento basándose en la cultura, también los espacios que brinden al usuario satisfacer la necesidad de conocer, también de experiencias vivenciales que puede ofrecer el espacio urbano.

Por consiguiente, el espacio natural turístico es el que se enfoque en potenciar las áreas naturales culturales, que permita a los visitantes un disfrute de la real experiencia propia. Es así que el espacio turístico es de suma importancia ya que ofrece una visión partiendo de lo que el visitante necesita y que la sensación que se desea transmitir , y eso lo puede brindar los espacios turísticos ,así a su vez deberían potenciar a los visitantes la divulgación de estos espacios que ayudan a las urbes a que se consoliden y mejoren su economía de la mano de lo existencial o artificial .De este modo el espacio turístico promueve a otros espacios turísticos ya estén estipulados o creados mediante espacios sin destino referente o espacios que estipulan este tipo de características y deseen promover estos espacios mediante su equipamiento, dándole otro enfoque y estimulando la creación de nuevos espacios turísticos.

Por consiguiente, el espacio natural turístico es el que se enfoque en potenciar las áreas naturales culturales, que permita a los visitantes un disfrute de la real experiencia propia. Es así que el espacio turístico es de suma importancia ya que te ofrece una visión partiendo de lo que el visitante necesita y el espacio turístico no solo lo completa si no que promueve a otros espacios turísticos.

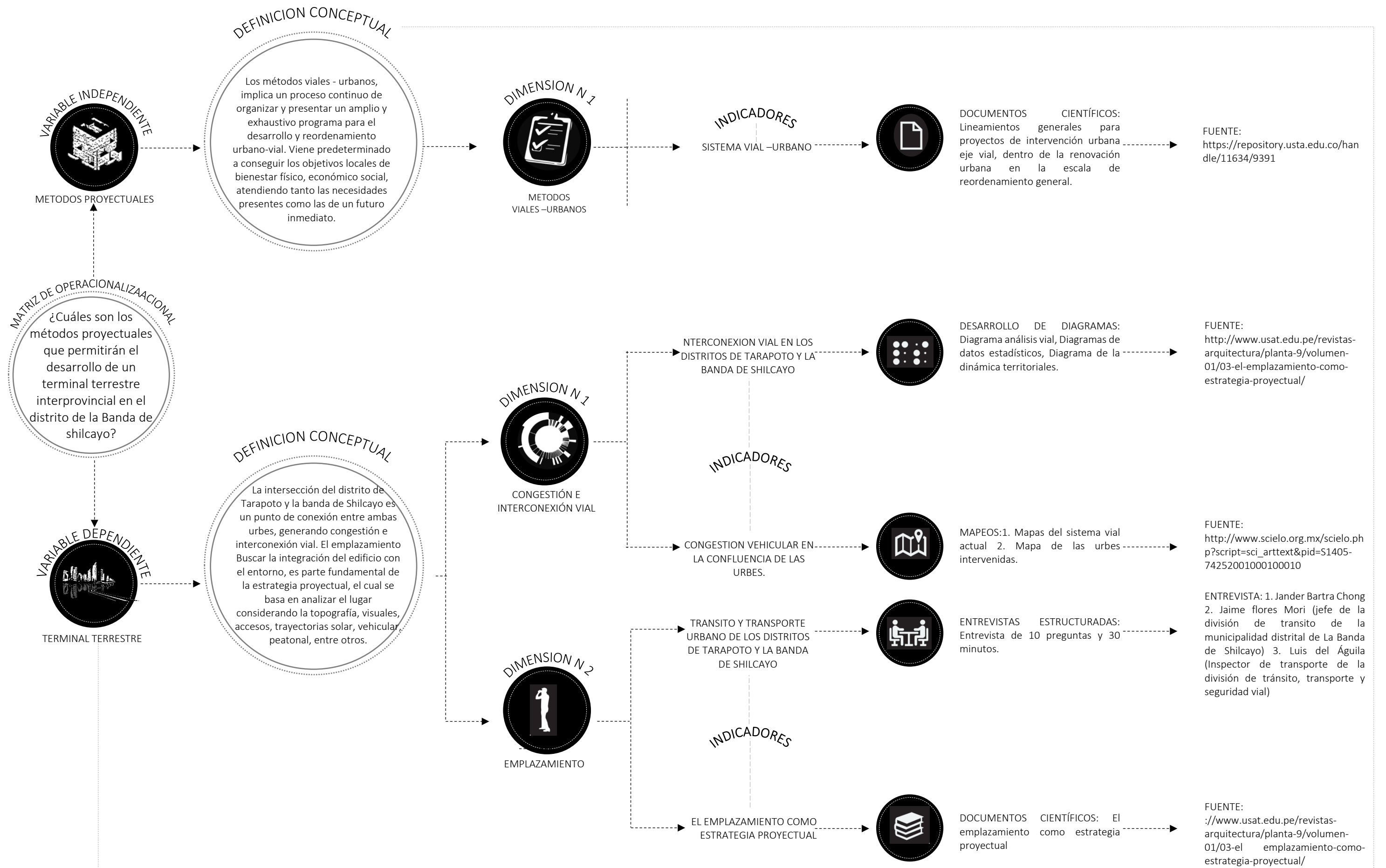
### **3. Metodología**

### **3.1. Metodología**

Para el desarrollo de esta investigación se empleó un enfoque del tipo cualitativo, con la finalidad de abarcar y comprender las apreciaciones de la población respecto al deficiente sistema vial que desde tiempo atrás y hasta el día de hoy sigue siendo uno de los conflictos en la provincia de San Martín, específicamente en el distrito de Tarapoto, que es uno de los núcleos más urbanizados, por ende tiene una extensa línea de problemáticas referente al sistema vial y al transporte público urbano, de la misma manera poder generar una investigación mucho más ecuánime, es por eso que la recolección de datos es muy importante. Por otra parte, realizar un procedimiento del método inductivo para lograr conseguir datos informativos y estadísticos en relación a transporte urbano, y posteriormente plantear adecuadamente estrategias y posibles soluciones con un beneficio colectivo. En cuanto al argumento teórico se tiene como primer punto a “la Movilidad Urbana” (Grande Ayala & Universidad, 2018) específicamente al transporte urbano con el objetivo de analizar a profundidad todo lo que concierne a ello, y formar una integración de los diferentes aspectos que conforma un sistema de movilidad. Como segundo tema es el concepto de “El Lugar - No lugar” en la Arquitectura del sobre modernismo y finalmente el “Espacio Turístico” que tiene como finalidad brindar información visual o no visual a los usuarios y que estén interconectados con el entorno y la cultura de la ciudad.

La población que abarca el estudio es aproximadamente de 190,026 habitantes (INEI, 2016), incluyendo en ella la población de toda la Provincia de San Martín. La metodología de la propuesta tiene como objetivo diagnosticar, analizar y plantear estrategias proyectuales (territoriales, viales y urbanas), (Pari Pinto et al., 2019) realizado mediante entrevistas, para tener conocimiento de las percepciones de la población que hace uso del sistema de transporte público, y saber si el habitante tiene conocimiento de las diferentes problemáticas que presenta la ciudad en relación al transporte urbano (Gómez & Semeshenko, 2018). Para ello se realizará mediante tácticas que se componen a base de los diferentes mapeos del sistema vial, registro fotográfico, y entrevistas estructuradas aplicadas a la ciudadanía en general, con la finalidad de comprender y analizar meticulosamente las diferentes problemáticas y potencialidades presentadas en el territorio que se está investigando. La primera metodología comprende de un mapeo general del distrito de Tarapoto, para poder identificar los puntos conflictivos del sistema vial, este punto es fundamental porque permite diagnosticar y estudiar cómo se encuentra actualmente la ciudad para optimizar la investigación.

En la siguiente etapa utilizamos las entrevistas estructuradas, que se realizara en específico al personal encargado del transporte público del distrito de Tarapoto y a la población que habita en la urbe para analizar eficazmente y obtener un análisis más objetivo, posteriormente se empleara la metodología de la obtención del registro fotográfico para que el lector tenga una mejor visualización de las problemáticas que tiene el distrito (Aliaga Ortega, 2019). Finalmente, una vez obtenido todos los datos necesarios y adecuadamente seleccionados se generará diagramas con los resultados obtenidos durante la investigación, para proponer un orden de la investigación y optimizar el análisis. Estas metodologías ayudaran a entender de manera meticulosa todo el acontecimiento que se va desarrollando en el distrito, de la misma manera se presenciaron en el desarrollo de la investigación, lo cual nos permitirán analizar y plantear con eficacia las estrategias proyectuales ya antes mencionada.





*Figura 1* *Ámbito de estudio (Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo).*

Fuente: Elaboración Propia

El desarrollo de la investigación se hace en base a los distritos Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo, en el cual se ha recopilado investigación de las urbes y se previsto el desarrollo.

## 4. Resultados

### **3.2. Caracterización de la Movilidad Urbana como articulador del transporte interprovincial.**

La situación actual de movilidad urbana en los distritos de Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo se desarrolla en base de una jerarquización vial teniendo como primer punto el uso de transportes motorizados particulares como son las motos y con un índice muy bajo los automóviles, este punto es el que tiene más relevancia en los distritos, ocupando así casi todos los espacios públicos(vías) y la falta de espacio destinado al peatón hace que esta tasa sea muy elevada, posterior a esto se encuentra el transporte público .

Aquí se puede encontrar como principal vehículo de transporte interurbano el uso de moto taxis públicos, en el cual se observa que estos vehículos se han posicionado como principal fuente de transporte de la población de las tres urbes, por otro lado se encuentra el transporte interprovincial (automóviles y buses) que ayuda a conectar a otras provincias aledañas a estos distritos ,así mismo el empleo de este tipo de transporte se encuentra más centralizado en el distrito de Morales, con más de 1300 viajes diarios a diferentes provincias, con destinos más recurrentes como Lima, Chiclayo, Jaén, Moyobamba, etc (Rodríguez, 2019).

El desplazamiento a estos destinos se realiza mediante el uso de terminales terrestres, teniendo más de 30 empresas destinadas al sistema de transporte público interprovincial y cada empresa tiene aproximadamente 10 flotas de buses que ayudan a trasladar a la población emergente a otras provincias. Por otro lado, el único modo de transporte no motorizado, la bicicleta, tiene una participación mínima no tiene una gran demanda. (Canales García, n.d.)

De la misma manera, el sistema vial que ordena todos estos tipos de transporte, en su mayoría se encuentran asfaltadas, asimismo la vía que ordena y atraviesa estos distritos es la vía regional Fernando Belaunde Terry que articula a otras vías como arteriales y colectoras, por lo tanto, la movilidad de los tres distritos se ve emplazada por estas vías. (Jans, 2017)

## ENTREVISTA



JANDER BARTRA CHONG

Jefe del área de tránsito  
Tarapoto.

¿Usted como jefe del área de tránsito que aportes daría para mejorarlo?

Estamos realizando muchas acciones y lógicamente aún faltan muchas más, dentro de estas acciones están: La orientación y capacitación a todas las entidades como, por ejemplo: instituciones educativas, particulares y estatales. Estudios superiores como: universidades, parques temáticos, el mejoramiento de las infraestructuras viales, mejoramientos de las señalizaciones horizontales y verticales: señales en conjunto y semáforos en las vías.

¿Por qué cree usted que es fundamental que el conductor tome conciencia sobre la vulnerabilidad del peatón?

La vulnerabilidad del peatón es lo que se debe cuidar. El peatón es la parte más sensible de una ciudad. Si nosotros no tomamos conciencia sobre los conductores como, por ejemplo: Mantener nuestra reglamentación, tener cuidado; es decir, tomar en cuenta lo que es la seguridad vial vamos a tener siempre vulnerables a los peatones, así mismo, el peatón deberá conocer la parte que le corresponde, respetar las señales de tránsito, semáforos, etc.

¿Cuál es su punto de vista sobre el actual sistema de transporte?

Definitivamente el actual sistema de transporte en especial al traslado del pasajero como por ejemplo la moto taxis y servicio provincial que tenemos en nuestra zona no es de mucho agrado, en el sentido de que los conductores de estos vehículos y empresas no se adecúan al nuevo régimen que tienen los decretos supremos, en este caso el decreto supremo 017 del año 2009, ya que no regularizan su actividad dentro del transporte.

Hablando del transportista de vehículo menor, es decir, de moto taxis ellos no vienen a regularizar sus documentos. Brindan un servicio de manera irregular, no han pasado revisión técnica vehicular y no pasaron la recaudación de características que brindan las municipalidades provinciales para poder brindar los servicios de transporte.

¿Cuáles serían las soluciones posibles para mejorar el congestionamiento vehicular?

La regularización de las vías y la concientización de parte de los conductores y peatones. Las municipalidades en conjunto, distritales y provinciales realizan las acciones pertinentes. La concientización de parte del conductor y de los peatones, ya que no se pondrá un semáforo en cada esquina o rompe muelles en cada zona, ya que también es necesario que los mismos conductores y peatones tomen en cuenta todas las acciones que se necesitan para generar un buen tránsito como por ejemplo en el cruce de las calles o vías, se debe conocer el reglamento, y hacer caso a lo que este dice, en este caso se habla del reglamento nacional de tránsito especialmente el código de tránsito en el cual se mencionan las infracciones y todo lo que se debe tener en cuenta para una buena seguridad vial.

¿Cuál es el porcentaje de los transportes más utilizados en la ciudad de Tarapoto?

Para el transporte local se usa la moto taxi, en la zona ya se ha sobrepasado el límite permisible. Actualmente no se tiene conteo real o total de estos vehículos ya que muchos no se acercan a tramitar sus documentos. Hasta este momento se tienen unos 13000 moto taxis que ya se han regularizado y 15000 moto taxis que van deambulando de forma irregular. Son más los que andan sin documentos y son pocos los que cuentan con estos. Por eso ahora se están implementando los operativos junto con la policía nacional para que en lo posible se pueda regularizar a esos transportistas.

¿Qué tipos de terminales actualmente existen dentro de las urbes de Tarapoto y la Banda de Shilcayo?

Actualmente en el distrito de Tarapoto contamos con un terminal terrestre interprovincial, que abarca las diferentes agencias de viaje, adicional de ello se encuentra el terminal de MOVIL TOURS y GH BUS, entre otros terminales interdistritales.



## Jaime Flores Mori

Jefe de la división de  
transito de la municipalidad  
distrital de La Banda de  
Shilcayo

¿Qué cree usted que el área de tránsito debe aportar para un mejoramiento de tránsito vial?

Definitivamente las funciones y las competencias de la municipalidad están definidas a través de la ley orgánica de la municipalidad y a través de las normas de tránsito y de transportes que existen y que están vigentes dentro del condicionamiento jurídico.

¿Cuál es su punto de vista acerca del sistema de transporte del distrito de la Banda de Shilcayo?

El sistema de transporte lamentablemente es un sistema de transporte que está considerado dentro de las circunstancias que existen dentro del distrito o dentro de nuestra provincia en general. Lamentablemente como quien dice pues el vehículo que reina dentro del transporte es el moto taxi, ese es un tema que lamentablemente han tenido un descuido por parte de nuestras autoridades puesto que prácticamente, actualmente existe un parque automotor dentro de los tres distritos adyacentes: Tarapoto, morales y la banda que ya pululan a los 25000 o 30000 vehículos moto taxi a parte existen una cantidad de motos lineales y una cantidad de vehículos mayores en este caso que dificultan y agudizan el sistema de transporte dentro de nuestra localidad y si ya hablamos de un sistema de transporte público estamos hablando dentro de ellos del moto taxi y otros servicios como también los ticos y otras unidades que también hacen rutas a otros distritos dentro de la misma provincia y lamentablemente dentro de la parte urbana el moto taxi reina porque hay un descuido de parte de las autoridades por no incentivar y no formalizar el sistema de transporte de vehículos un poquito mayores.

Tampoco no podemos exigirle al distrito o a la provincia que exista un sistema muy moderno como en el caso de Lima, porque ahí existen otro tipo de sistema de transporte y ellos lo tienen en base al sistema de una dimensión poblacional que amerita que se preste un servicio de ese tipo de vehículos y en nuestro caso creo que todavía no estamos acorde a ese tipo de equipamiento, lo que sucede es que hay que tener en cuenta que el sistema de transporte a nivel nacional y en cualquier

parte del mundo se da a través de un proceso evolutivo, no es como uno quiera imponer un sistema de transporte de la noche a la mañana, ya que el transporte también evoluciona, no vamos a ir caminando de repente del moto taxi a vehículos un poquito mayores y después de repente la necesidad hará que tengamos nuestros buses de repente algún día cuando ya exista una población más grande ameritará poner un sistema de transporte un poco más masivos que se adecuen a las circunstancias del momento.

¿Cuál serían las posibles soluciones para mejorar el congestionamiento vehicular?

Es un tema que se da prácticamente en todas las ciudades de nuestro país es un sistema que lamentablemente escapan muchas veces del control de la autoridad porque la misma situación hace que el ciudadano cuando va mejorando su economía va adquiriendo sus propios vehículos. El gran problema del congestionamiento consiste en que nuestras vías no están preparadas para poder aceptar esa cantidad de vehículos que tenemos actualmente y aquí el trabajo tiene que ser en un sistema conjunto tanto el área de transporte, así como también el diseño de nuestra parte urbana de la ciudad en este caso y hacer que nuestros proyectos de la infraestructura vial vayan conjuntamente dentro del desarrollo de la zona urbana de nuestras ciudades.

No podemos seguir manteniendo pistas con una dimensión bastante reducida teniendo en cuenta de que ya hay algo notorio, la alta cantidad de vehículos, por lo tanto, amerita que nuestras avenidas cada vez vayan ensanchándose o en otro caso, buscar otros sistemas de desarrollo vial de tal manera que permitan que descongestionar este tema de congestión vial.

## ENTREVISTA



Luis del Águila

Inspector de transporte de la división de tránsito, transporte y seguridad vial del distrito de la Banda de Shilcayo

¿Por qué cree usted que es fundamental que el conductor tome conciencia sobre la vulnerabilidad del peatón?

Bueno creo que el conductor, debe estar capacitado para que esté al tanto de las normas tanto de ellos como de los peatones, ven ustedes en los semáforos hay una línea blanca que es el pase del peatón la cual se tiene que respetar, muchas veces los transportistas son multados por ese tema de pasarse la línea blanca.

¿Cuál es su punto de vista sobre el actual sistema de transporte del distrito de morales?

Bueno, mi punto de vista es que en morales se viene realizando lo que son los repintados de romper muelles que son los reductores de velocidad y se viene haciendo la gestión sobre las señalizaciones en los puntos más críticos del distrito de morales, aparte de eso vamos a capacitar también a los conductores, a las diferentes asociaciones que se encuentran inscritas en el distrito de morales, se les va a capacitar para que estén al tanto de las normas, de los reglamentos y de la seguridad vial.

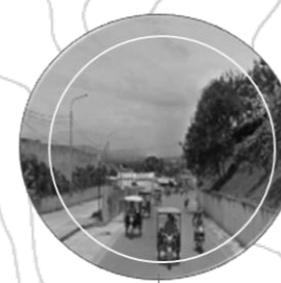
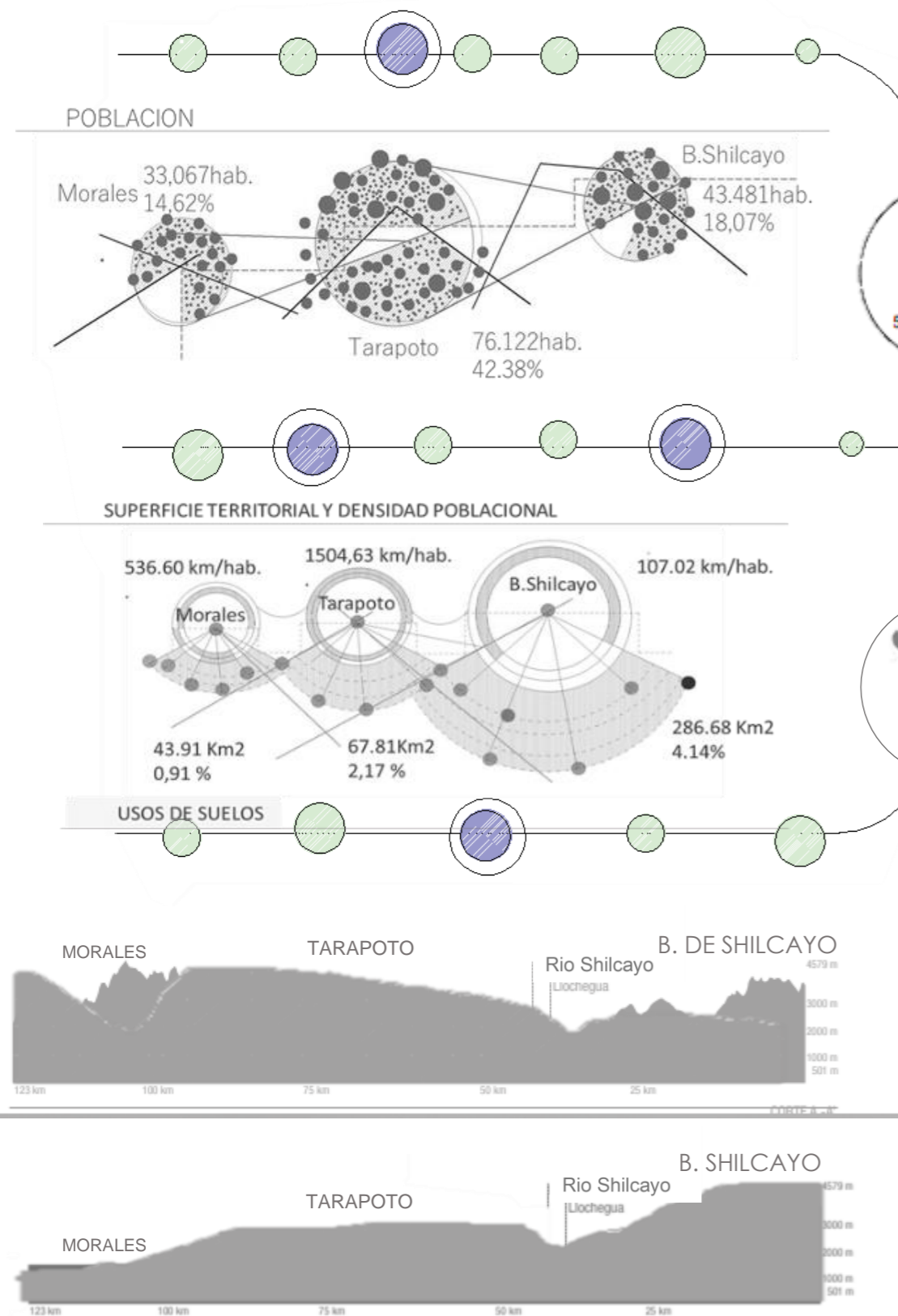
¿Qué aportes daría para mejorar la congestión vehicular en el distrito de morales?

El aporte sería que los transportistas en primer lugar estén al día con sus documentos y que respeten todas las señales porque hay muchos que no la respetan: luz roja, pasan, es por eso que ocurren los accidentes.



Ubicado en el departamento de San Martín, Provincia de San Martín se encuentra las urbes Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo.

Figura 3 Ubicación y localización



**MORALES**

LATITUD: -6. 47861°  
LONGITUD: -76. 3533°  
ALTITUD: 284 msnm.



**TARAPOTO**

LATITUD: -6. 48778°  
LONGITUD: -76. 3597°  
ALTITUD: 336 msnm.



**BANDA DE SHILCAYO**

LATITUD: -6. 478600°  
LONGITUD: 76. 2727°  
ALTITUD: 310 msnm.

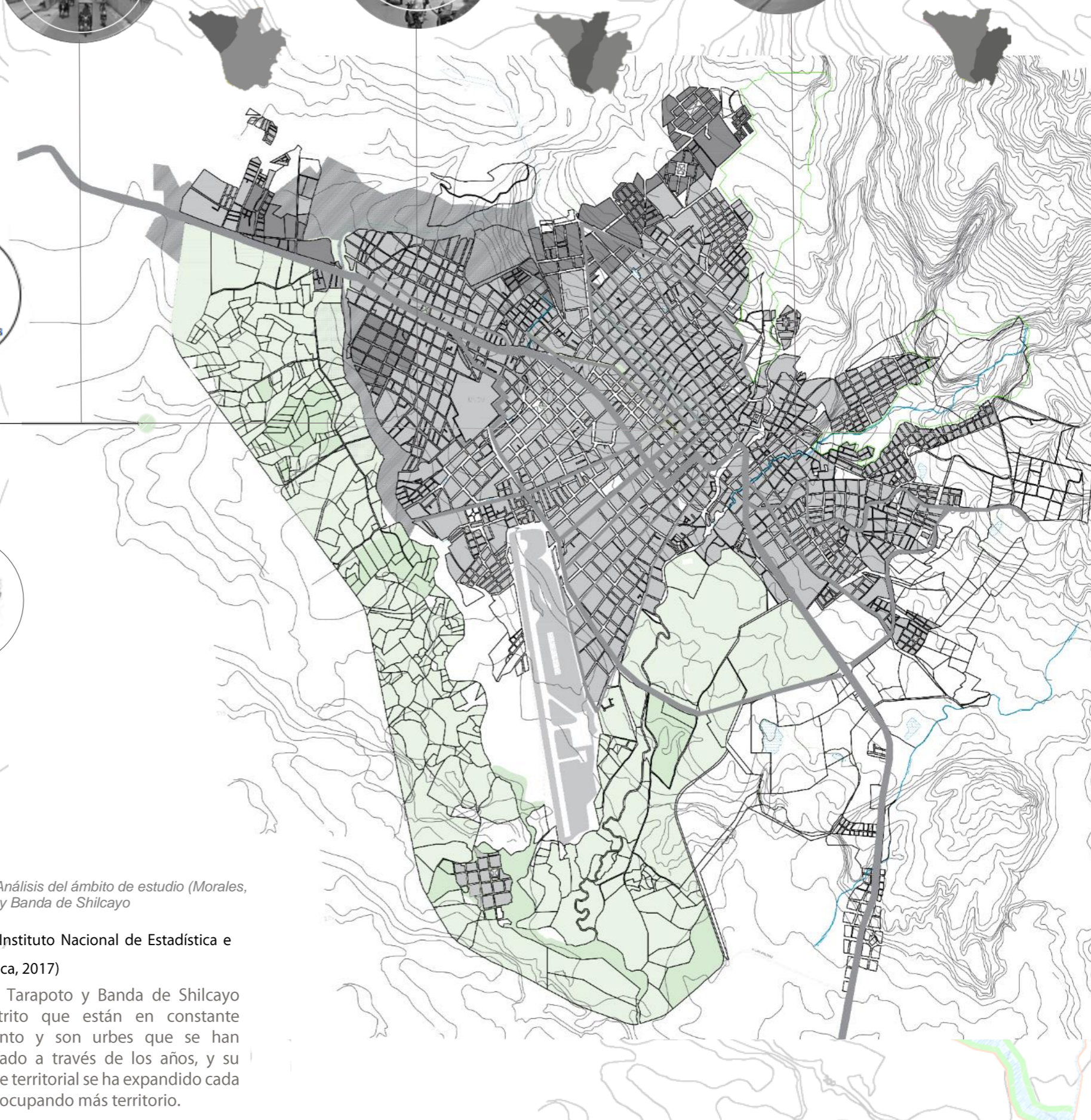


Figura 2 Análisis del ámbito de estudio (Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo)

Fuente: (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2017)

Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo son distrito que están en constante crecimiento y son urbes que se han consolidado a través de los años, y su superficie territorial se ha expandido cada vez más ocupando más territorio.

SITUACION DE LOS TERMINALES EXISTENTES

PROBLEMÁTICA TERMINAL

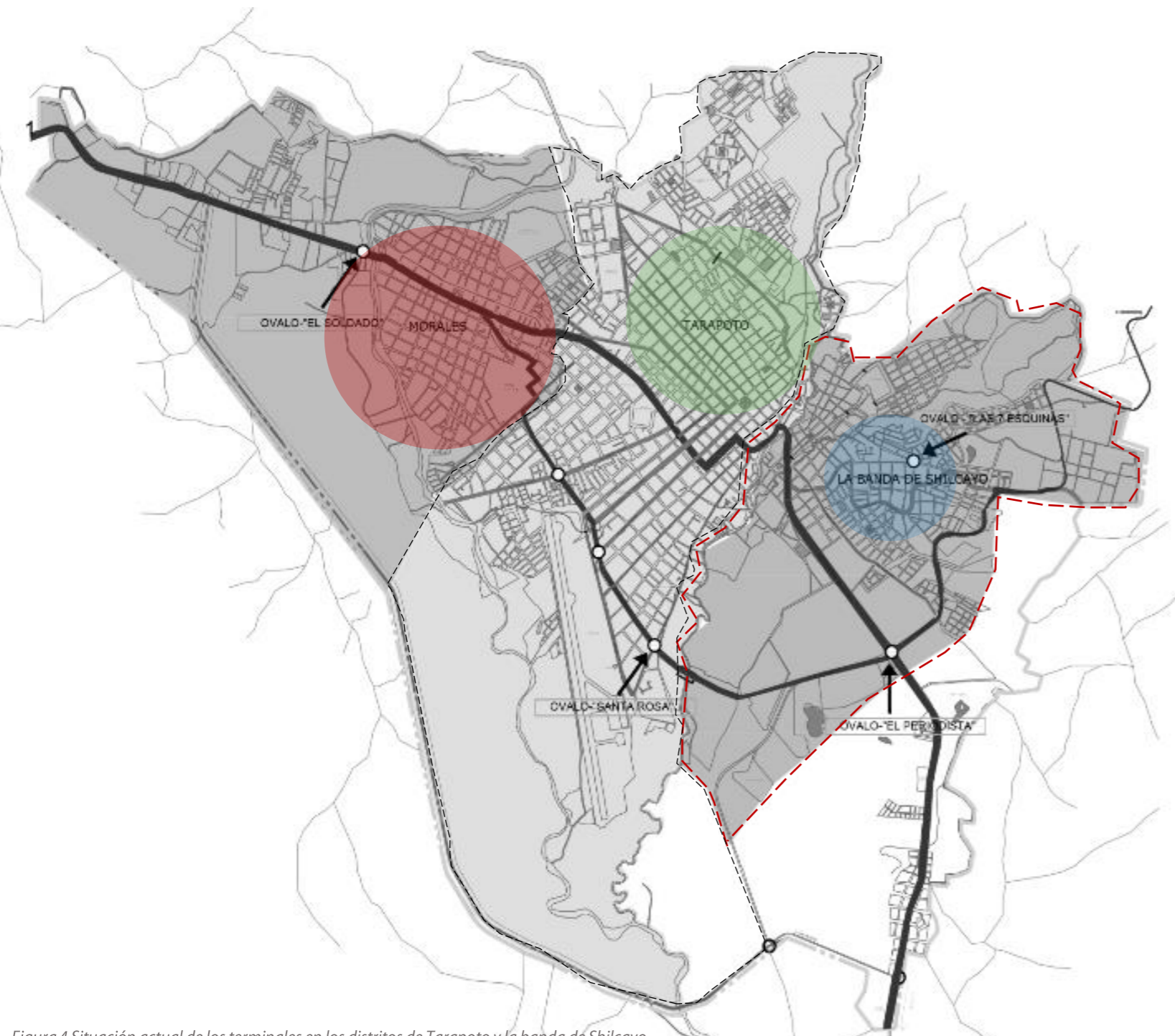
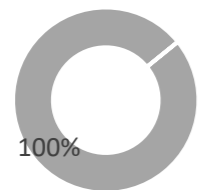


Figura 4 Situación actual de los terminales en los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo

(Ministerio de transportes y comunicaciones, 2018)

TERMINALES NACIONALES



TERMINALES SECUNDARIAS



TERMINALES PRINCIPALES



ACCESO DE VIAS  
 ■ ASFALTADO  
 ■ SIN ASFALTAR

ACCESO DE VIAS  
 ■ ASFALTADO  
 ■ SIN ASFALTAR

ACCESO DE VIAS  
 ■ ASFALTADO  
 ■ SIN ASFALTAR

TERMINALES NACIONALES

Los terminales nacionales, se encuentran en mayor escala en el terminal municipal de Morales, que aglomera a más de 28 empresas entre ellas tenemos a (Sol PERU, TEPESA, Fernández, Hermanos, etc.) pero también hay empresas que cuenta con su propio terminal como lo es Móvil tours, GH bus, que cuenta con un terminal de carga y buses, etc.

MOVIL TOURS



Interior sala de espera

GH.BUS



Comercio

TERMINAL DE MORALES 1º De Mayo 280-448

PROBLEMÁTICA TERMINAL

TERMINALES TURISTAS

Las terminales turísticas en su mayoría están ubicadas cerca de la plaza mayor de Tarapoto, también la mayoría cuenta con solo su agencia Y buses independientes.



LA CARACHAMA TOURS



HUAMBRIELLO TOURS



PIRATA TOURS



HUAMBRIELLO TOURS

TERMINALES DISTRITALES

Los terminales distritales a nivel de los tres distritos cuentan con aproximadamente 22 a más terminales. Cada empresa tiene su terminal la mayoría son solo una oficina y el espacio de radio de giro de sus autos así mismo están ubicados mayormente en la Av. Alfonso Ugarte.



TERMINAL CAJAMARCA



TERMINAL SAN MARTIN

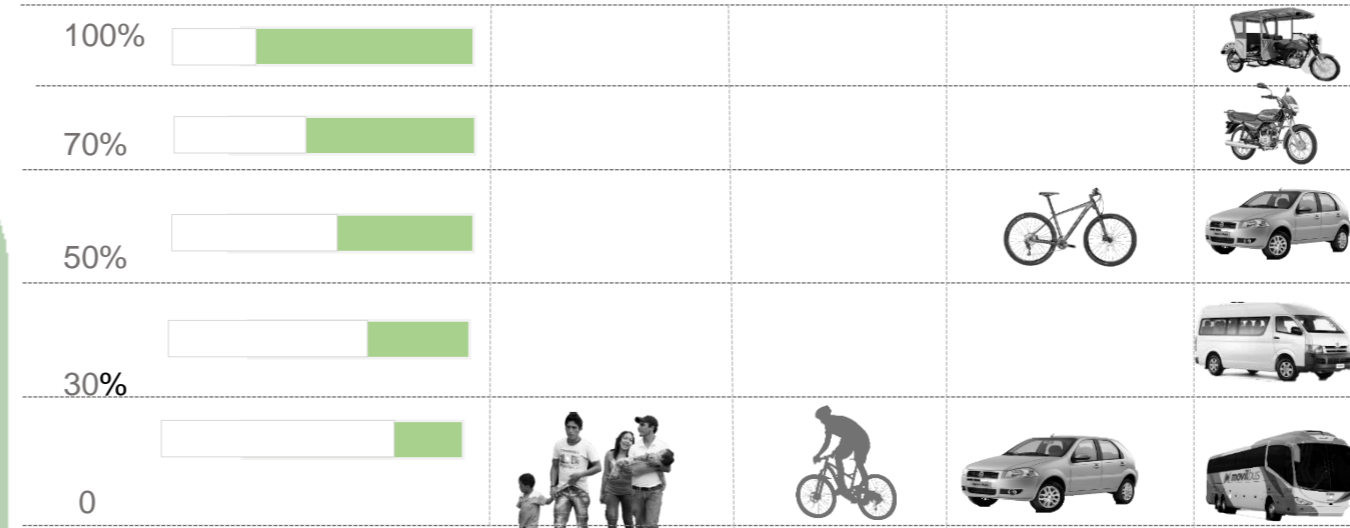


TERMINAL HUALLAGA EXPRESS



TURISMO SELVA

# JERARQUIA DE LA MOVILIDAD URBANA



|  |                           |  |                    |
|--|---------------------------|--|--------------------|
|  | HOGAR<br>15%              |  | HOGAR              |
|  | TRABAJO<br>20%            |  | TRABAJO            |
|  | NEGOCIO<br>15%            |  | NEGOCIO            |
|  | EDUCACION<br>10%          |  | ESCUELA            |
|  | COMPRAS<br>10%            |  | COMPRAS            |
|  | SOCIAL<br>10%             |  | SOCIAL             |
|  | DIVERSION<br>10%          |  | DIVERSION          |
|  | LLEVA DE PASAJEROS<br>15% |  | LLEVA DE PASAJEROS |
|  | OTROS<br>5%               |  | OTROS              |

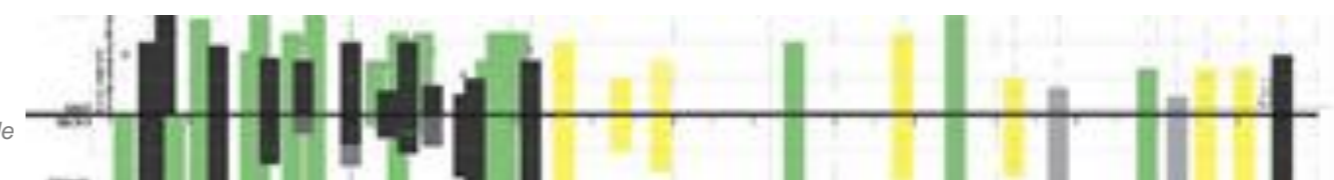
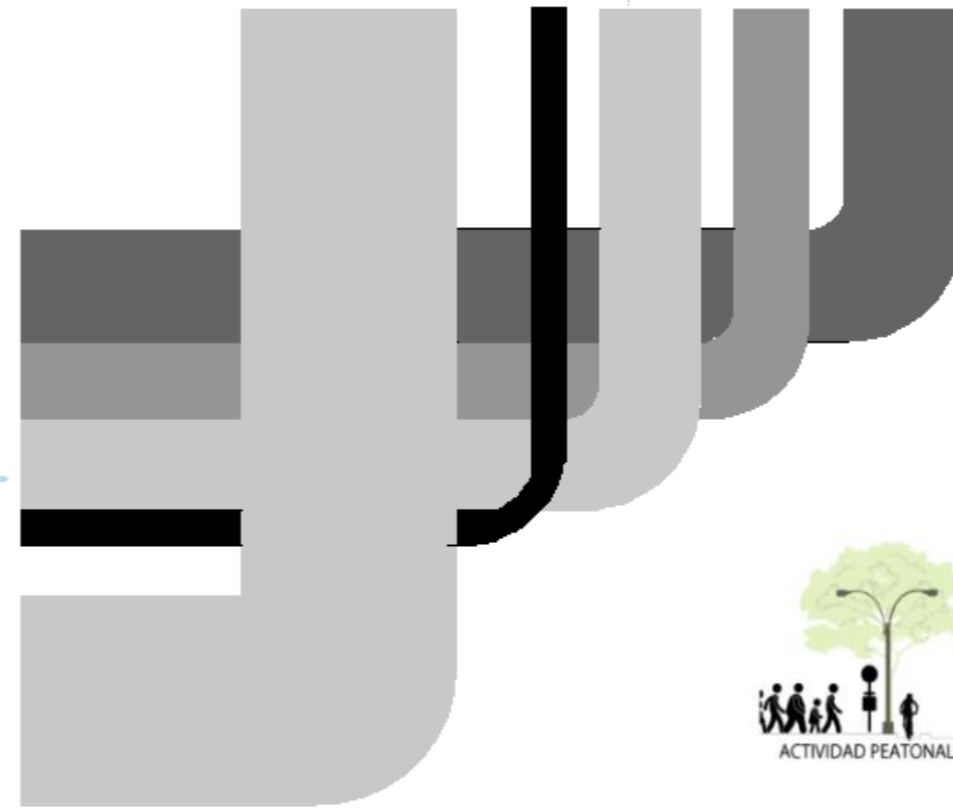
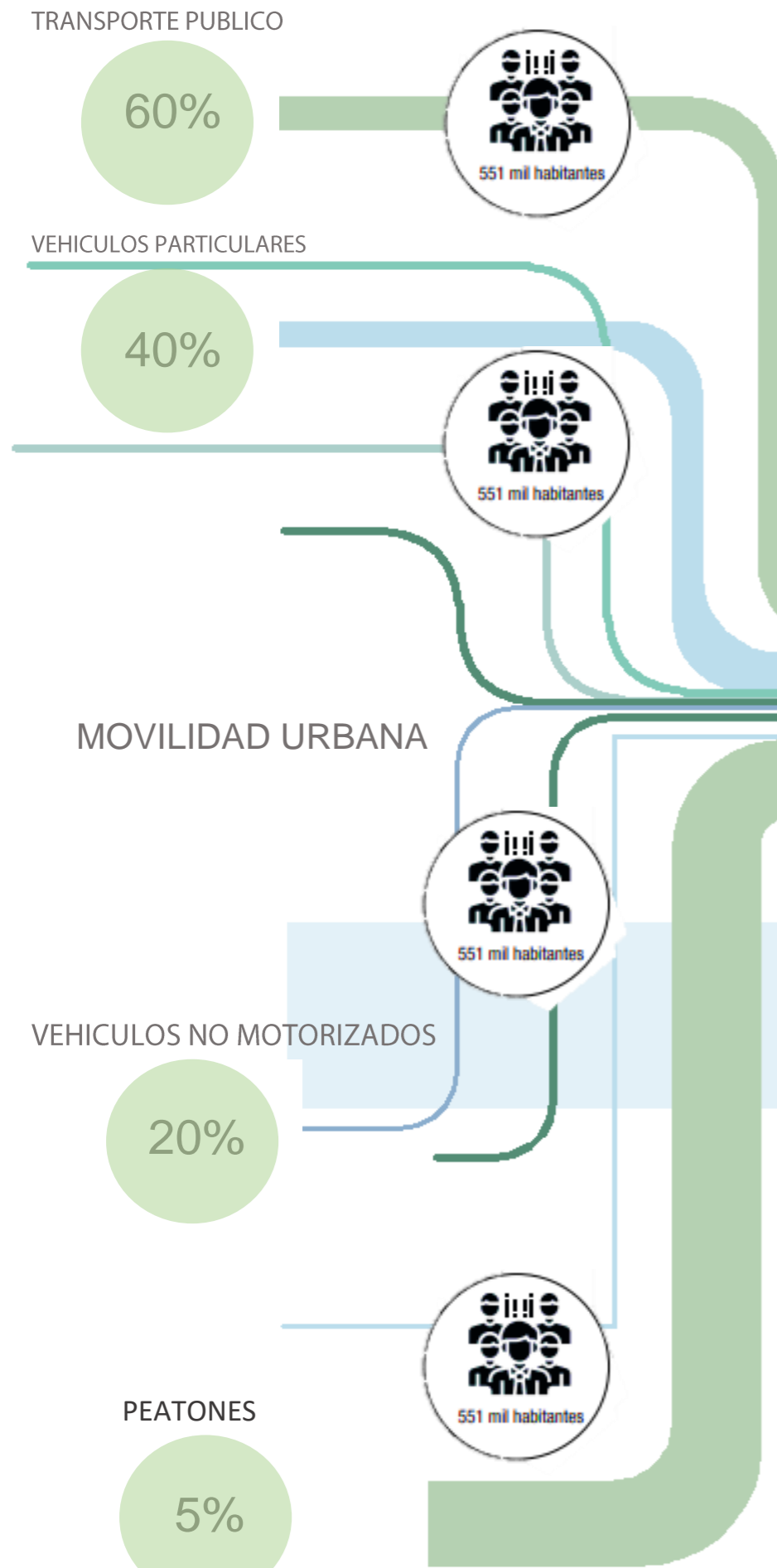
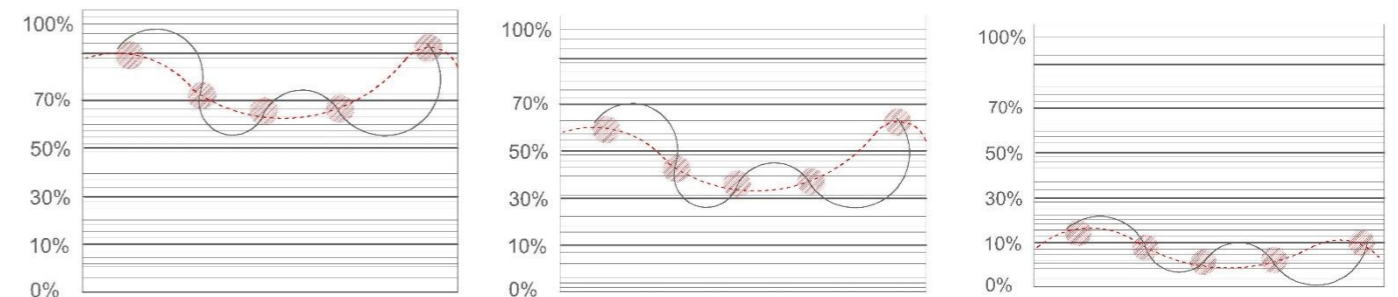


Figura 5 Movilidad Urbana (Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo)

Fuente: (Ministerio de Transportes y Comunicaciones- San Martín, 2019)

Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo son distrito que están en constante crecimiento y son urbes que se han consolidado a través de los años, y su superficie territorial se ha expandido cada vez más ocupando más territorio.



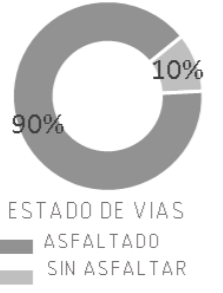
**VIAS SECUNDARIAS**

Jr. San Martín, Jr. Miguel Grau, Jr. Leoncio Prado, Av. Atahualpa y Ahuashiyacu, Av. Aviación, Jr. Ramon Castilla y Alegria Arias Morey, Jr. Jorge Chávez, Jr. Circunvalación Cumbaza y 9 de Abril, etc..



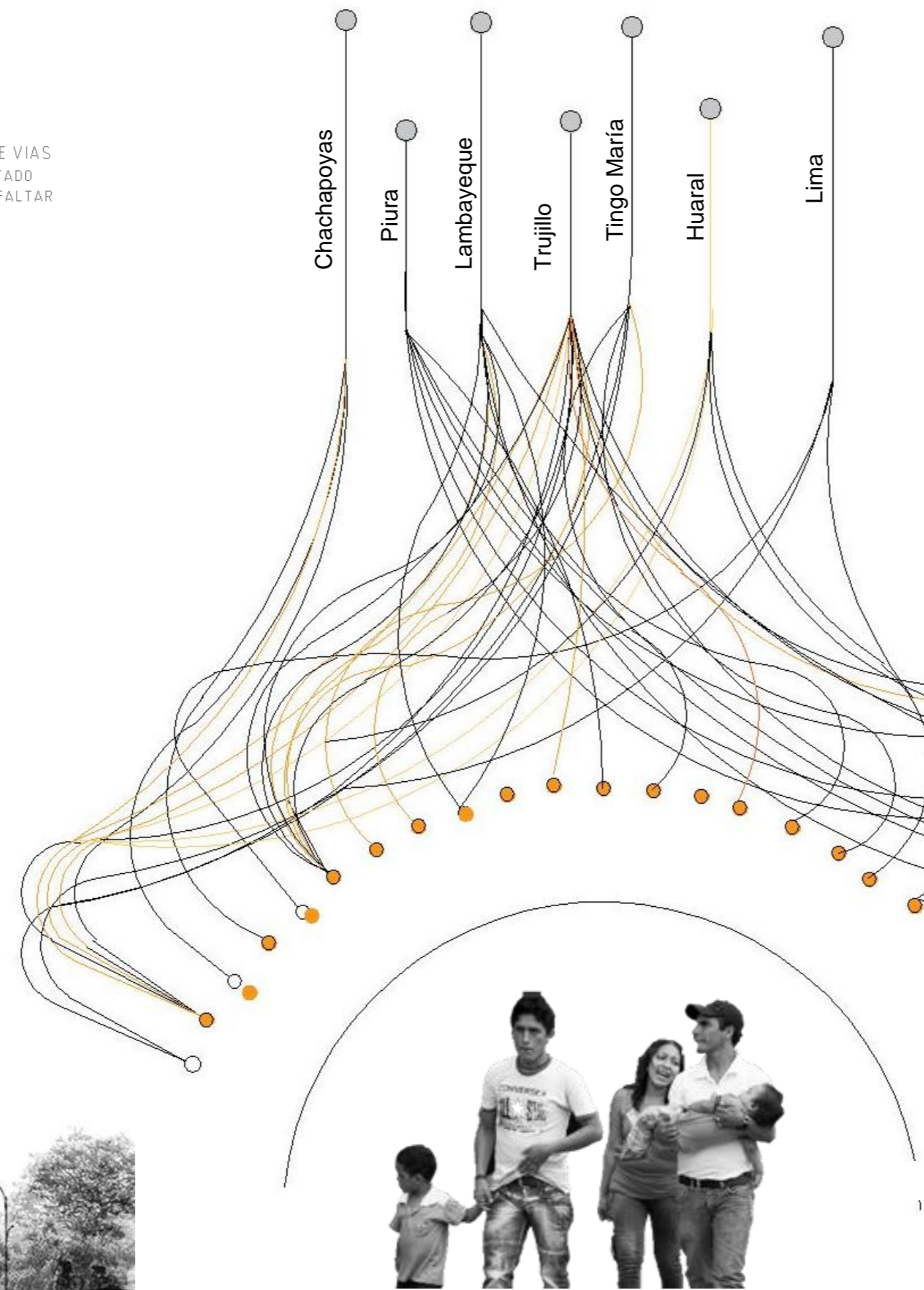
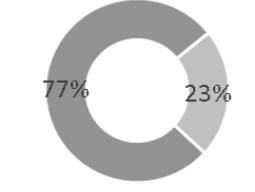
**VIAS PRINCIPALES**

- Jr. Peru, Micaela Bastidas, Orellana Augusto B. Leguía, Jr. Alfonso Ugarte, Jimenes Pimentel, Av. Circunvalación, Jr. Lima, Jr. Pedro de Urzua, Jr. Ángel Delgado, etc

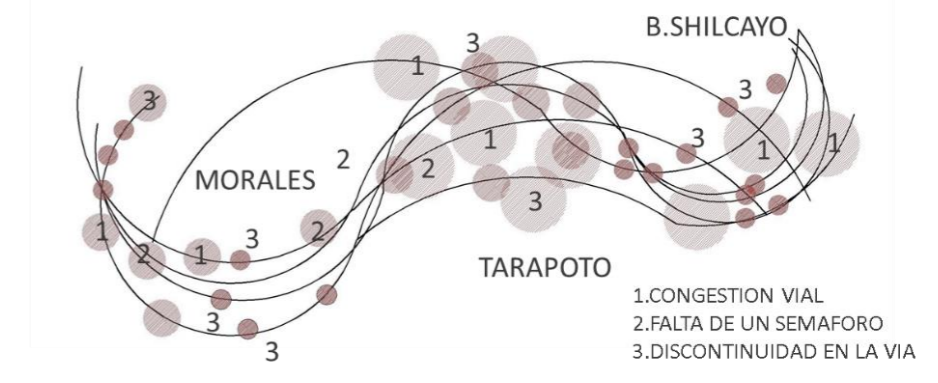


**VIAS SECUNDARIAS**

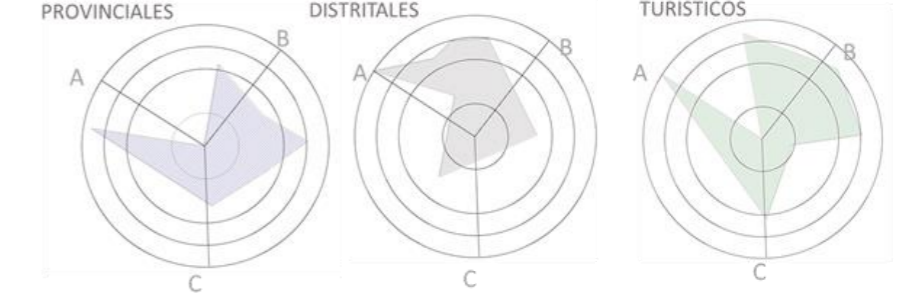
Jr. San Martín, Jr. Miguel Grau, Jr. Leoncio Prado, Av. Atahualpa y Ahuashiyacu, Av. Aviación, Jr. Ramon Castilla y Alegria Arias Morey, Jr. Jorge Chávez, Jr. Circunvalación Cumbaza y 9 de Abril, etc..



**ANALISIS VIAL DE (MORALES, TARAPOTO Y BANDA DE SHILCAYO)**  
 CONFLICTOS VIALES



**ANALISIS DE VEHICULOS PROVINCIALES, DISTRITALES Y TURISTICOS**



**PROVINCIALES**  
 A: MORALES 80%  
 B: TARAPOTO 15%  
 C: B. DE SHILCAYO 5%

**DISTRITALES**  
 A: MORALES 10%  
 B: TARAPOTO 70%  
 C: B. DE SHILCAYO 30%

**TURISTICOS**  
 A: MORALES 30%  
 B: TARAPOTO 50%  
 C: B. DE SHILCAYO 20%

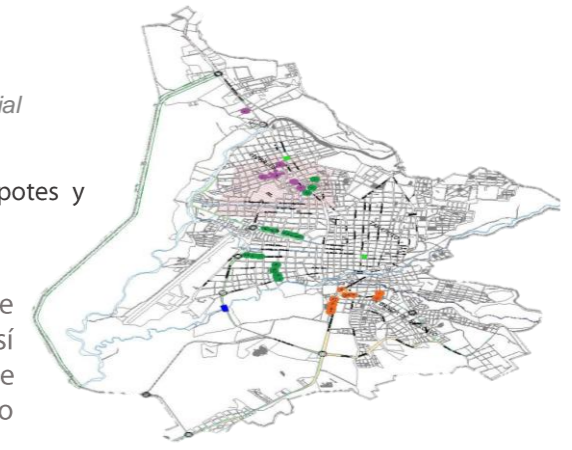


Figura 6 Análisis de flujo vial interprovincial

Fuente: (Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones SM, 2017)

El desarrollo de las urbes hace que genere mucho más fluidez vial y así mismo la llegada y salida de pasajeros a diferentes provincias o regiones.



### **3.3. Dinámica territorial y sistema vial urbano en el borde del distrito de Tarapoto y la Banda de Shilcayo.**

Los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo se encuentran geográficamente a una altura de 353 msnm, con una topografía relativamente accidentable e irregular en el núcleo urbano, actualmente tiene un conector vial interprovincial que es la vía nacional Fernando Belaunde Terry, que interconecta hacia las diferentes regiones del país y finalmente las vías colectoras y arteriales que articulan entre los tres distritos núcleos de la provincia de San Martín. La red e interconexión vial en la intersección de los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo está constituida por autopistas, carretera y caminos rurales que van hacia los anexos de las afueras de la urbe, calles urbanas e infraestructura urbana como puentes, veredas entre otros. (Gómez & Semeshenko, 2018)

El territorio del distrito de Tarapoto y la banda de Shilcayo es el resultado de todas las actividades desarrolladas dentro y fuera de la urbe, en cuanto a la dinámica del lugar corresponde a tres factores importantes, una de ellas es la conectividad comercial debido a la ubicación estratégica en el borde de ambas urbes, lo que genera mayor actividad comercial siendo esta indispensable y de gran importancia para el desarrollo económico del lugar, como segunda dinámica es la actividad turística que por su emplazamiento geográfico ambos distritos se encuentran topográficamente en desniveles que proporcionan mayor fortaleza disponiendo visuales paisajísticas, asimismo permite tener miradores y alamedas, promoviendo mayor atracción comercial y vehicular; y como último factor la afluencia vehicular presenta un gran dinamismo de vehículos, aproximadamente ocupa un 60% de la caracterización e integración de las urbes, este factor es fundamental porque es el uso principal de la zona, además de ello genera una aglomeración de vehículos en zonas o puntos donde las vías no se encuentran establecidas de acuerdo al reglamento, impidiendo el tránsito fluido tanto como de los vehículos como las personas que transitan por esa zona. (Canales García, n.d.)

El sistema vial de las urbes parte de 3 componentes fundamentales, el conflicto vehicular es uno de ellos, las principales causas del congestionamiento vehicular es la ausencia de señalización en los diferentes puntos conflictivos de la vía, específicamente en los Jr. Jorge Chávez y Jr. José Olaya que son las vías en las cuales hay más flujo de vehículos, la actividad comercial también genera e impide el tránsito libre de las personas, puesto que utilizan parte de la vía como lugar o puestos de venta teniendo como resultado que el 80% de las vías se encuentran con las diferentes problemáticas antes mencionadas, y transitada por los vehículos y un 30% de las vías son utilizadas por el peatón.

El borde de las urbes Tarapoto y la Banda de Shilcayo, se encuentra emplazada mediante una topografía con desniveles pronunciados lo cual se desarrolla la trama urbana de los distritos.

01

Edificada sobre el abanico fluvial de unos de los ríos más representativos de las urbes, el río Shilcayo, lo cual delimita los dos distritos.

02

Así mismo, las urbes se interconectan mediante la afluencia de sus vías que conforma un gran dinamismo del comportamiento del lugar.

03

Posee una gran masa arbórea, que rodea la interacción de los distritos

04

Figura 7 Análisis del emplazamiento de las urbes de la banda de Shilcayo y Tarapoto

Este sector se emplaza mediante topografía, ríos, masa arbórea y la zona urbana que son potencialidades de estudio

Fuente: Elaboración Propia

Aspecto topográfico

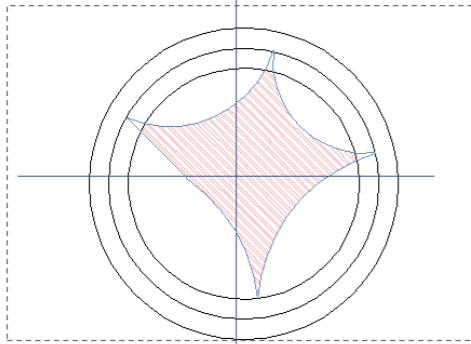
tipo de suelo; y capas de niveles

Aspecto ambiental: Arborización

Entorno y conexión directa con la alameda de la paz



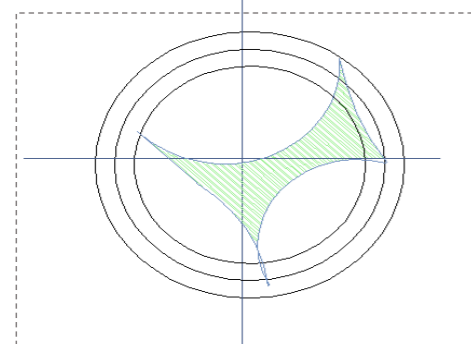
## DINÁMICA DEL LUGAR



### AFLUENCIA VEHICULAR

La afluencia vehicular de la zona a tratar presenta un gran dinamismo de vehículos, aproximadamente ocupando el 60% de la caracterización de la interacción de las urbes. Siendo el uso principal de la zona.

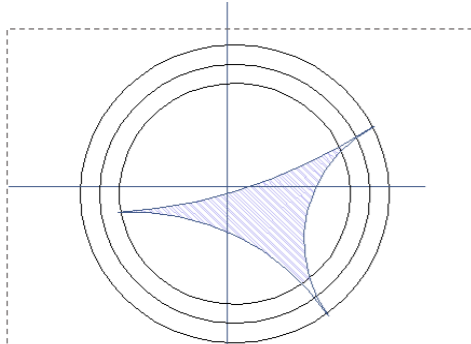
I-1 EXPANSIVO



### CONECTIVIDAD COMERCIAL

Comprendiendo la gran importancia de la zona y que es indispensable para los dos distritos, posee la mayor conectividad comercial, debido a su ubicación estratégica en el centro de las dos urbes, por lo cual ayuda a conectar el comercio de los distritos.

MEDIO



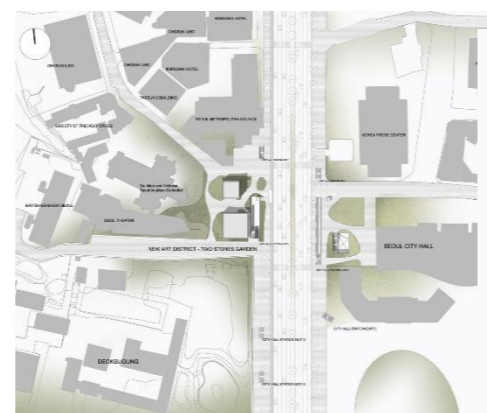
### ACTIVIDAD TURISTICA

Así mismo, al tener desniveles entre los dos distritos dispone de grandes vistas lo cual permite tener miradores y alamedas siendo esto un punto céntrico de turismo y atracción comercial como vehicular.

I-3 MINIMO



AFLUENCIA VEHICULAR



CONECTIVIDAD COMERCIAL



VIA COMO EJE PRINCIPAL DE INTERACCION

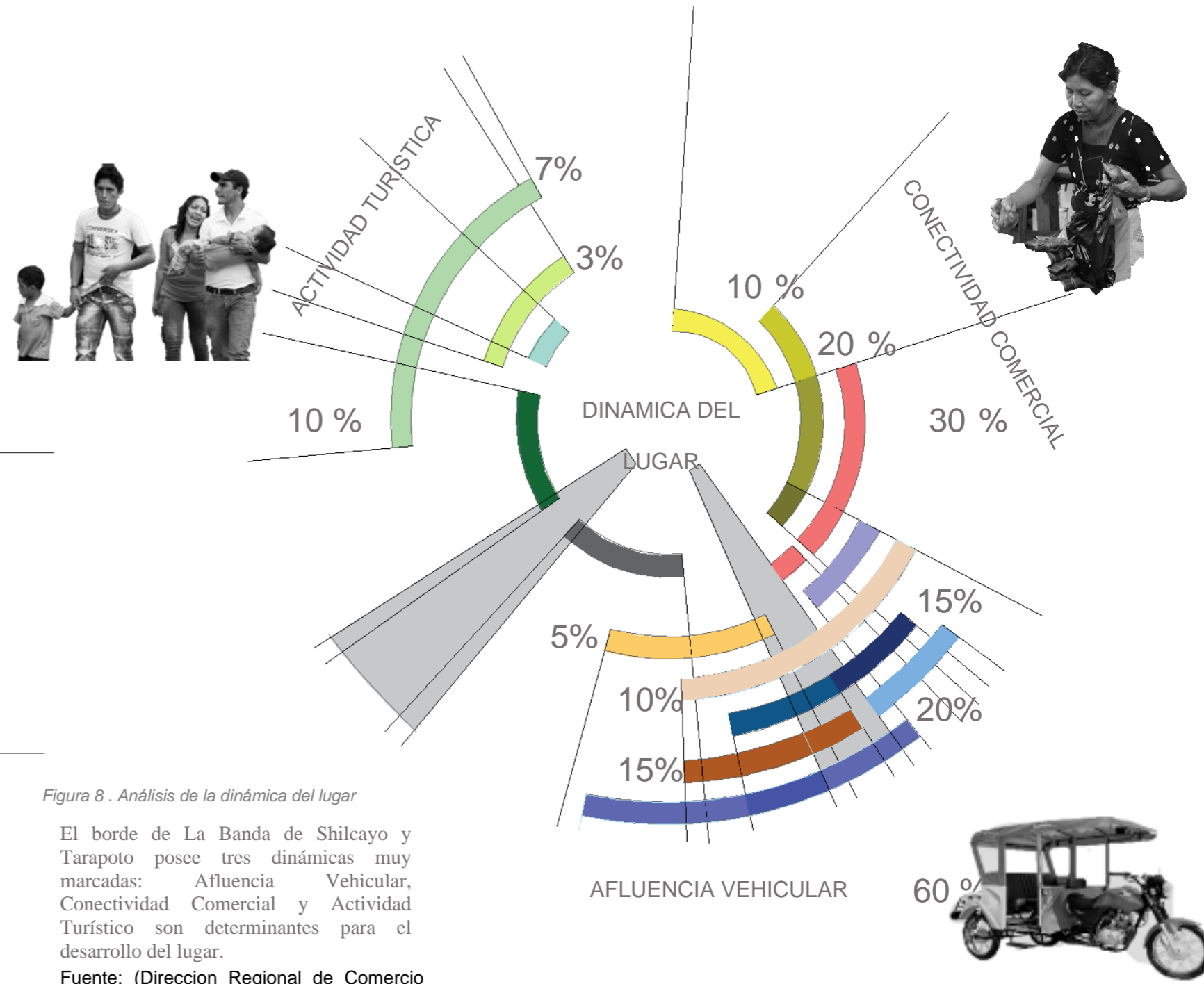


Figura 8. Análisis de la dinámica del lugar

El borde de La Banda de Shilcayo y Tarapoto posee tres dinámicas muy marcadas: Afluencia Vehicular, Conectividad Comercial y Actividad Turística son determinantes para el desarrollo del lugar.

Fuente: (Dirección Regional de Comercio Exterior Y Turismo San Martín (Dircetur Sm), 2019)

# CONFLICTO VIAL

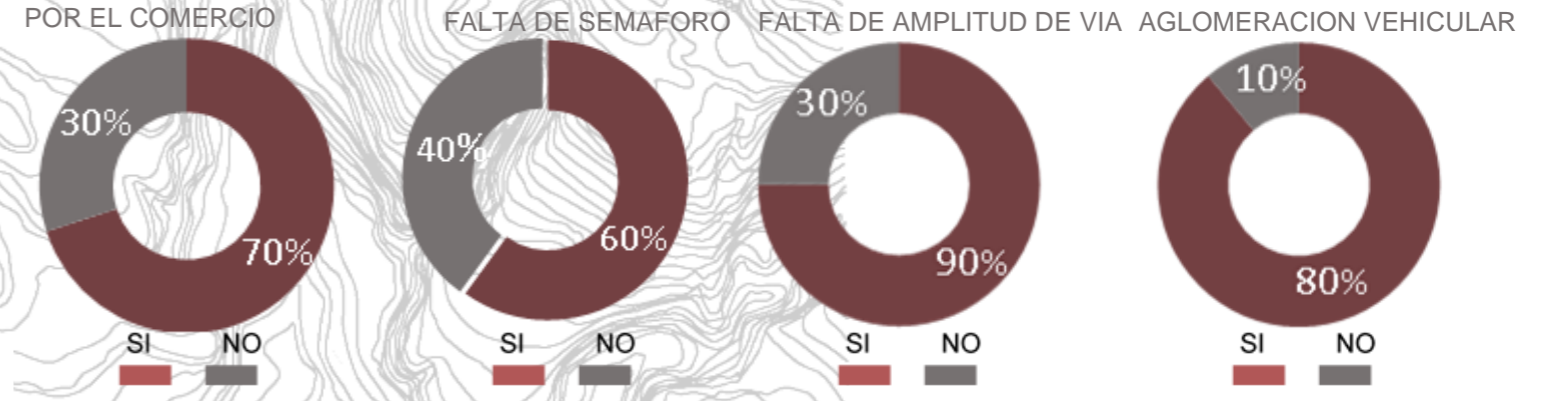


Figura 9 Conflicto Vial

Se desarrolla en la zona a estudiar, una congestión vehicular muy pronunciada siendo esto uno de los motivos principales del conflicto vial de las bordes de las urbes, posterior a esto también se observa que las vías no cumplen con lo determinado para poder aglomera a los vehículos que usan la vía Jorge Chávez.

Fuente: (Municipalidad Distrital de la Banda de shilcayo, 2020)

## PRINCIPALES CAUSAS DEL CONFLICTO



Datos obtenidos por encuestas realizadas de 100 personas de la zona de estudio.



J. ORELLANA



Jr. JORGE CHAVEZ



J.R JOSE OLAYA



J.R RENE BARTRA



J.R FERNANDO BELAUNDE TERY



J.R GREGORIO DELGADO

80%

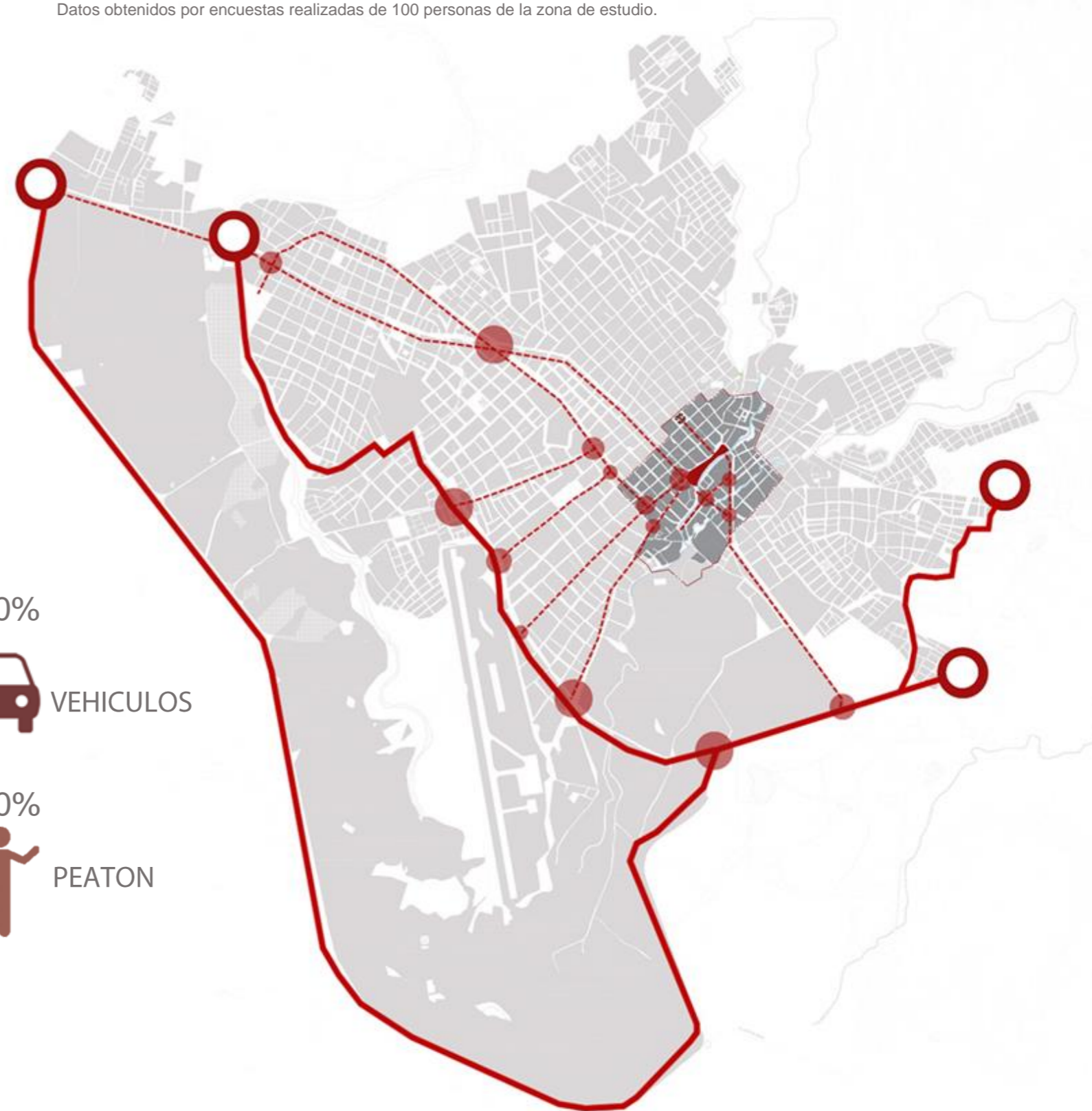


VEHICULOS

30%



PEATON



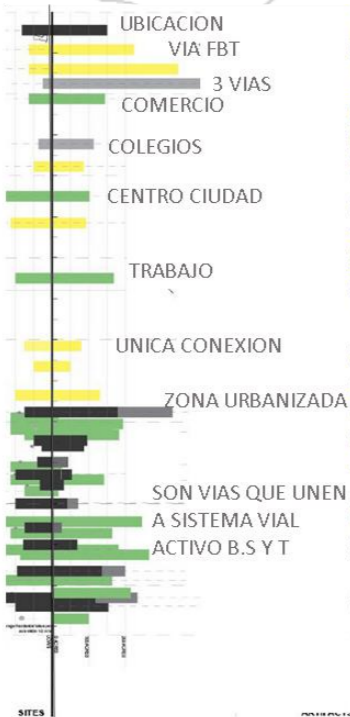
# FLUJO VEHICULAR



## CAUSANTES DE TRAFICO

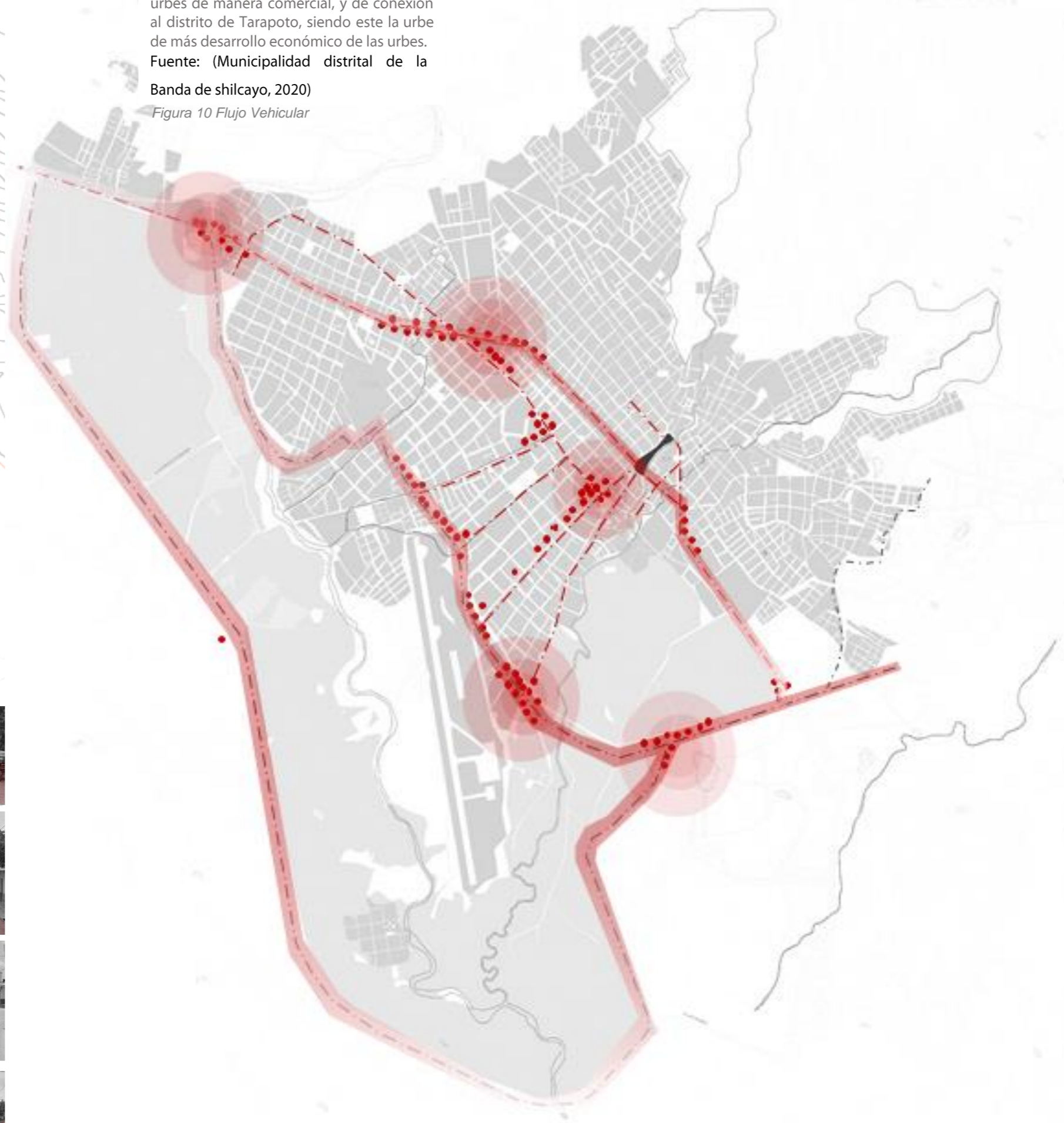


## HITOS



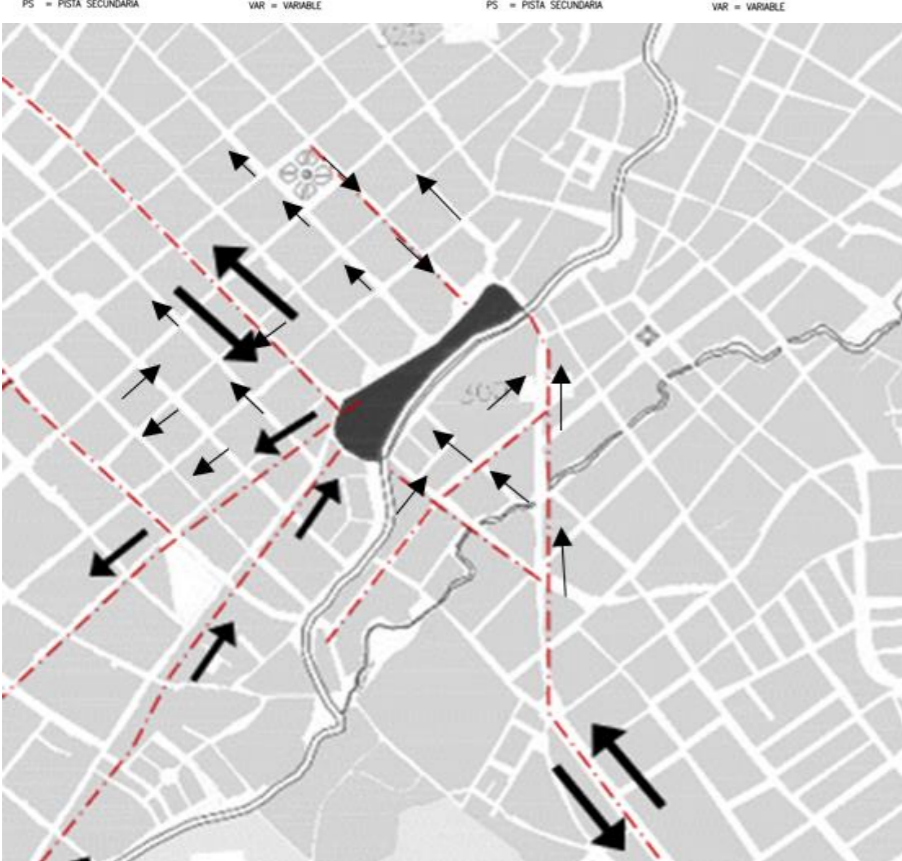
Posee un gran flujo vehicular, ocupando casi el 80% de las vías, por lo cual tiene como principal uso es de conectar a las urbes de manera comercial, y de conexión al distrito de Tarapoto, siendo este la urbe de más desarrollo económico de las urbes.  
Fuente: (Municipalidad distrital de la Banda de Shilcayo, 2020)

Figura 10 Flujo Vehicular

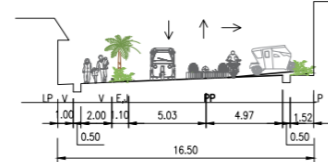


Datos obtenidos por encuestas realizadas de 100 personas de la zona de estudio.

# DIRECCION VIAL Y TOPOGRAFIA

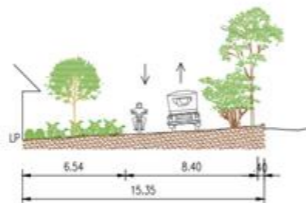


- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>LEYENDA</b>           | <b>LEYENDA</b>                             |
| B = BERMA                | R = RAMPA                                  |
| CV = CICLOVA             | SC = SEPARADOR CENTRAL                     |
| E = ESTACIONAMIENTO      | SL = SEPARADOR LATERAL                     |
| J = JARDIN               | T = TALUD                                  |
| LP = LIMITE DE PROPIEDAD | TP = PISTA EXCLUSIVA DE TRANSPORTE PUBLICO |
| PP = PISTA PRINCIPAL     | V = VEREDA                                 |
| PS = PISTA SECUNDARIA    | VAR = VARIABLE                             |



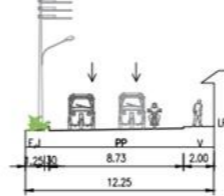
SECCION : 3-3  
 CLASIFICACION : ARTERIAL  
 NOMBRE : JORGE CHAVEZ-FERANDO BELAUDE TERRY  
 DISTRITO(S) : TARAPOTO  
 TRAMO : INTERACCION JORGE CHAVEZ-FERNANDO-JOSE OLAYA

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>LEYENDA</b>           | <b>LEYENDA</b>                             |
| B = BERMA                | R = RAMPA                                  |
| CV = CICLOVA             | SC = SEPARADOR CENTRAL                     |
| E = ESTACIONAMIENTO      | SL = SEPARADOR LATERAL                     |
| J = JARDIN               | T = TALUD                                  |
| LP = LIMITE DE PROPIEDAD | TP = PISTA EXCLUSIVA DE TRANSPORTE PUBLICO |
| PP = PISTA PRINCIPAL     | V = VEREDA                                 |
| PS = PISTA SECUNDARIA    | VAR = VARIABLE                             |



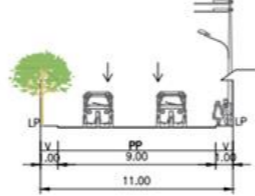
SECCION : 6-6  
 CLASIFICACION : ARTERIAL  
 NOMBRE : JR.MALECON  
 DISTRITO(S) : BANDA DE SHILCAYO  
 TRAMO : BANDA DE SHILCAYO Y TARAPOTO

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>LEYENDA</b>           | <b>LEYENDA</b>                             |
| B = BERMA                | R = RAMPA                                  |
| CV = CICLOVA             | SC = SEPARADOR CENTRAL                     |
| E = ESTACIONAMIENTO      | SL = SEPARADOR LATERAL                     |
| J = JARDIN               | T = TALUD                                  |
| LP = LIMITE DE PROPIEDAD | TP = PISTA EXCLUSIVA DE TRANSPORTE PUBLICO |
| PS = PISTA SECUNDARIA    | V = VEREDA                                 |
|                          | VAR = VARIABLE                             |



SECCION : 8-8  
 CLASIFICACION : ARTERIAL  
 NOMBRE : JORGE CHAVEZ  
 DISTRITO(S) : TARAPOTO  
 TRAMO : JORGE CHAVEZ-FERNANDO BELAUDE TERRY

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>LEYENDA</b>           | <b>LEYENDA</b>                             |
| B = BERMA                | R = RAMPA                                  |
| CV = CICLOVA             | SC = SEPARADOR CENTRAL                     |
| E = ESTACIONAMIENTO      | SL = SEPARADOR LATERAL                     |
| J = JARDIN               | T = TALUD                                  |
| LP = LIMITE DE PROPIEDAD | TP = PISTA EXCLUSIVA DE TRANSPORTE PUBLICO |
| PP = PISTA PRINCIPAL     | V = VEREDA                                 |
| PS = PISTA SECUNDARIA    | VAR = VARIABLE                             |



SECCION : 14-14  
 CLASIFICACION : COLECTORA  
 NOMBRE : JR.JUAN VARGAS  
 DISTRITO(S) : TARAPOTO  
 TRAMO : JR.JUAN VARGAS- RICARDO PALMA

Figura 11 Análisis de Dirección Vial y Topografía  
 El ámbito de estudio presenta su vía con un porcentaje de 70% en una sola dirección siendo vía arteriales o colectoras y un 30% de vías de doble sentido, que en sus vías de mayor alcance vehicular y mayor demanda, siendo vial principales o arteriales.

Fuente: Elaboración Propia



# PROPUESTA VIAL

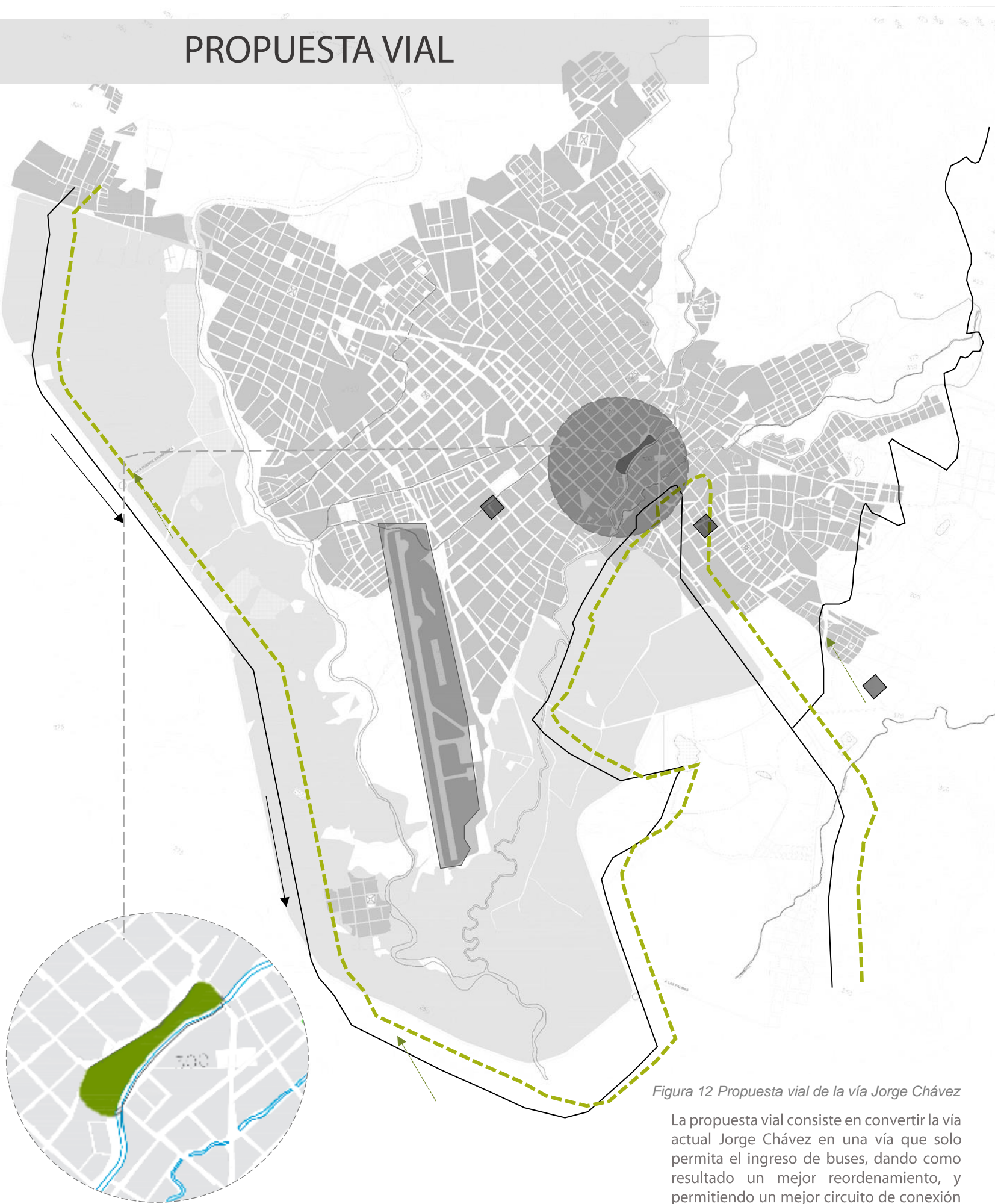


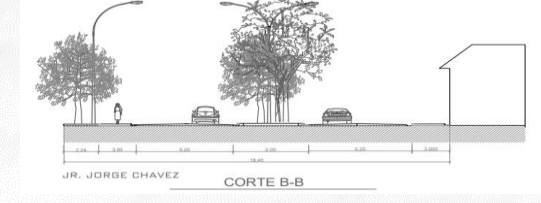
Figura 12 Propuesta vial de la vía Jorge Chávez  
 La propuesta vial consiste en convertir la vía actual Jorge Chávez en una vía que solo permita el ingreso de buses, dando como resultado un mejor reordenamiento, y permitiendo un mejor circuito de conexión de buses desde Sur y Norte

Fuente: Elaboración Propia

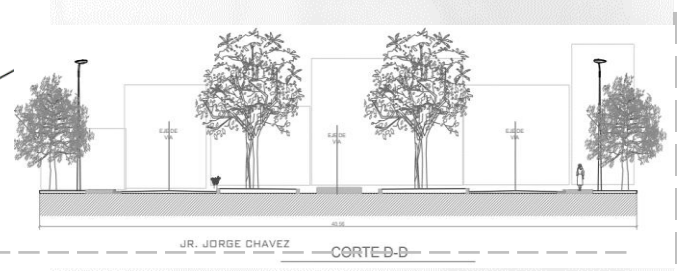
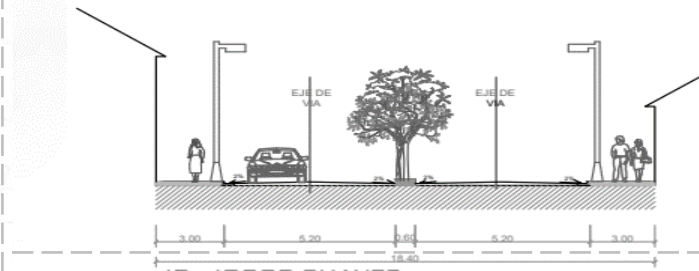
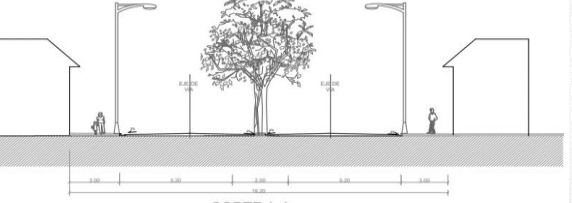
**SUR**  
 Ingresa por la carretera Yurimaguas  
 Ingresa por la Fernando Belaunde Terry  
 Jr. Jorge Chávez  
 Vía evitamiento antigua  
 Vía de evitamiento nueva.  
 Tocache, Tingo María, Pucallpa, Lima

**NORTE**  
 Ingresa por la Vía evitamiento nueva  
 Vía evitamiento antigua  
 Jr. Jorge Chávez  
 Fernando Belaunde Terry  
 Moyobamba, chachapoyas, Bagua, Chiclayo, Trujillo, Lima

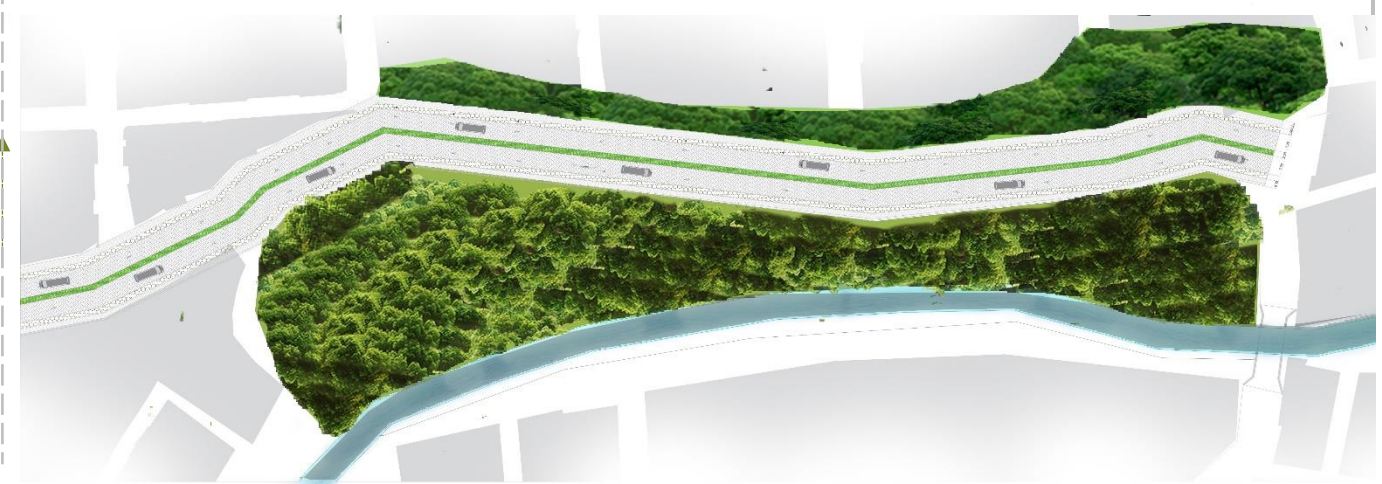
## CORTE TRANSVERSAL-Jr. Jorge Chávez



## CORTE TRANSVERSAL-Vía evitamiento



## VIA PEATONAL Y VEHICULOS MAYORES

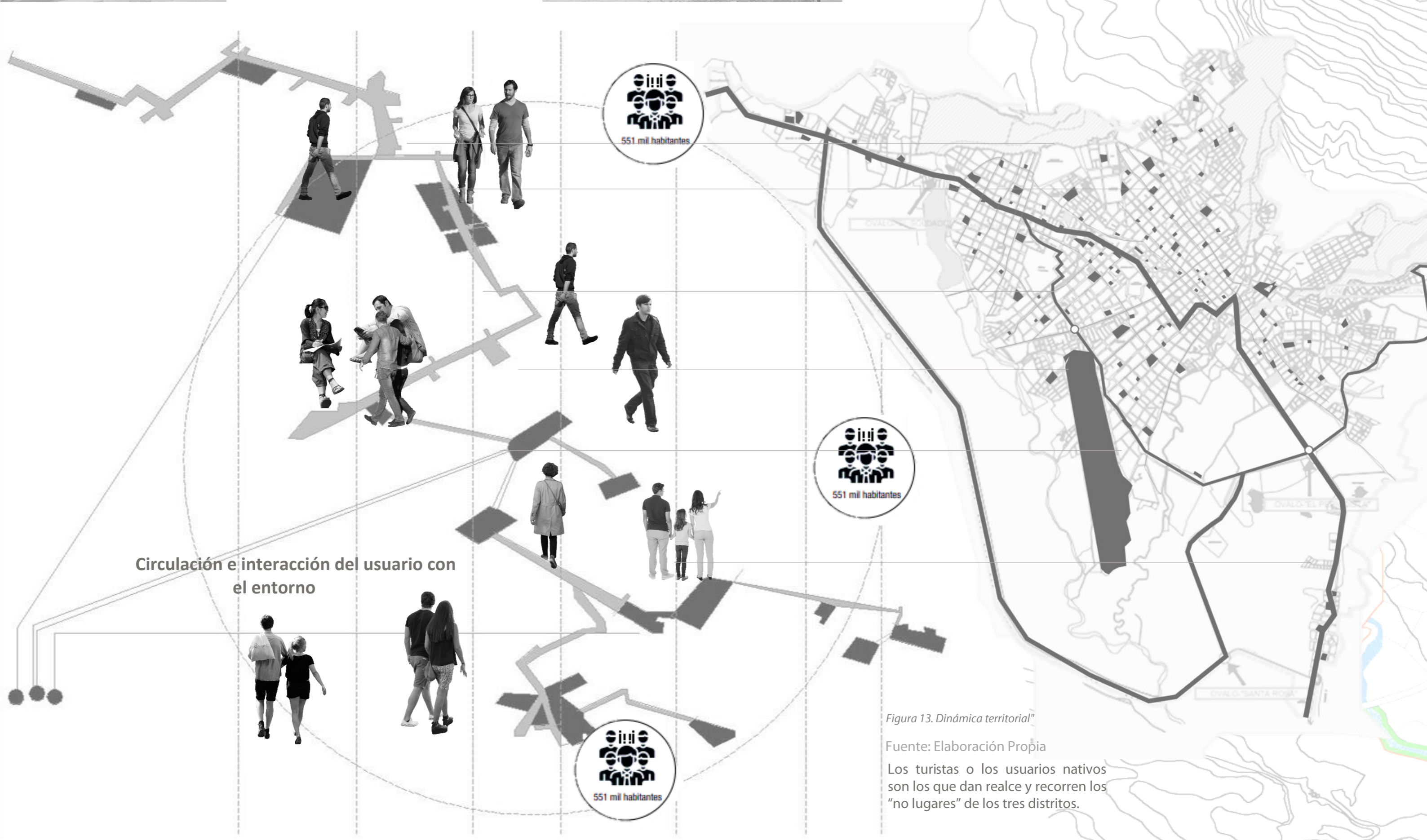


### **3.4. Articulación vial y emplazamiento territorial para un terminal terrestre interprovincial**

En la actualidad la articulación vial de las urbes (Tarapoto y Banda de Shilcayo) presenta un deficiente ordenamiento y articulación en el sistema vial, una de las vías nacionales que sirve de interconexión entre las diferentes regiones y provincias del país, actualmente es la que pasa por la intersección de ambas urbes (Tarapoto y la Banda de Shilcayo) y específicamente entre el Jr. Bolívar y las vías colectoras que llegan hacia ella (Jr. Orellana, Jr. José Olaya, Jr. Rene Bartra, Jr. Gregorio delgado), presentan diversas problemáticas, siendo la desarticulación de las vías la que genera más conflicto, impide y dificulta tanto para los vehículos como para las personas poder llegar al lugar con una accesibilidad adecuada.(Ayala De las Casas, 2018)

La manera en la que es establecida una relación entre la zona intervenida y el sitio es dinámicamente particular, la zona intervenida se encuentra emplazada a través de una superficie topográfica, y un alto relieve, pudiendo apreciar en distintas formaciones con llanuras y depresiones, presentando diversidad de desniveles por todo el recorrido vial, y con más proximidad por el sector alameda de la paz, todo esto como consecuencia de los agentes externos e internos, y sobre todo consecuentes de los factores climáticos que se presentan en la zona; de la misma manera ambas urbes se interconectan mediante la afluencia de las vías Fernando Belaunde Terry y Jr. Bolívar, conformando un gran dinamismo de comportamiento del lugar.(Hincapie et al., 2017) Debido a la localización y diversidad geográfica posee una variedad de masa Arborea con todo tipo de plantas oriundas de la provincia de Tarapoto, siendo la planta de arecaceae(palmera) las más característica de la zona, por consiguiente, se localiza sobre el abanico fluvial de uno de los ríos más representativos de las urbes, el rio Shilcayo, que es un delimitante urbano entre los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo, además de ser una de las potencialidades, a pesar de ser una zona con diferentes problemáticas, también tiene sus ventajas y fortalezas, en las que el usuario puede sentir diferentes sensaciones al estar transitando por la zona, emplazar un terminal en este sector además de ser un interconector de ambas urbes promueve el desarrollo económico turístico y la propia identidad que con el tiempo se ha ido perdiendo. (Hincapie et al., 2017)

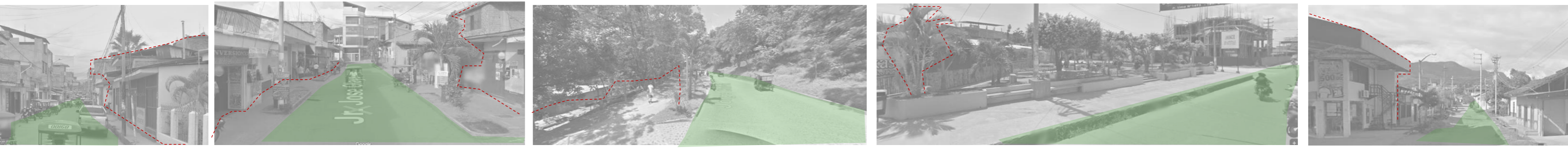
También estos espacios acontecen al usuario tales como: Turistas que son los usuarios que emergen a la ciudad visitada, así mismo se encuentran el usuario nativo, estos son los que se trasladan a otra ciudad, y por último tenemos el usuario trabajador ellos son parte de las terminales y son los que ejecutan el traslado de pasajeros. Los terminales terrestres actuales están relacionados con una gran demanda de espacios de consumismo, por lo que los terminales ya mencionados y no refleja un lugar, cultura, historia, contexto, ni identidad de la ciudad, sino que se mimetiza con un entorno urbano deficiente.



Circulación e interacción del usuario con el entorno

Figura 13. Dinámica territorial"

Fuente: Elaboración Propia  
 Los turistas o los usuarios nativos son los que dan realce y recorren los "no lugares" de los tres distritos.



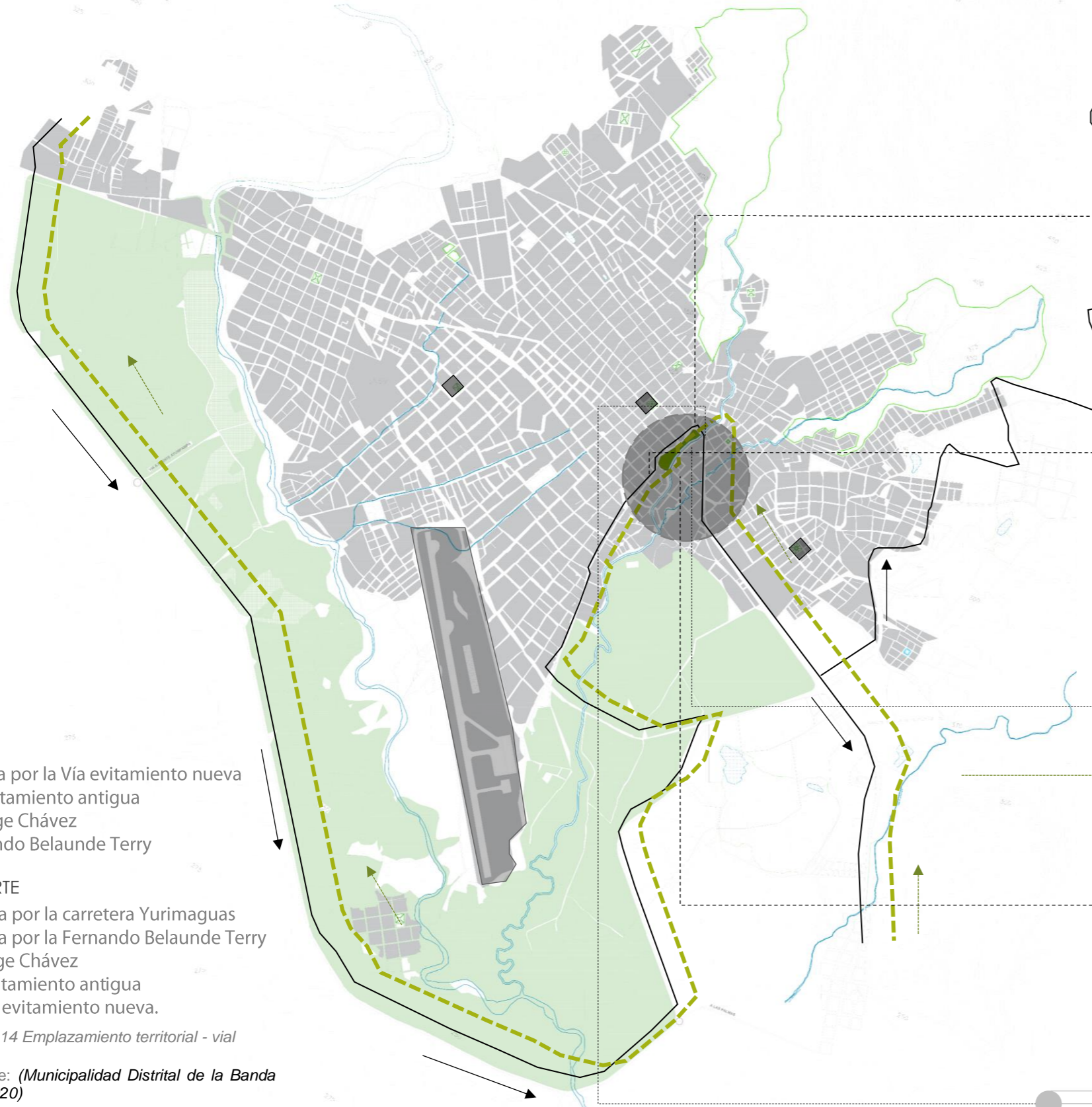
Jr. Pedro de urza

Jr. José Olaya

Jr. Jorge Chávez

Fernando Belaunde Terry

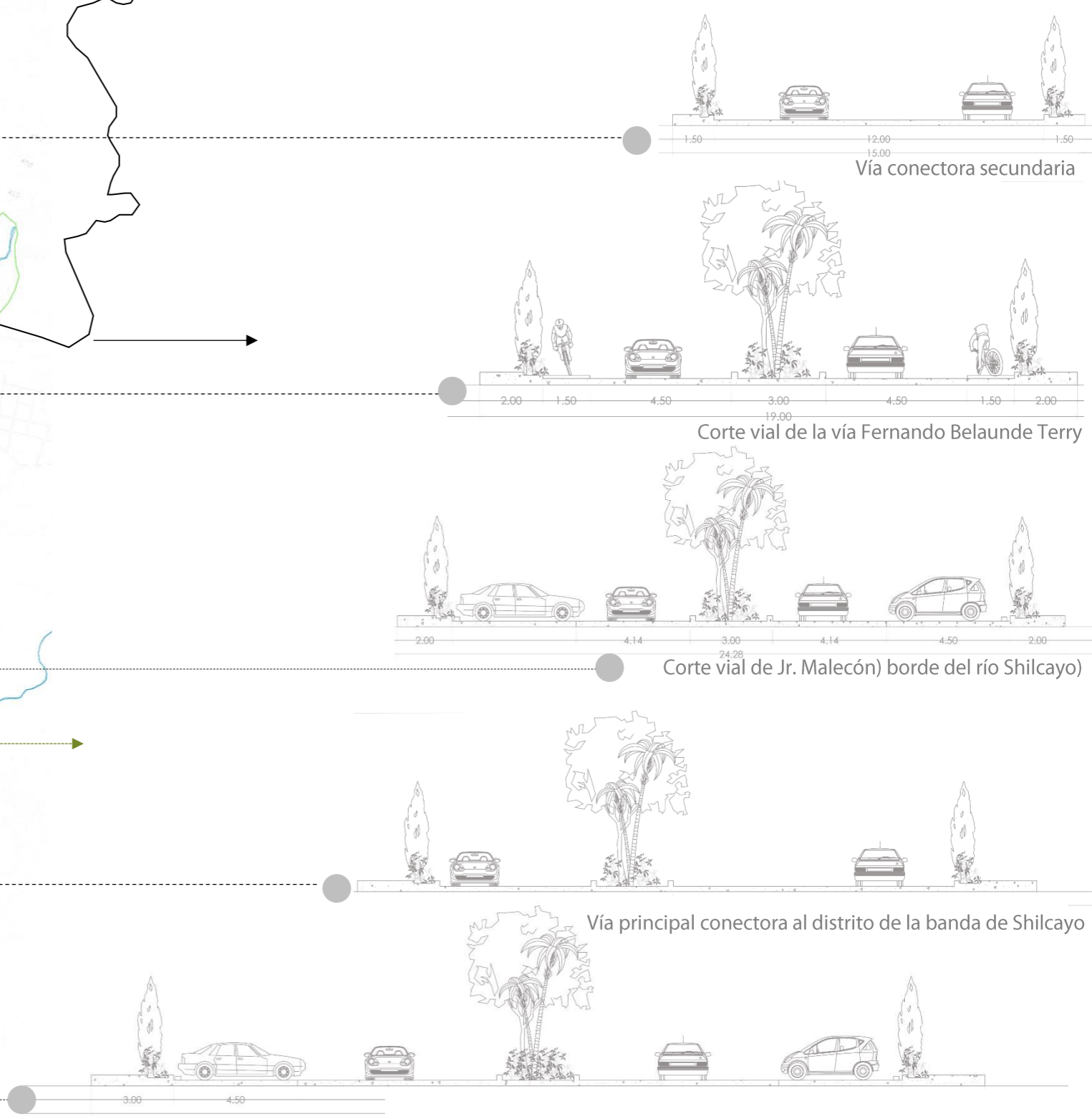
Jr. Malecón



**SUR**  
 Ingresar por la Vía evitamiento nueva  
 Vía evitamiento antigua  
 Jr. Jorge Chávez  
 Fernando Belaunde Terry

**NORTE**  
 Ingresar por la carretera Yurimaguas  
 Ingresar por la Fernando Belaunde Terry  
 Jr. Jorge Chávez  
 Vía evitamiento antigua  
 Vía de evitamiento nueva.

Figura 14 Emplazamiento territorial - vial  
 Fuente: (Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo, 2020)



Intersección entre las vías colectoras (j. Jorge Chávez y Jr. José Olaya)



**PONA**  
Socratea exorrhiza  
25M Altura



**SHAPAJA**  
Attalea speciosa  
30 m de altura



**ADONIDIA**  
Veitchia merrilli  
3 a 7m de altura



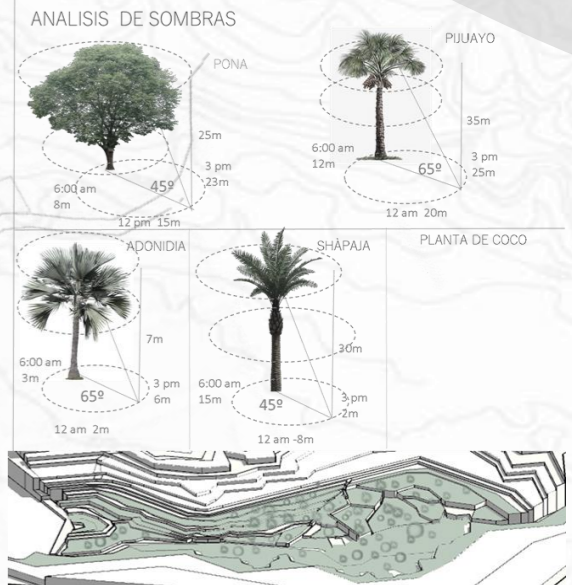
**PIJUAYO**  
Bactris gasipaes  
35



**COCO**  
Cocos Nucifera  
30 m de altura



Se encuentra rodeado de una zona arborizada, que es uno de los pulmones de la provincia de San Martín, en las cuales se encuentra diversos tipos de árboles, algunos propios del lugar, y otros que con el pasar del tiempo se ha ido incorporando, siendo una de las plantas más representativas del lugar la planta de coco, con una altura que varía entre los 30 y 40m.



**PORCENTAJE**



Figura 15 Entorno y arborización de la zona intervenida  
(Municipalidad distrital de la banda de shilcayo, 2019)

**EMPLAZAMIENTO**

Emplazamiento en el jr. Jorge Chávez y Jr. Malecón, se encuentra entre la alameda de la Paz y el Río Cumbaza, brindando diversas potencialidades al lugar. Esta en la interacción de las vías nacional que es la FBT y la vía colectora Jr. Jorge Chávez y en proximidad con la Vía evitamiento

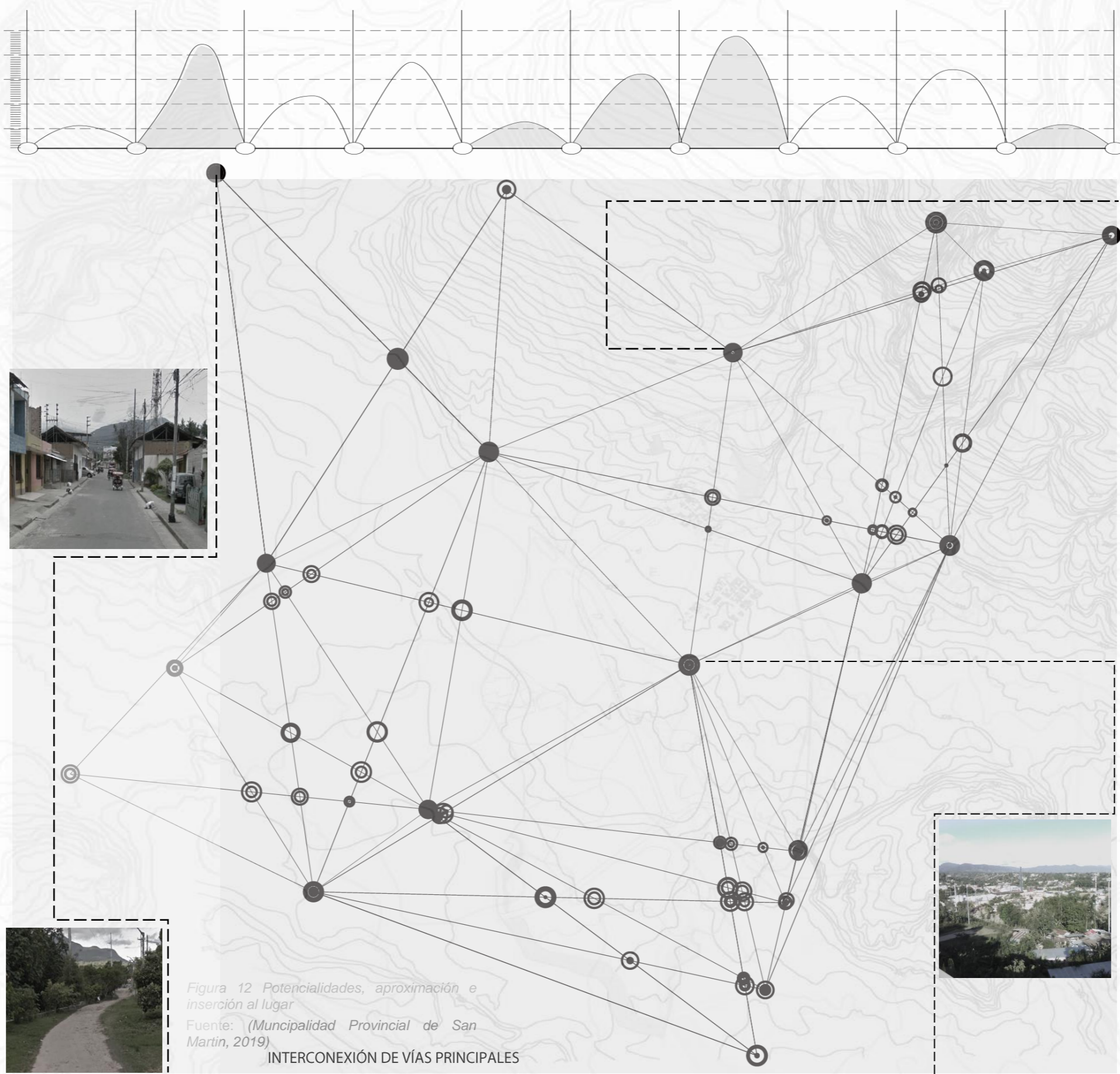


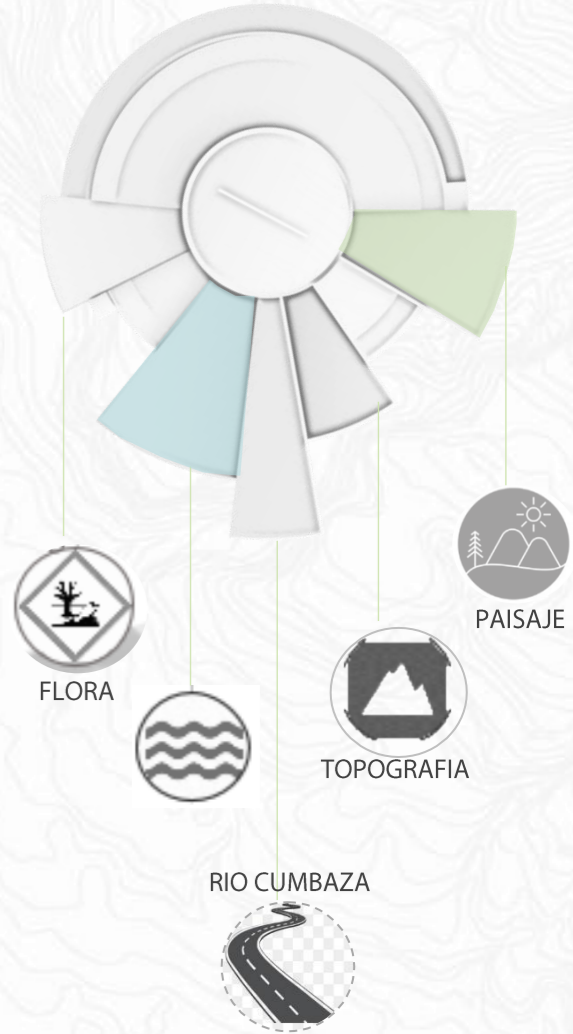
Figura 12 Potencialidades, aproximación e inserción al lugar  
Fuente: (Municipalidad Provincial de San Martín, 2019)

INTERCONEXIÓN DE VÍAS PRINCIPALES

1 Entorno paisajístico (Río Shilcayo y Río cumbaza, arborización)

2 Contexto urbano (Interconexión de las vías, Fernando Belaunde Terry y vías colectoras)

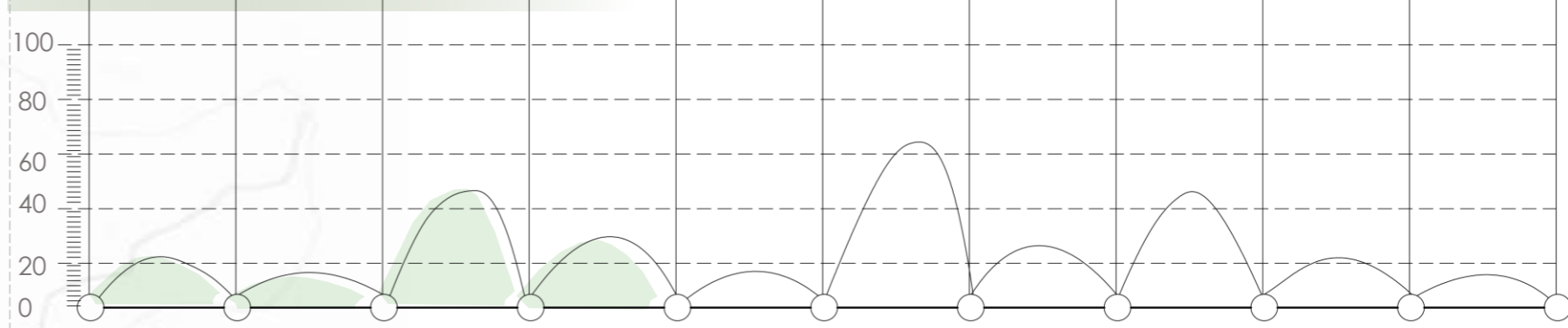
3 Superficie topográfica (Relieve, llanuras y depresiones)



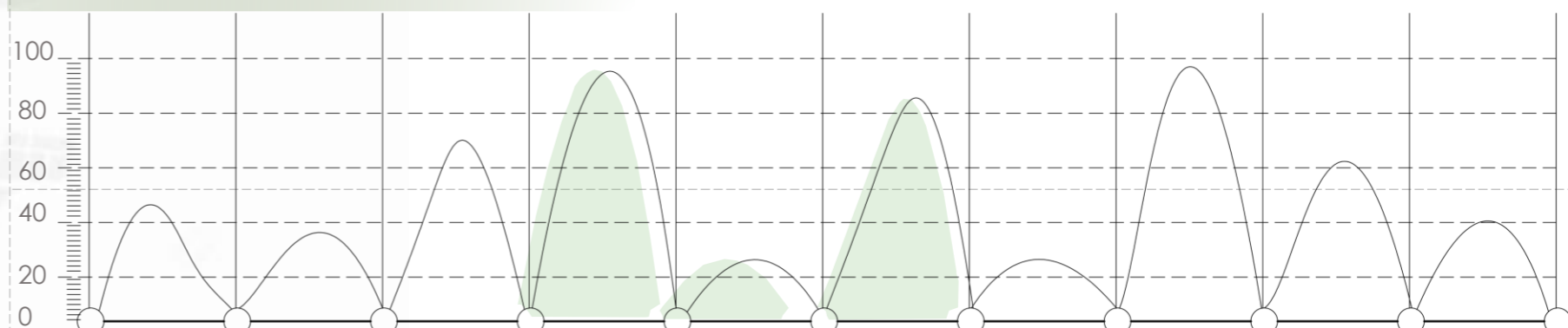
La aproximación al lugar es relativamente deficiente por presentar problemáticas que impiden circular y transitar con total normalidad, pero además de ello presenta fortalezas como el entorno paisajístico, donde el usuario tiene una visual muy atractiva, por el relieve y el desnivel de la zona.



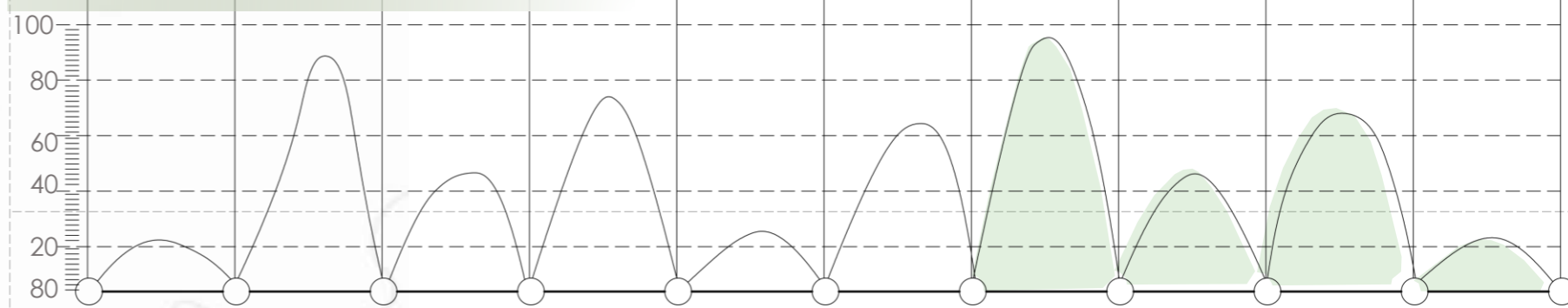
### USUARIO TURISTA



### USUARIO NATIVO

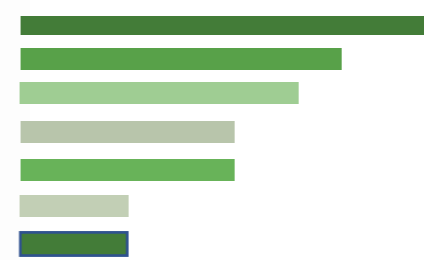


### USUARIO TRABAJADOR

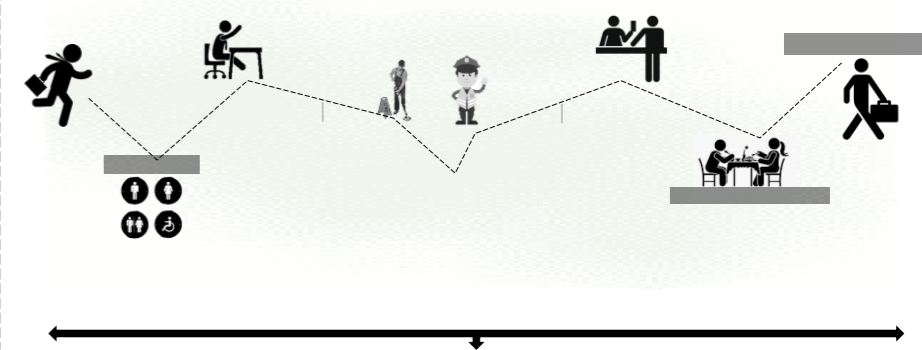


### ASPECTOS NEGATIVOS QUE ASOCIA EL USUARIO CON EL LUGAR

- Mucho trafico
- Carreteras y pistas en mal estado
- Ciudad desordenada
- Falta de vigilancia en carreteras
- Mucho comercio informal
- Delincuencia robos asaltos
- Atractivos turísticos en mal estado.

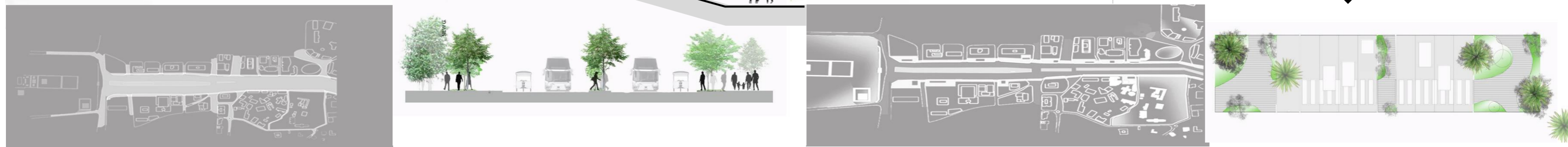


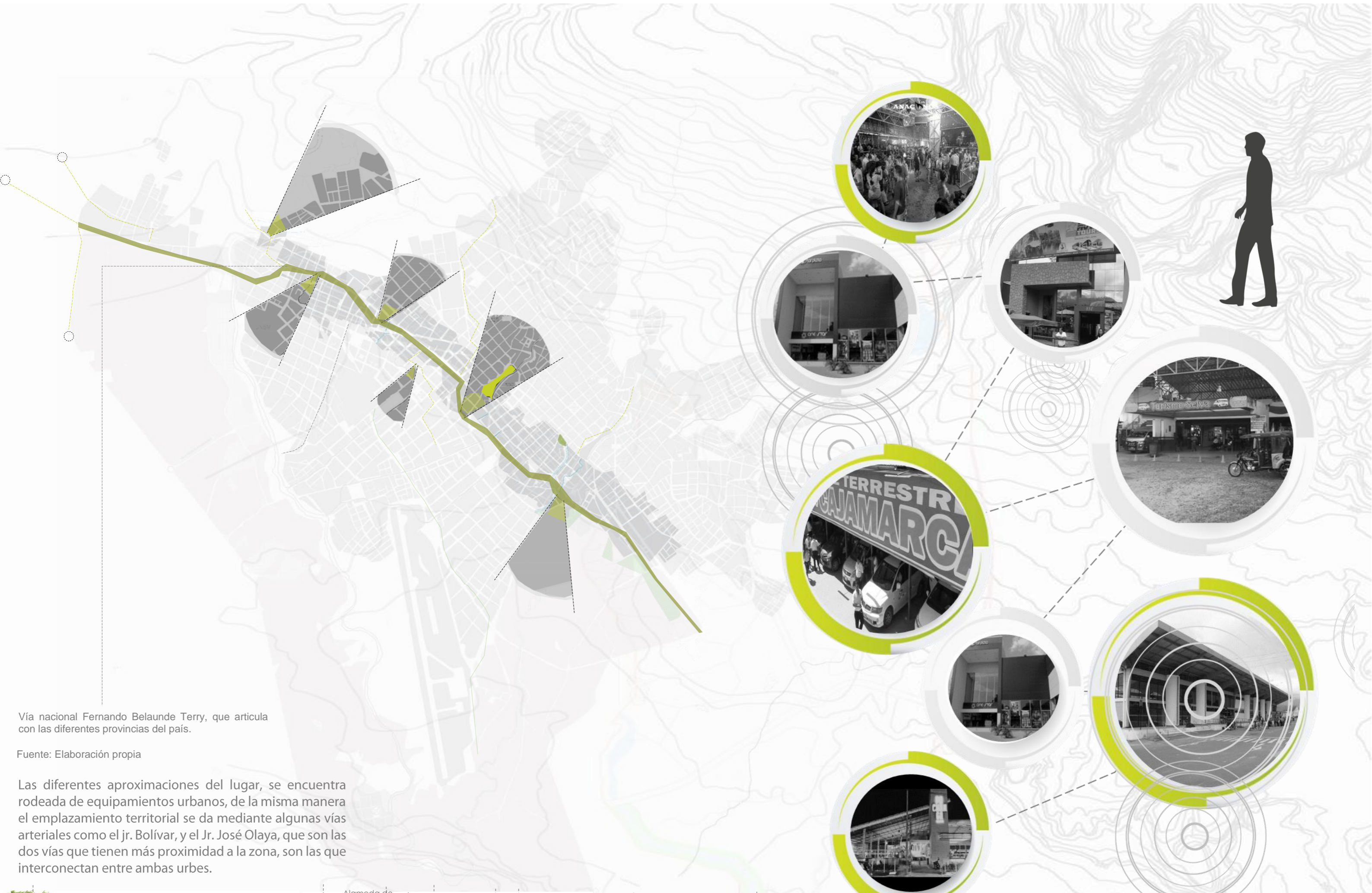
### ANALISIS DE DESPLAZAMIENTO DE USUARIOS



| USUARIOS   | ALTURAS | SENTIR     |
|------------|---------|------------|
| TURISTAS   | ALTO    | CONEXION   |
| NATIVOS    | MEDIO   | PERTNENCIA |
| TRABAJADOR | BAJO    | COMPONENTE |

Figura 17 Análisis de tipos de usuario y desplazamiento





Vía nacional Fernando Belaunde Terry, que articula con las diferentes provincias del país.

Fuente: Elaboración propia

Las diferentes aproximaciones del lugar, se encuentra rodeada de equipamientos urbanos, de la misma manera el emplazamiento territorial se da mediante algunas vías arteriales como el jr. Bolívar, y el Jr. José Olaya, que son las dos vías que tienen más proximidad a la zona, son las que interconectan entre ambas urbes.



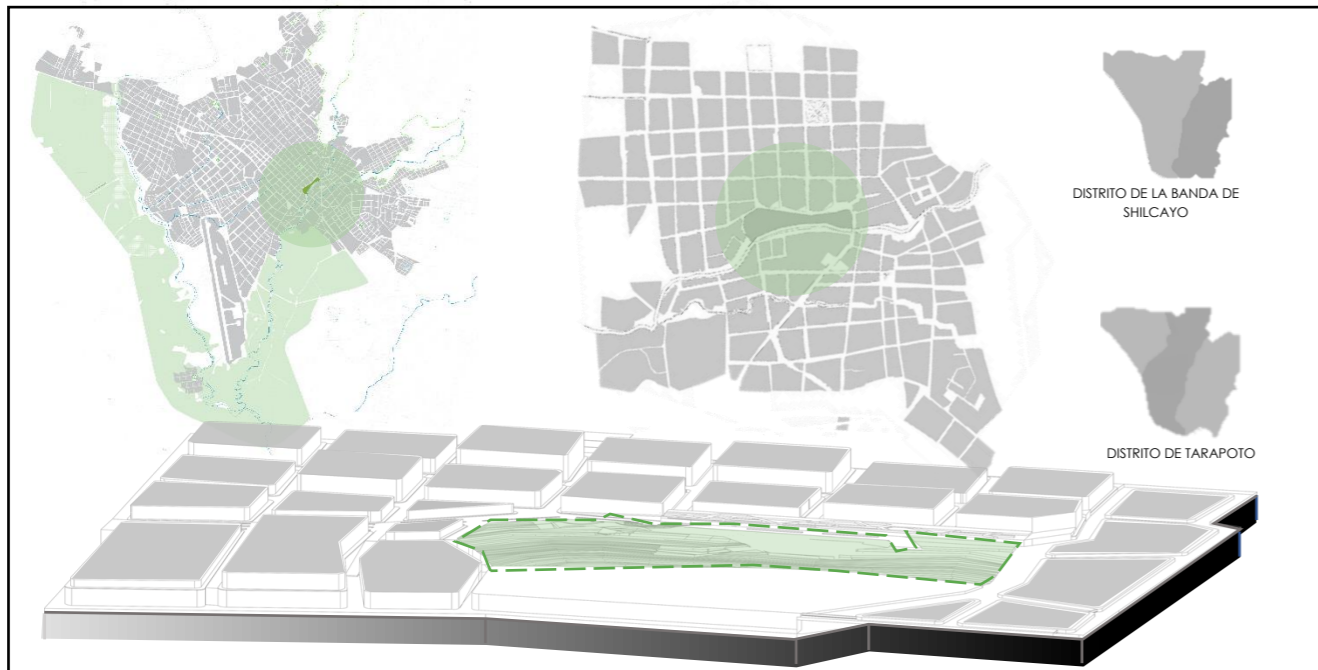
Figura 18 Dinámica urbana en la intersección del distrito de Tarapoto y la banda de Shilcayo

## **5. Discusión de resultados**

## 5.1.Estrategias Proyectuales

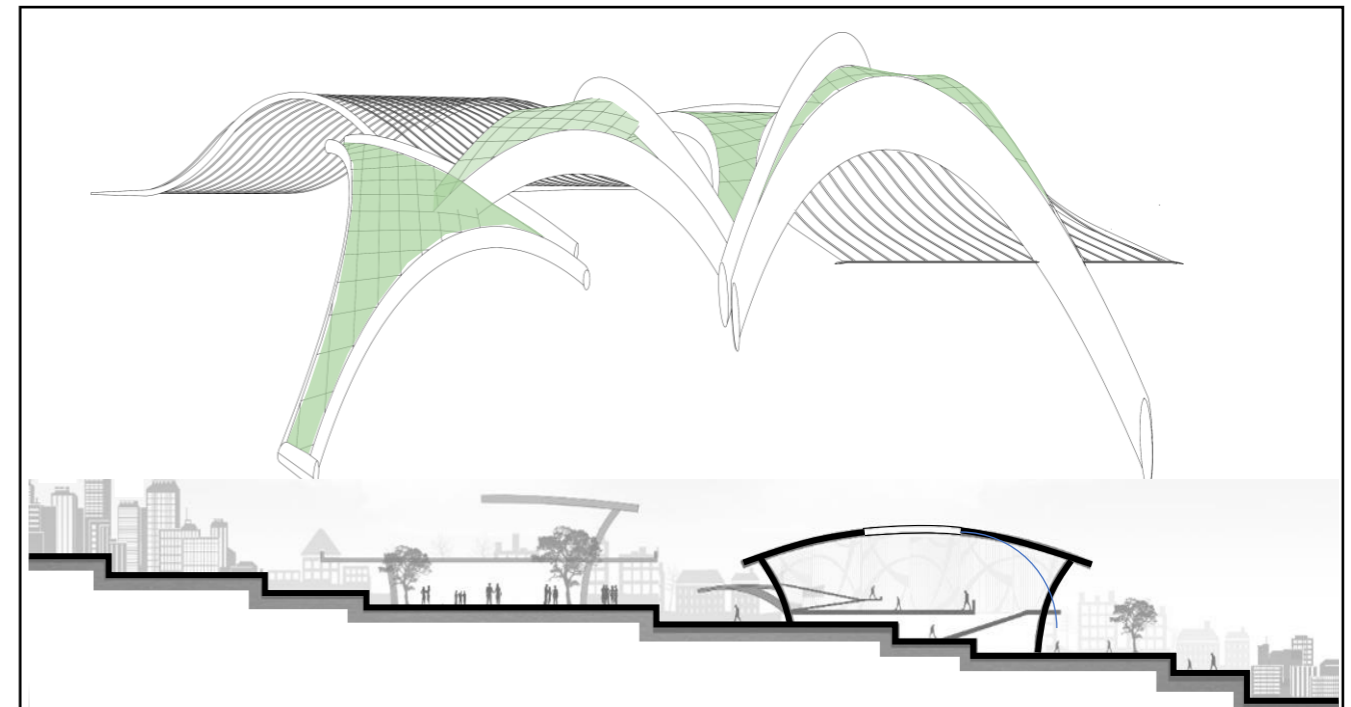
Según el análisis territorial de los 3 distritos núcleos de la provincia de San Martín, se identifica los diferentes conflictos y problemáticas que presenta, siendo el congestionamiento vehicular y la desarticulación de vías las más principales, la ineficiencia en la gestión vial genera consecuencias como la aglomeración de los vehículos, desorden vial, interrumpiendo el libre tránsito, y de las personas. Presentadas estas realidades, elaboramos estrategias de emplazamiento hacia el lugar intervenido, con la finalidad de mejorar la circulación vial, de la misma manera los diferentes tipos de usuario puedan transitar de manera fluida. En este análisis de investigación abordamos intenciones de búsquedas de rehabilitación urbano y se instruye a la interpretación de los lineamientos proyectuales dentro del distrito, en consecuencia, delinear categorías urbanas que asimilen las características socio- territoriales del entorno urbano. Se estudió el emplazamiento del lugar para identificar sus potencialidades y problemáticas, de la misma manera se analizó la topografía, el paisaje que se encuentra a su alrededor, y todo el entorno significativo de la zona, los cambios en las diferentes vías que interconectan a los diferentes puntos de la ciudad. Para ello la primera metodología representativa fue analizar toda la información recolectada en la investigación, lo que permitió tener conocimiento de las potencialidades y desventajas, también se estudió el sistema de lineamientos proyectuales de emplazamiento y aproximación a la zona, este estudio meticuloso y comparativo nos ayuda a tener una visión integral del entorno , con la finalidad de proporcionar analizar e implementar estrategias proyectuales adaptadas a toda la problemática del área intervenida.

A partir del análisis realizado, dentro de nuestras estrategias planteamos tres tipos, una de ellas es la estrategia de emplazamiento que ayude a mejorar significativamente, de tal manera que se encuentre adecuadamente articulada el sector intervenido con los tres distritos núcleos de la provincia de Tarapoto, puesto que todo el sector presenta diversas problemáticas. El segundo lineamiento comprende todo referente al sistema vial, proponiendo una articulación e integración de la vía, por otro lado, actualmente no cuenta con un espacio establecido que ayude a generar posibles soluciones para albergar todas las empresas de transporte, utilizando así lugares inadecuados que no están de acuerdo con la normativa, teniendo como consecuencia los diferentes puntos conflictivos. Finalmente, no menos importante es el lineamiento urbano, con el objetivo de consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental. En los siguientes gráficos visualizaremos estratégicamente los siguientes lineamientos proyectuales territoriales, viales y urbanos.



El proyecto se encuentra emplazado en la intersección de los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo, es una Zona que presenta diversas potencialidades una de ellas es el entorno paisajístico, además de encontrarse en una Interconexión de la vía nacional Fernando Belaunde Terry y las vías arteriales Jr. Jorge Chávez, las mencionadas vías son muy transitada lo que en horas punta genera conflictos viales, presentando una deficiente accesibilidad al lugar.

INSERCIÓN CON EL ENTORNO



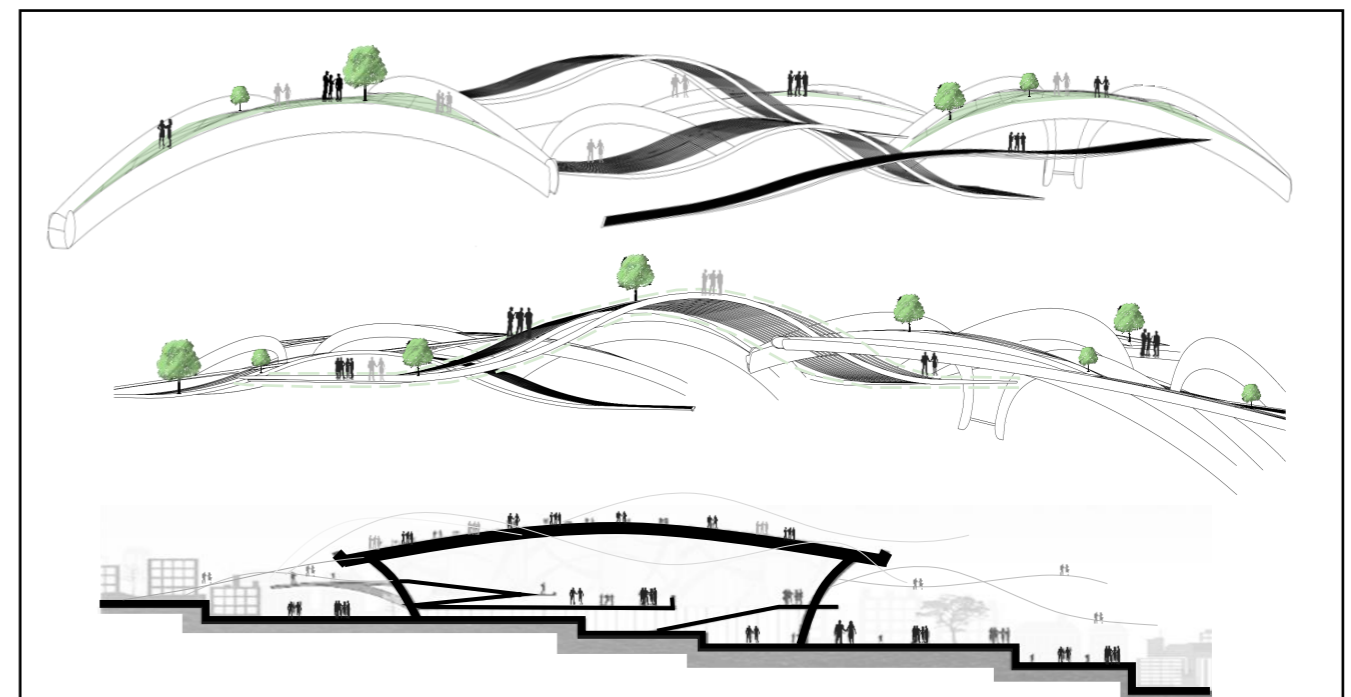
Una de las potencialidades es la cercanía del río Shilcayo, en que relacionamos la cubierta como interceptor entre el usuario y el entorno, de tal manera que se pueda apreciar una de las virtudes del lugar que es el río.

RELACION CON LA CUBIERTA Y VISUALES



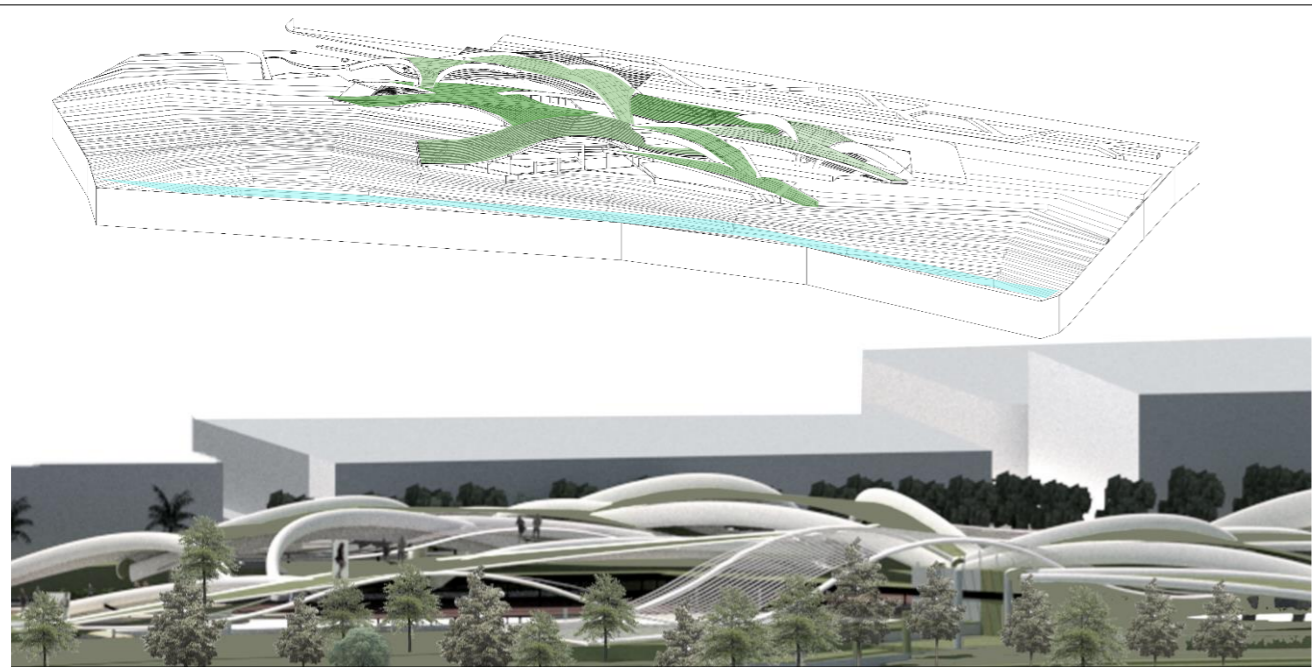
Uno de los equipamientos que se encuentran en su alrededor es el aeropuerto Jorge Chávez, y centros educativos como la universidad alas peruanas, entre otros equipamientos comerciales, se plantea interconectar el proyecto con todos los equipamientos mediante la implementación y jerarquización de las vías colectoras como es el Jr. Jorge Chávez, y de esa manera los usuarios, los turistas tengan una conexión directa con el proyecto.

APROXIMACIÓN CON LOS EQUIPAMIENTOS CERCANOS



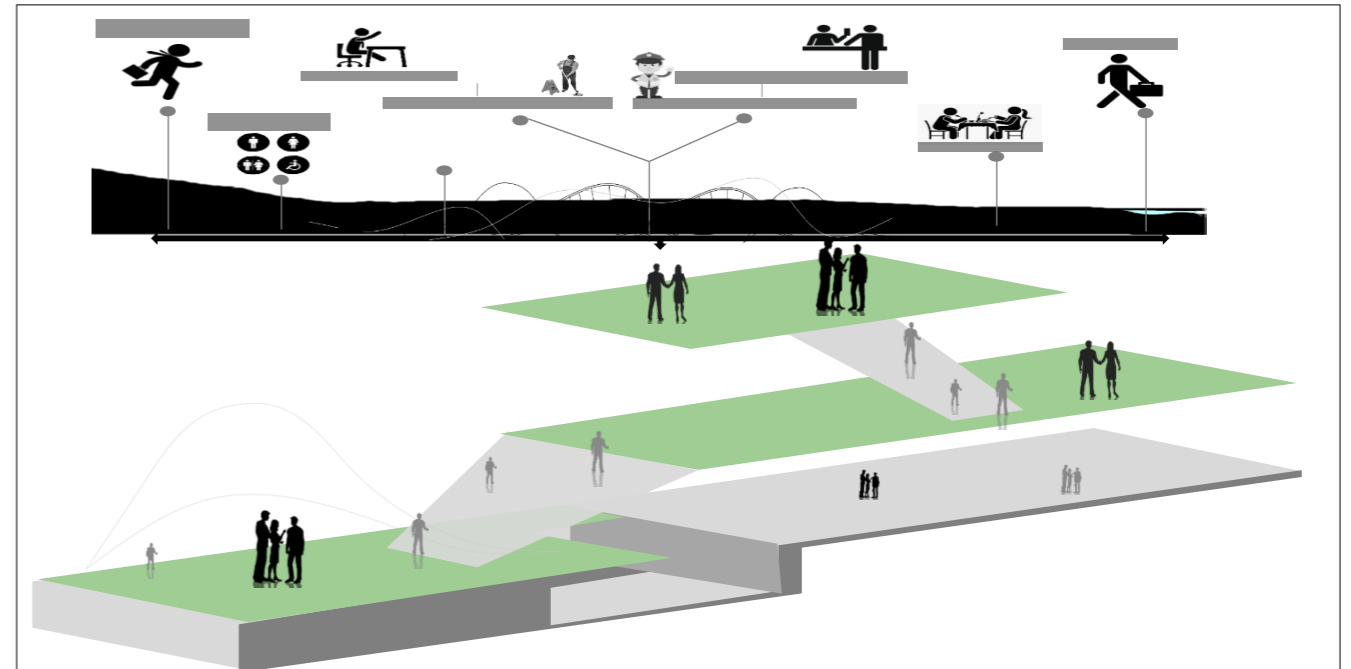
Ante la deficiente y escasas zonas de socialización en el distrito, mediante el proyecto planteamos espacios de interacción con el usuario propio del lugar y los turistas, por medio de la cubierta en el que no solamente será cubiertas convencionales si no por lo contrario aglomerara a todos los usuarios como área de interacción cultural.

CUBIERTA COMO ESPACIO DE INTERACCIÓN Y SOCIALIZACION



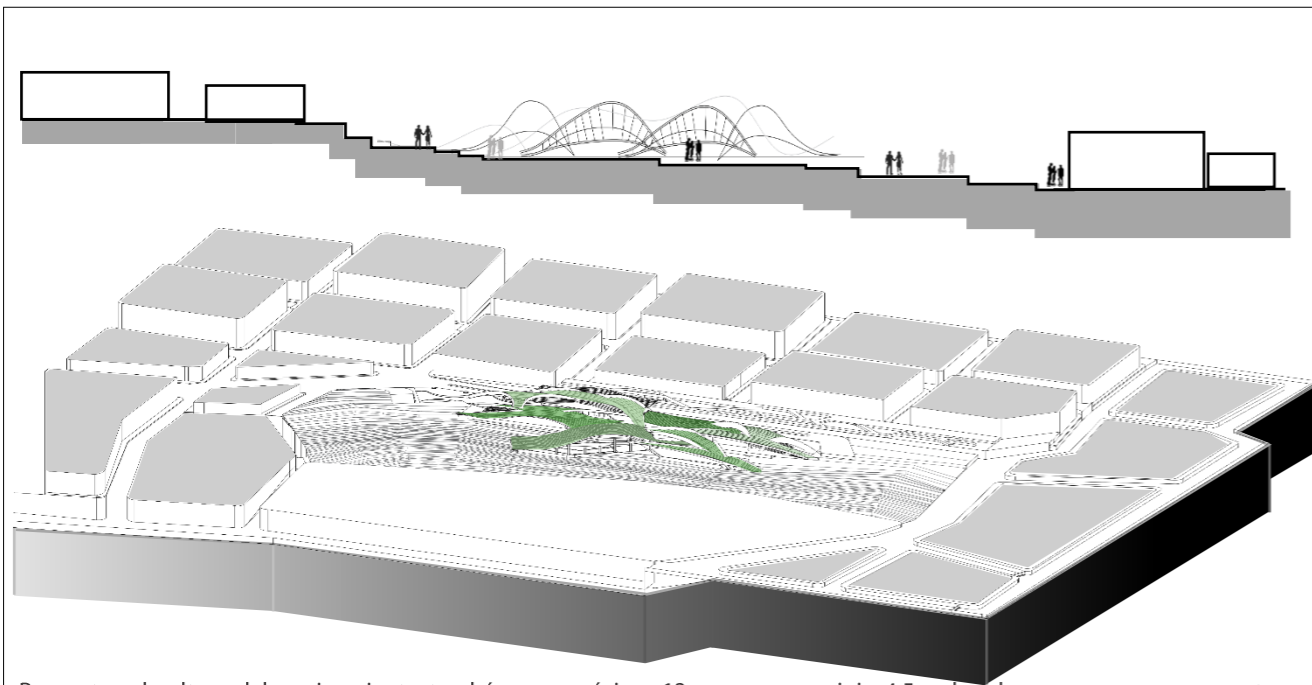
Como acceso principal será por el Jr. Bolivia, como recibimiento al usuario se encontrará con espacios de interacción, plazas y se podrá desplazar hacia la cubierta que es otra zona de socialización, y el ingreso para los vehículos será por la vía secundaria.

ACCSESIBILIDAD AL EQUIPAMIENTO



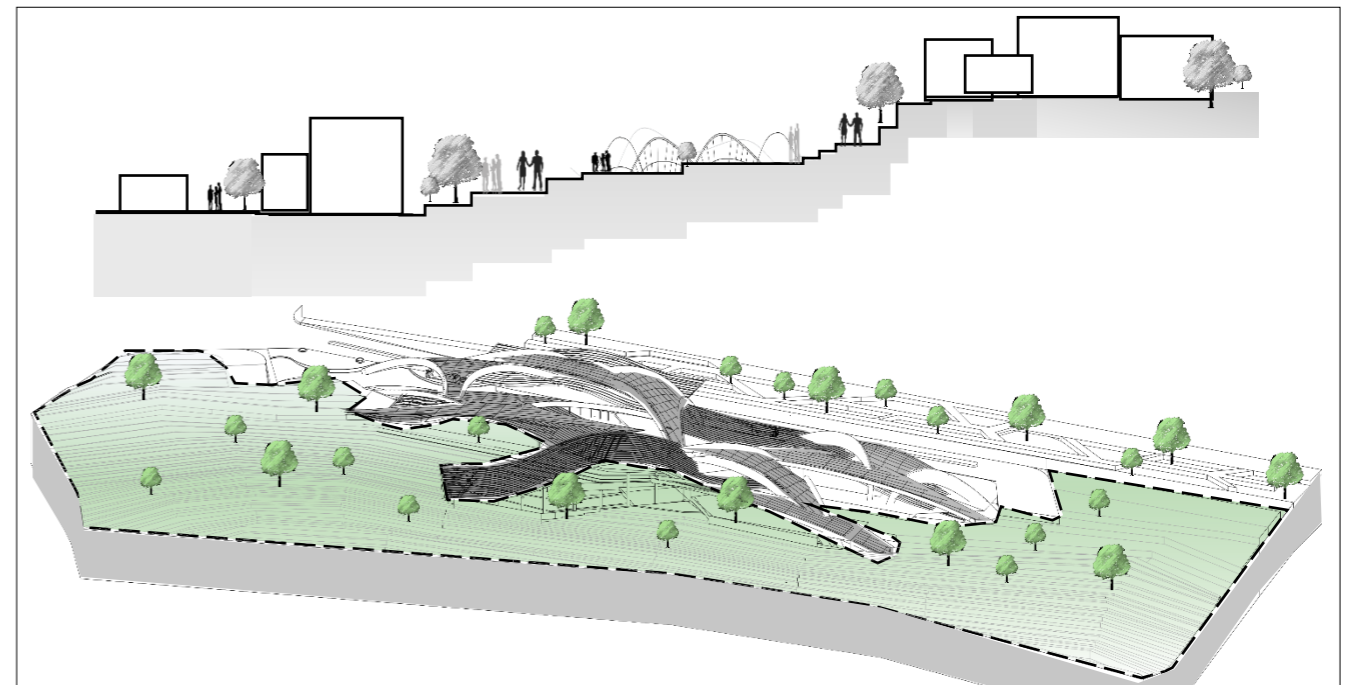
Planteamos tres usuarios que habitaran el equipamiento, uno de ellos es el usuario nativo que es la persona propia del lugar, el otro usuario es el trabajador que se encontrara dentro del equipamiento y el usuario turista que es el visitante, que se encontraran en las diferentes zonas y espacios de acuerdo a la actividad que realizara y se desplazara mediante rampas y escalera eléctricas.

RELACION DEL USUARIO Y EL DEZPLAZAIENTO EN EL PROYECTO



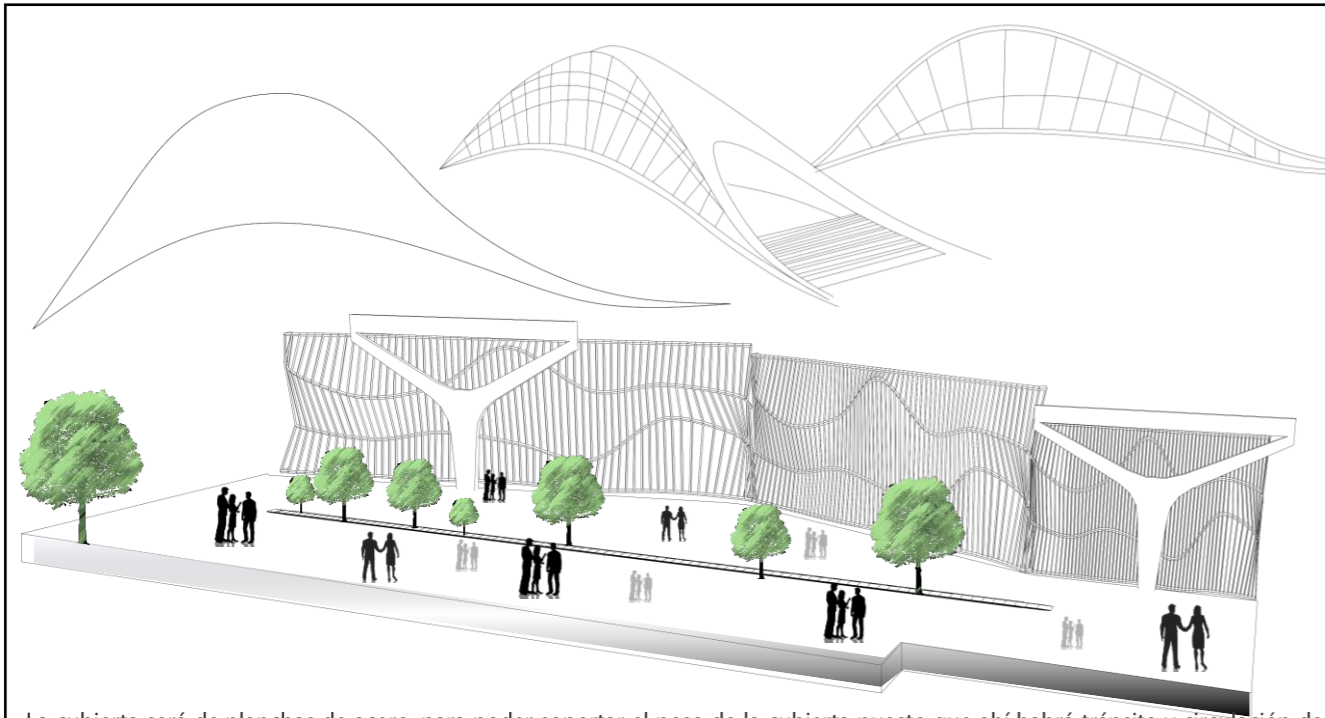
Respecto a la altura del equipamiento tendrá como máximo 13 m, y como minio 4.5m de tal manera que se encuentre en concordancia con las alturas de los equipamientos y viviendas de la zona urbana y en específico el entorno del proyecto, además de que la cubierta está acorde con la zona paisajista del lugar, resaltando y manteniendo la arborización.

RELACION CON EL ENTORNO URBANO



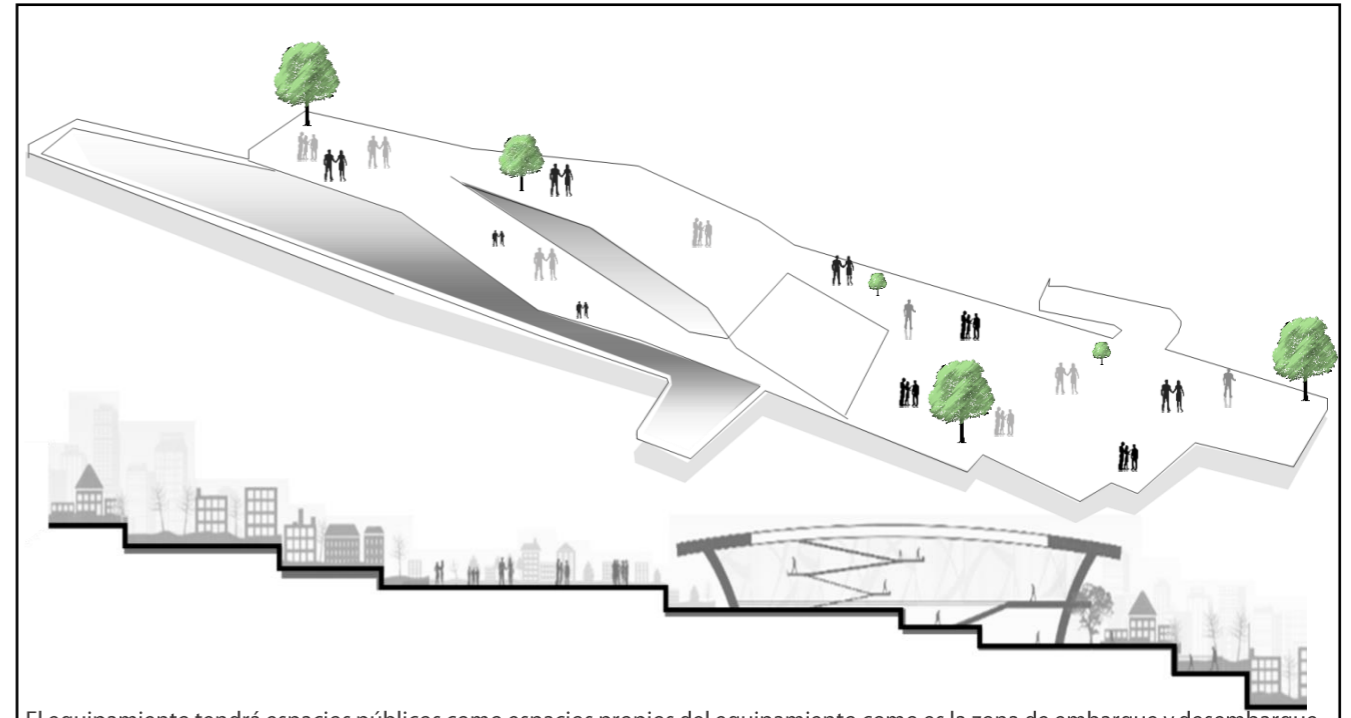
Debido a que el entorno del proyecto se encuentra uno de los pulmones más importantes de ambas urbes, en el proyecto incorporamos y mantenemos toda la arborización, rescatando algunas de las especies arbóreas propias de la zona, por consiguiente, el lugar se convierte en una zona atractivamente agradable por las visuales del entorno paisajístico.

ARBORIZACION Y RELACIÓN CON EL ÁREA VERDE.



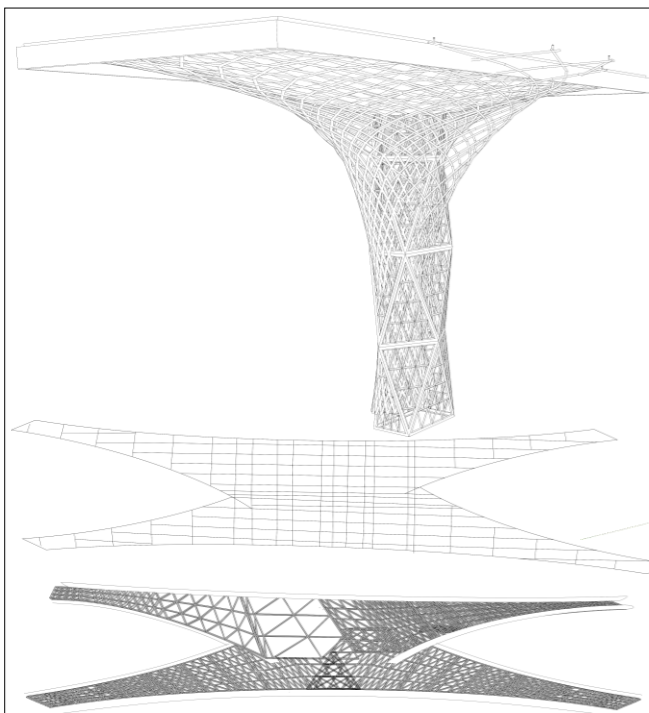
La cubierta será de planchas de acero, para poder soportar el peso de la cubierta puesto que ahí habrá tránsito y circulación de personas, será un techo verde rodeada de arborización, ventanales de vidrio y subdivisiones con mobiliarios céntricos.

MATERIALIDAD



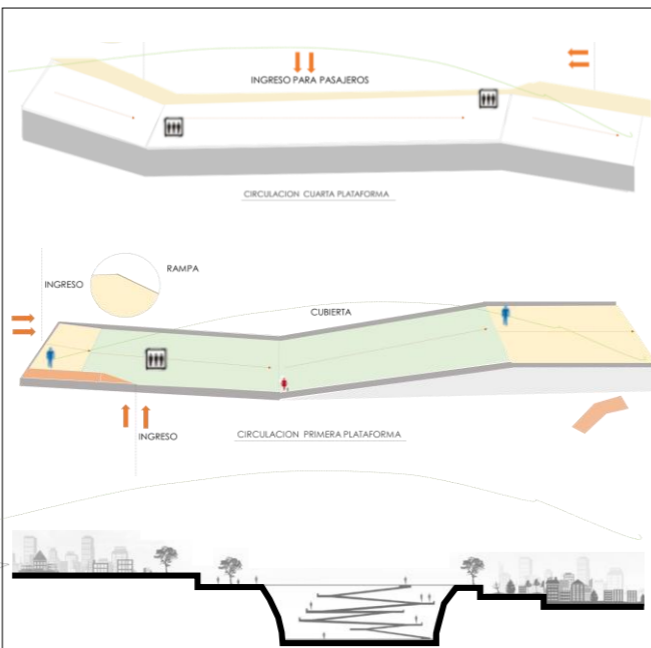
El equipamiento tendrá espacios públicos como espacios propios del equipamiento como es la zona de embarque y desembarque, y los espacios públicos como las plazuelas de ingreso y la zona de interacción ubicada en la parte superior de la cubierta.

RELACION DE ESPACIOS



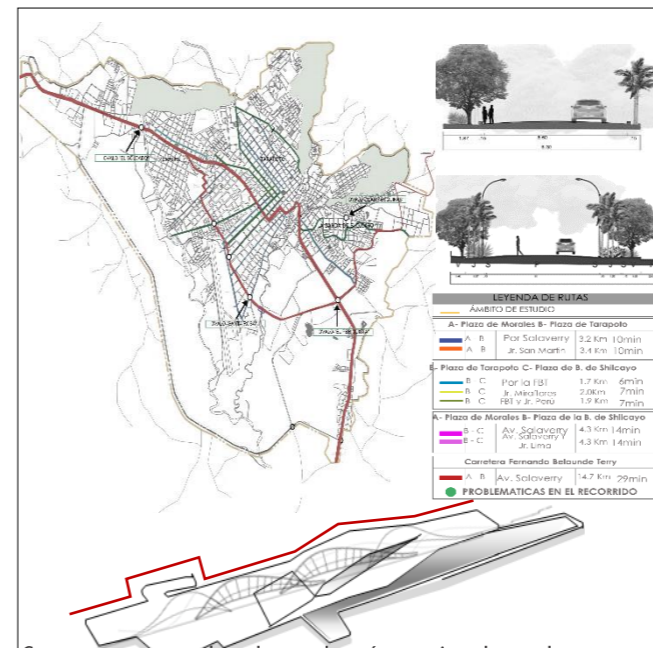
Estructura de acero, para obtener mayor flexibilidad para los envolventes de la cubierta.

ESTRUCTURA



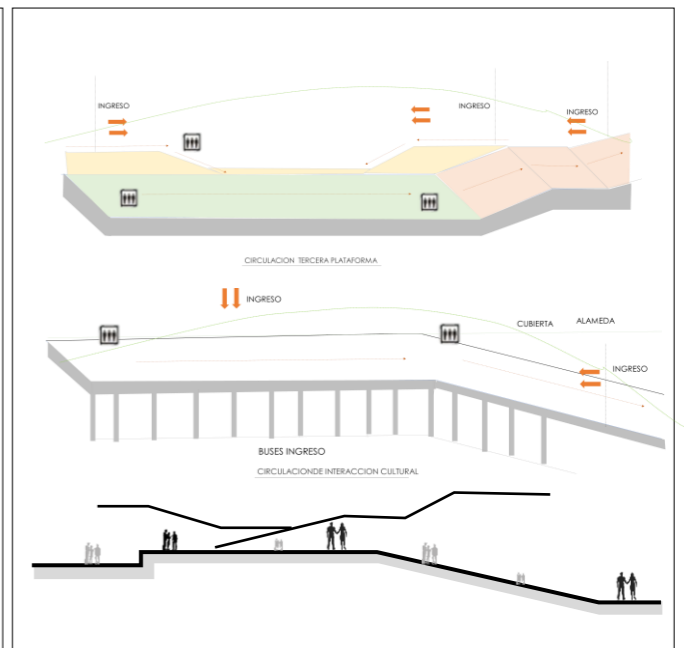
La relación entre espacios se dará mediante rampas conectoras, para un desplazamiento fluido del usuario y la mayor facilidad para las personas con habilidades diferentes.

CONECTORES HORIZONTALES POR PLATAFORMA



Se encuentra emplazado por las vías nacionales, colectoras y arteriales, siendo la vía FERNANDO BELAUNDE TERRY la más transitada generando conflictos viales, al estar ubicado en una zona bastante conflictiva causada por la inadecuada interrelación de las vías.

RELACION CON EL SISTEMA VIAL



Se conectará a través de escaleras eléctricas de la primera plataforma de comercio hacia la plataforma de embarque y para conectarse hacia la cubierta, será por la misma envolvente puesto que va desde el suelo hacia la parte superior.

CONECTORES VERTICALE

## **6. Conclusiones**

## **6.1.Conclusiones**

De acuerdo a la investigación desarrollada en el presente trabajo, se puede obtener las siguientes conclusiones:

Después del diagnóstico realizado en el sistema de transporte urbano interprovincial de los tres distritos (Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo), mediante la elaboración de mapeos, diagramas y entrevistas realizadas a las autoridades y entidades correspondientes, se encontró que alrededor del 65% de las empresas de buses interprovinciales están ubicadas en el distrito de Morales, así mismo solo el 25% se localiza en el distrito de Tarapoto y el 5% en el distrito de la Banda de Shilcayo. Por otro lado, más de un 70% de estas empresas están situadas de manera descentralizada. Por lo tanto, se concluye que la mayor parte de los terminales terrestres interprovinciales se encuentran emplazados en una determinada urbe (Morales), en consecuencia, no existe una conexión entre los tres distritos, además de no estar localizadas estratégicamente para una adecuada aproximación entre la población y las empresas de transportes. Al mismo tiempo, no hay un lugar que aglomere a todas las agencias interprovinciales, generando así, una desarticulación en el sistema de transporte.

En el límite distrital (Tarapoto y la Banda de Shilcayo) se identificó lo siguiente, para empezar la zona estudiada presenta una deficiente articulación vial, puesto que, solo cuenta con una vía (Jr. Jorge Chávez) que conecta a ambos distritos, ocasionando que todo tipo de transporte que desea trasladarse de Tarapoto a la Banda de Shilcayo o viceversa, utilice la vía como único medio de conexión, a su vez las vías no tienen las dimensiones correspondientes y no cumple con los estándares respectivos a una vía regional como el ancho mínimo reglamentario, para la gran masa vehicular existente; adicional a ello no tiene una adecuada distinción de vehículos menores (Moto lineales, Moto taxi, Autos) y vehículos mayores (Buses). Otra deficiencia que se identificó es el congestionamiento vehicular siendo esta una consecuencia a la problemática anterior; en adición a esto, se identificó también que otro de los motivos es la dinámica turística, comercial y financiera encontradas en el borde distrital, causando así un gran flujo vehicular. Por último, motivo identificado es la direccionalidad vial, puesto que, es una vía con doble flecha direccional provocando un desorden vehicular, diversos accidentes de tránsito, además de que en todo ese sector vial no se visualiza la adecuada señalización y la misma topografía del lugar ocasiona obstrucción visual al conductor del vehículo.

Finalmente, después de haber realizado el diagnóstico y la identificación de problemas existentes en el límite distrital (Tarapoto y Banda de Shilcayo), se propone generar lineamientos que ayudará a la realización de un terminal terrestre interprovincial, de modo que, como primer método planteamos una nueva propuesta vial donde se plantea que la vía Jorge Chávez transite solamente los vehículos mayores, adicionando una vía alterna en el que puedan transitar los vehículos menores, por otro lado la propuesta responde a poder desarticular y organizar el sistema de transporte, es por eso que se propone la realización de un nuevo circuito vial de conexión entre las urbes.

Por otro lado, como método de emplazamiento, el terminal interprovincial se ubicó estratégicamente en la intersección de ambos distritos, lo cual da como resultado una mejor aproximación a la terminal, así mismo se emplaza mediante una topografía relativamente accidentada, además de estar ubicado sobre un abanico fluvial, este a su vez es uno de los ríos más representativos de las urbes (Río Shilcayo).

Por consiguiente, otro método que se planteó es el desarrollo de la dinámica existencial en el entorno, ya que la estrategia responde al lugar a intervenir, donde se encontró una gran masa arbórea y una topografía de desniveles, esto sirvió de oportunidades para generar espacios sociales y la potencialización de los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo. A su vez, debido a la ausencia de espacios públicos para todos los usuarios que habitan dentro de las urbes y turistas visitantes, provenientes de los diversos lugares de su alrededor, se ha visto necesario generar espacios públicos de interacción y socialización, ubicada específicamente en las coberturas del terminal, que aglomerará a toda la población ya mencionada respetando el entorno, contexto y lo predominante del lugar.

## INDICE DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| <i>Figura 1</i> <i>Ámbito de estudio (Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo)</i> .....                              | 12 |
| <i>Figura 2</i> <i>Análisis del ámbito de estudio (Morales, Tarapoto y Banda de Shilcayo)</i> .....                 | 20 |
| <i>Figura 3</i> <i>Ubicación y localización</i> .....   | 20 |
| <i>Figura 4</i> <i>Situación actual de los terminales en los distritos de Tarapoto y la banda de Shilcayo</i> ..... | 21 |
| <i>Figura 5</i> <i>Movilidad Urbana (Morales, Tarapoto y la Banda de Shilcayo)</i> .....                            | 22 |
| <i>Figura 6</i> <i>Análisis de flujo vial interprovincial</i> .....   | 23 |
| <i>Figura 7</i> <i>Análisis del emplazamiento de las urbes de la banda de Shilcayo y Tarapoto</i> .....             | 25 |
| <i>Figura 8</i> . <i>Análisis de la dinámica del lugar</i> .....  | 26 |
| <i>Figura 9</i> <i>Conflicto Vial</i> .....   | 27 |
| <i>Figura 10</i> <i>Flujo Vehicular</i> .....   | 28 |
| <i>Figura 11</i> <i>Análisis de Dirección Vial y Topografía</i> .....   | 29 |
| <i>Figura 12</i> . <i>Dinámica territorial"</i> .....   | 32 |
| <i>Figura 13</i> <i>Emplazamiento territorial - vial</i> .....  | 33 |
| <i>Figura 14</i> <i>Entorno y arborización de la zona intervenida</i> .....   | 34 |
| <i>Figura 15</i> <i>Potencialidades, aproximación e inserción al lugar</i> .....                                    | 35 |
| <i>Figura 16</i> <i>Análisis de tipos de usuario y desplazamiento</i> .....   | 36 |
| <i>Figura 17</i> <i>Dinámica urbana en la intersección del distrito de Tarapoto y la banda de Shilcayo</i> .....    | 37 |

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aliaga Ortega, W. (2019). Congestión Vehicular De Transporte Urbano Y Su Incidencia En Salud Y Medio Ambiente En La Ciudad De Puno. *Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez*, 19, 226–249. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.35306/rev.%20cien.%20univ..v19i1.746>
- Augé, M. (2000). *Los no lugares*.
- Ayala De las Casas, M. A. (2018). *Gran terminal terrestre de Lima - Este*. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/625273>
- Bautista, A. F. (2018). Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el micro-sistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. *Perspectiva Geográfica*, 23(1), 123–141. <https://doi.org/10.19053/01233769.8058>
- Canales García, P. (n.d.). *ASIGNACIÓN DE FLUJOS DE TRÁNSITO A REDES DE TRANSPORTE URBANO*.
- Gómez, Y., & Semeshenko, V. (2018). Transportation and urban quality of life. A case study of the Metroplus in Medellín, Colombia. *Lecturas de Economía*, 89, 103–131. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n89a04>
- Grande Ayala, E., & Universidad, C. S. J. (2018). MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR Carlos. *REDIP UNEXPO*, 8(1), 1443–1461.
- Hincapie, G. D., Montoya Gomez, I., & Bustamante, J. J. (2017). Sistema Vial Terciario y Educación Rural en Antioquia (Colombia): un modelo probit ordenado y multivariado. *Ecos de Economía*, 21(44), 72–85. <https://doi.org/10.17230/ecos.2017.44.3>
- Jans, M. (2017). MOVILIDAD URBANA: En Camino a Sistemas De Transporte Colectivo Integrados. *Universidad Austral de Chile*, 6(0), 3–6. <https://doi.org/10.4206/aus.2009.n6-02>
- Morera Beita, C., Miranda Álvarez, P., & Rica, U. nacional de costa. (2015). De La Geografía Del Turismo Al Análisis Territorial Del Turismo: El Rastro En Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 1(54), 15. <https://doi.org/10.15359/rgac.1-54.1>
- Pari Pinto, A. G., Arrieta Malpartida, V., & Olave Colque, H. (2019). Nivel de congestionamiento del tráfico vehicular de la zona comercial de la avenida Bolognesi, Tacna – 2019. *REVISTAS UNJBG*, 25(0), 25–40. <https://doi.org/https://doi.org/10.33326/26176033.2019.25.861>
- Rodríguez, L. (2019). La dinámica urbana de Valdivia. *Aus*, 25(2019), 85–85. <https://doi.org/10.4206/aus.2019.n25-13>

Dirección Regional de Comercio Exterior Y Turismo San Martín (Dircetur Sm). (2019). *Análisis de la dinámica del lugar*. Obtenido de [DIAGRAMA]: <https://www.gob.pe/6914-direccion-regional-de-comercio-exterior-y-turismo-san-martin-dircetur-sm-que-hacemos>

Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones SM. (2017). *Sistema vial de los distritos de Tarapoto y la Banda de Shilcayo*. Obtenido de [Diagrama]: <http://www.drtcsanmartin.gob.pe/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). [Diagramas]. Obtenido de <https://censos2017.inei.gob.pe/pubinei/index.asp>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). *Terminales distritales y provinciales en el distrito de Tarapoto*. Tarapoto.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones- San Martín. (2019). *Jerarquía de la Movilidad Urbana*. Obtenido de [Gráficos]: <https://www.gob.pe/mtc>

Municipalidad Provincial de San Martín. (2019). *Potencialidades, aproximación e inserción al lugar*. Obtenido de [Diagrama]: [https://www.mpsm.gob.pe/architrans/zonificacion\\_actual.pdf](https://www.mpsm.gob.pe/architrans/zonificacion_actual.pdf)

Municipalidad distrital de la Banda de Shilcayo. (2019). *Entorno y arborización de la zona intervenida*. Banda de Shilcayo.

Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo. (2020). *Conflicto Vial en la intersección de Tarapoto y la Banda de Shilcayo*. Obtenido de [Gráficos]: <http://mdbsh.gob.pe/EXPO.php>

Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo. (2020). *Emplazamiento Territorial*. Obtenido de [Diagrama]: [http://www.mpsm.gob.pe/padpdu5to/PDU\\_Tarapoto/MEMORIA\\_PDF/REGLAMENTACION\\_VIAL%20Y%20ORDENAMIENTO\\_AMBIENTAL.pdf](http://www.mpsm.gob.pe/padpdu5to/PDU_Tarapoto/MEMORIA_PDF/REGLAMENTACION_VIAL%20Y%20ORDENAMIENTO_AMBIENTAL.pdf)

Municipalidad distrital de la Banda de Shilcayo. (2020). *Flujo vehicular y movilidad urbana*. Obtenido de [Gráfico]: [http://www.mpsm.gob.pe/padpdu5to/PAT\\_San\\_Martin/Mapas/PE01\\_MAPA\\_MOVILIDAD\\_URBANA\\_RURAL.pdf](http://www.mpsm.gob.pe/padpdu5to/PAT_San_Martin/Mapas/PE01_MAPA_MOVILIDAD_URBANA_RURAL.pdf)

