Proyecto 001-PE.1001-IÑAPARI

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI

SECCIÓN II
PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO

Banco Interamericano de Desarrollo

Municipalidad Provincial de Tahuamanu

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú

INSTITUTO DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN DEL PERÚ
FUNDADO EN 1944 Y RECONOCIDO POR R.M. Nº 664-VC-1100-77
INSCRITO EN RR PP DE LIMA Y CALLAO PART. REG. Nº 01782150

Lima, Junio de 2008

PROYECTO 001-PE.1001-IÑAPARI

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE INAPARI
SECCIÓN II

PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO

CONTENIDO

1.0 SINTESIS DEL DIAGNOSTICO URBANO
- 1.1 ARTICULACION E INTEGRACION DEL SISTEMA URBANO
- 1.2 DIMENSION AMBIENTAL
- 1.3 DIMENSIÓN SOCIO ECONOMICA
- 1.4 DIMENSION FÍSICO ESPACIAL
- 1.5 INSTITUCIONES RESPONSABLES DEL CONTROL DE FRONTERA
- 1.6 NODOS CRITICOS DEL PROCESO DE DESARROLLO URBANO

2.0 CONCEPCION DEL DESARROLLO URBANO
- 2.1 CONSIDERACIONES BASICAS
- 2.2 LINEAMIENTOS PROGRAMÁTICOS:

3.0 PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO
- 3.1 VISIÓN
- 3.2 OBJETIVOS DE DESARROLLO
- 3.3 LINEAMIENTOS DE POLITICAS
- 3.4 ESTRATEGIAS DE DESARROLLO
- 3.5 PROYECCIÓN DEL CRECIMIENTO DEMOGRAFICO URBANO

4.0 PROPUESTA DE EXPANSIÓN URBANA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL AL 2021
- 4.1 Plan General de Usos de Suelo
- 4.2 Plan de Zonificación de los Usos de Suelo Urbano
  - 4.2.1 Clasificación normativa de la zonificación de los usos del suelo urbano
  - 4.2.2 Propuesta de Zonificación de los Usos del Suelo Urbano (Ver Plano PU-03)
  - 4.2.3 Aplicación normativa de la zonificación de los usos del suelo urbano
- 4.3 Estructura Vial Propuesta (Ver Plano PU- 4)

5.0 PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE FRONTERAS CEBAF
- 5.1 ANTECEDENTES
- 5.2 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PASO DE FRONTERA.
- 5.3 ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN

5.4 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DEL CEBAF
5.5 DETERMINACIÓN DE LA VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS DEL EJE VIAL Y DE LAS ACTIVIDADES PREVISIBLES DEL CEBAF
5.6 MATRIZ DE VALORACIÓN DE IMPACTOS DEL EJE VIAL Y EL CEBAF

6.0 IDENTIFICACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PROPUESTOS
6.1 GENERALIDADES
6.2 PROPÓSITO
6.3 CARTERA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN IDENTIFICADOS

7.0 MODELO Y GESTION DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE IÑAPARI
7.1 MODELO DE GESTION
7.2 GESTION DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO

8.0 MATRIZ DE MARCO LÓGICO DE MONITOREO Y EVALUACIÓN

ÍNDICE DE PLANOS

PLANO PU-01: PROPUESTA DE EXPANSIÓN URBANA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL AL 2021

PLANO PU-02: PLAN GENERAL DE USOS DE SUELO

PLANO PU-03: PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN DE LOS USOS DEL SUELO URBANO

PLANO PU- 4: ESTRUCTURA VIAL PROPUESTA

ANEXOS

I. REGLAMENTO DE ZONIFICACION
II. INDICE DE USOS
III. REGLAMENTO VIAL
IV. PAUTAS TÉCNICAS TECNICAS DE EDIFICACION Y HABILITACIONES URBANAS PROPUESTAS POR INDECI
V. FICHAS DE PROYECTOS DE MITIGACION DE RIESGOS FORMULADAS POR INDECI

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE INAPARI
SECCIÓN II: PROPUESTA

1.0 SINTESIS DEL DIAGNOSTICO

La caracterización de la problemática relacionada al proceso de desarrollo de la ciudad de Iñapari presenta los siguientes temas según las dimensiones**:**

1.1 ARTICULACION E INTEGRACION DEL SISTEMA URBANO

Iñapari es una ciudad fronteriza ubicada en la llanura amazónica, al norte del departamento de Madre de Dios, limitando al norte con la republica de Brasil, por el este con las republica de Bolivia, al Sur con el distrito de Iberia, correspondiente a la provincia de Tahuamanu del cual es su capital.

- Esta ciudad se enmarca dentro de un sistema hidrográfico determinado principalmente por los ríos Acre y Yaverija, que definen cuencas internacionales, subsidiarias de los países vecinos de Bolivia y Brasil, donde vierten sus aguas**.**
- En el ámbito subregional nacional se identifican dos sistemas urbanos cuyos núcleos urbanos principales están constituidos por las ciudades de Iñapari e Iberia, articulados a partir del eje vial Iñapari-Iberia, el cual forma parte de la Carretera Interoceánica, convirtiéndose en la vía de integración y articulación mas importante. Asociada a estos sistemas urbanos, se identifica el sistema urbano internacional Iñapari – Assis determinado por su fuerte interrelación fronteriza entre estas dos ciudades.
- En ambos casos, la red vial de articulación entre el principal centro poblado cabeza del sistema con los poblados de su zona de influencia, está constituida por trochas carrozables o senderos de difícil accesibilidad sobre todo en las épocas de lluvia. Para algunas de estas poblaciones su nivel de accesibilidad al núcleo principal del sistema urbano ha mejorado debido a su proximidad al tramo de la Carretera Interoceánica.

1.2 DIMENSION AMBIENTAL

El clima de la zona corresponde a Tropical Cálido y Húmedo, con una temperatura Media mensual, 24º C a 26º C

La precipitación total anual media es de 2,000.00 mm; siendo la época de lluvias los meses de Diciembre a Marzo

Se tiene un promedio de horas de sol por año es de 2,031 horas, con un promedio por día de 6 a 7 Horas diarias.

La velocidad promedio de los vientos es de 12 Kph entre las 15:00 a 16:00 Horas; lo que corresponde a una brisa suave que recorren la ciudad de Sur-Este a Nor-Este.

La humedad relativa ambiental promedio anual es de 85.00 % a 90.00 %.

La vegetación predominante de área circundante a la ciudad de Iñapari, corresponde a bosques de segundo brote con presencia de Pacas Asociación Pacal con pasto Yaragua y especies arbustivas de menor tamaño; además, se tiene la presencia de Asociación de Pacales sobre los Aguajales,

En el Área urbana las manzanas de las habilitaciones para vivienda, predominantemente presentan una cobertura de pasto Yaragua y especies arbustivas pequeñas, con presencia de árboles para dar sombra en los predios.

Las características geomorfológicas del territorio donde se asienta la ciudad de Iñapari, están determinadas fundamentalmente por la presencia de los ríos Acre y Yaverija.

El río Acre se encuentra ubicado al norte de la ciudad de Iñapari, sus aguas discurren de oeste a este; y tiene como tributario al río Yaverija el cual se ubica al este de la ciudad y su curso es de sureste a noroeste. Presentan caudales aforados de 1790.5 m3/s para el Río Acre y 574.30 m3/s para el Río Yaverija

De acuerdo con estudios realizado por INDECI, se ha verificado que la mayor parte de la ciudad se encuentra emplazada sobre una zona de peligro múltiple con calificación: Baja a Media; debido fundamentalmente a las inundaciones y erosión fluvial producidas por el río Acre. Esta situación se ha visto bastante modificada por el estrechamiento del rió Acre, encerramiento del meandro callao, dado el cambio de curso del río Acre

Se destaca la existencia de tres tipos de terrazas en la ciudad y su área de influencia inmediata. Las Terrazas medias planas con buen drenaje, inundada solamente en épocas de intensas crecidas de los ríos; las Terrazas medias con drenaje moderado, que presentan zonas eventualmente inundables por las crecientes mayores; y las Terrazas medias con drenaje moderado a malo, con problemas serios de hidromorfismo, que presentan una napa freática muy cerca a la superficie.

La zona mas segura de la ciudad de Iñapari se ubica al sur a lo largo de la carretera hacía Iberia, donde se verifica la existencia de una planicie que presenta una topografía plana a ondulada; ubicada por encima de los 4 metros sobre el nivel del río, lo cual determina que esta zona no esté afectada por las inundaciones.

El centro urbano de Iñapari se encuentra ubicada en suelos tipo arcillosos inorgánicos de baja a media plasticidad, los que presentan una consistencia suave a media. Por otro lado se tienen los suelos arcillosos de alta plasticidad (ubicadas en los extremos Este y Oeste de la parte Nor Central de la ciudad) de consistencia suave a muy suave provenientes de depósitos sedimentarios recientes muy húmedos a saturados.

Las áreas aledañas a la ciudad de Iñapari, presenta suelos con depósitos fluviales recientes y antiguos con vegetación propia de la Selva Baja, los que se caracterizan por presentar Arcillas inorgánicas, Limos inorgánicos y Arenas limosas de baja a media plasticidad, de consistencia suave a media, muy húmedos a saturados

En la zona donde se ubica el centro urbano de Iñapari, las condiciones que favorecen las acciones erosivas se presentan en casi toda el área; gracias a una abundante vegetación se atenúa la intensidad de los procesos geodinámicos. Sin

embargo, se considera que el área se encuentra dentro de una calificación de moderada estabilidad geomorfológica frente a los procesos naturales.

El impacto de inundaciones es por lo general leve y por su periodicidad pueden ser previsibles. Sin embargo, cabe destacar que pueden ser muy riesgosas para los asentamientos humanos y obras de ingeniería ribereñas. Estos fenómenos se presentan principalmente en hondonadas, zonas planas sin drenaje natural, por presencia de lluvias intensas.

La topografía plana de la ciudad de Iñapari, no permite una rápida evacuación de las precipitaciones. La poca diferencia de niveles topográficos no permite definir líneas de flujo principales de escorrentía de las lluvias, ocasionando dentro de la ciudad almacenamientos superficiales de agua, desde charcos pequeños hasta manzanas enteras.

Según el estudio desarrollado por INDECI, cuyas recomendaciones han sido consideradas en la propuesta e incorporadas en anexos del presente estudio. Al respecto se identifican 2 zonas urbanas expuestas a inundaciones:

Zona Nº 01: Ubicada en la parte Oeste de la zona urbana, y corresponde a la cuenca del Río Acre. La línea divisoria es la Av. León Velarde, y es la zona menos poblada de la ciudad. Esta zona además del problema de escorrentía, es una zona que con frecuencia era inundada por desborde del Río Acre, llegando en ocasiones hasta la Av. León Velarde. Esta situación ha disminuido su nivel de inundación dado por el cambio de cauce del río Acre

Zona Nº 02: Corresponde a la cuenca del Río Yaverija en la margen izquierda del mismo, en la parte Este de la Ciudad de Iñapari. Debido a tener mayor amplitud que la Zona Nº 01, presenta una menor gradiente topográfica, por tanto mayores problemas de drenaje superficial. Dentro de esta zona se han reconocido áreas pantanosas e inhabitables, las cuales estarían limitadas por la Av. José Olaya con la Prolongación de la Av. Brasil.

Las zonas de peligro identificadas por el INDECI son:

Zona de Peligro Muy Alto.

Es una zona caracterizada por la presencia del cauce de los ríos Acre y Yaverija y áreas adyacentes a estos, las cuales por la crecidas en épocas de lluvias sufren desbordamientos inundando las áreas que circundan, además se registran intensos deslizamientos y erosión; Al desactivarse el meandro del Callao, y cambiar de curso el rió acre el nivel de peligro se ha reducido, dejando así una zona libre de las constantes inundaciones. La actual gestión municipal ha realizado obras de relleno y recuperación en esta zona, asimismo el Proyecto Especial Madre de Dios ha presupuestado trabajos de protección en la rivera del río Acre para reducir los impactos del crecimiento del río en el futuro.

Zona de Peligro Alto muy alto

Esta zona se identifica únicamente en la parte este de la ciudad, entre el río Yaverija, esta zona se caracteriza por presentar inundaciones en avenidas extraordinarias, además de la presencia de cárcavas, deslizamientos y erosión.

Zona de Peligro Alto medio

Esta zona abarca gran parte de la zona de estudio, se caracteriza por presentar una planicie inundable y antiguos cauces de los ríos, de baja a media plasticidad, bajo nivel freático eventualmente superficial a poco profundo, con erosión laminar y arrastre de sedimentos; además se evidencia inundaciones superficiales.

Zona de Peligro Medio

Abarca una gran parte de la zona urbana de la ciudad de Iñapari, la cual se caracteriza por presentar suelos de alta plasticidad con pendientes muy suaves; estos presentan una regular capacidad portante: En esta zona se pude identificar ensanchamientos de agua moderada por las precipitaciones solo en puntos críticos; uno de ellos se pude identificar en la parte central de la ciudad específicamente en la ubicación de los aguajales, la cual en épocas de alta precipitaciones pluviales llegan a afectar esta áreas urbanas.

Zona de Peligro Bajo Medio

Esta zona se ubica en la parte sur del área urbana aproximadamente desde el Jr. Bernardo Cardozo y a lo largo de la carretera a Puerto Maldonado hasta el Puente Yaverija, donde se identifican suelos arcillosos de baja a media plasticidad con pendientes suaves, con bajos niveles de ensanchamiento de agua lo que lo hace poco inundable.

1.3 DIMENSIÓN SOCIO ECONOMICA

La Población

Iñapari es uno de los distritos menos poblado del departamento y de la provincia de Tahuamanu de las cual es su capital. Su población se caracteriza por mantener una estructura poblacional relativamente homogénea en sus estratos poblacionales, destacando el grupo de edades estudiantil entre los 5 a 14 años, y los jóvenes entre los 25 a los 34 años respectivamente.

Según los periodos intercensales 1972, 1981, 1993, 2007 el distrito experimento un acelerado proceso de urbanización. En 35 años el distrito modifico la composición de la ocupación poblacional de su territorio tendiendo esta a ubicarse en la ciudad de Iñapari, a una tasa promedio anual de 7.47 %, que le significo pasar de 80 a 996 habitantes. Se infiere un fuerte proceso de inmigración del área rural a la ciudad.

Los datos señalados corresponden a la población urbana fija. Adicionalmente, se estima según fuentes oficiales locales, que existe alrededor de 1,000 personas en calidad de población flotante, que trabajan, comercian y estudian en la ciudad de Iñapari y tienen como residencia, principalmente las ciudades de Iberia, y Assis.

Actividades Económicas

Las actividades económicas del distrito de Iñapari son de muy pequeña escala, básicamente relacionadas al sector forestal y de servicios

Su principal potencial productivo se presenta en las posibilidades de aprovechamiento industrial y artesanal de sus recursos forestales y, en los servicios articulados al turismo receptivo.

Las unidades económicas se localizan principalmente en la zona del Cercado y en La Colonia, salvo las empresas de extracción y tratamiento de la madera, que se ubican en el ámbito rural circundante de la ciudad, cerca de las fuentes de aprovisionamiento de la materia prima.

Muchos de los programas sociales que tiene el estado no se encuentran presentes en esta ciudad. El único programa de asistencia social al que la mayoría de la población tiene acceso es al Programa Vaso de Leche, cuya ayuda es otorgada por la Municipalidad.

Serias limitaciones en el acceso al crédito e inexistencia de entidades financieras y bancarias.

El nivel de ingreso percibido satisface la atención de sus necesidades básicas de las familia promedio, en las que se destaca una percepción en el mejoramiento de sus condiciones de vida.

Se destaca el carácter participativo de la población en forma organizada.

Las familias muestran un cierto nivel de equipamiento domestico, tanto en la línea blanca como de la eléctrica y electrónica.

Se puede afirmar, según la información disponible de la presencia de condiciones de pleno empleo

La actividad predominante en la que se desempeñan los trabajadores corresponde al comercio, los restaurantes y los servicios públicos, en condición de empleados, obreros o trabajadores independientes.

Es bajo el nivel de capacitación técnica alcanzado por la población, donde predomina el ramo técnico: agropecuarios, electrónicos, en comunicación social o en enfermería.

Un porcentaje reducido tiene acceso al seguro público de salud, a ESSALUD, o se encuentran afiliados a las AFP, el resto no cuenta con seguro de salud de ningún tipo, ni están afiliados a alguna AFP o algún otro sistema de pensiones.

Las empresas de servicios, mayoritariamente pequeñas y microempresas, compran sus insumos sobre todo en el mercado local y, en menor medida, en los mercados dentro de la Región Madre de Dios. El mercado al que se destina su producción es exclusivamente el mercado local, de Iñapari.

Las empresas de carácter forestal, son unidades de tamaño mediano, dividen la compra de sus insumos en diferentes mercados. Por ejemplo, insumos como los combustibles los compran en la localidad, pero otros como los lubricantes lo hacen en la capital de la región, mientras que los componentes de sus equipos industriales los adquieren en Lima o, la mayoría de las veces, en el extranjero. El destino principal de sus productos es para la exportación.

Los activos fijos de que disponen las actividades productivas, que se dedican a los servicios y el comercio tienen como componentes principales en este rubro a sus maquinarias y equipos y, en menor medida, sus muebles y enseres. Los edificios, terrenos, vehículos y equipos informáticos son aquí prácticamente inexistentes.

Las actividades de industria forestal, que mantienen activos fijos en todos los componentes anotados, principalmente en la planta física, las unidades de transporte y los equipos de procesamiento de datos, lo cual refleja su mayor nivel patrimonial.

Las diversas empresas de Iñapari han tenido acceso a algún tipo de financiamiento fuera del distrito. Tanto las actividades de servicios como las extractivas forestales utilizan como principal fuente a la caja municipal, a sus proveedores y a sus recursos propios. Es importante anotar que ambos tipos de establecimiento no utilizan frecuentemente la banca múltiple, la caja rural o EDPYME.

Entre los factores que más afectan el desarrollo de las empresas, son las dificultades en el financiamiento, la falta de mano de obra calificada y la falta de materia prima nacional de calidad. Para el caso de las empresas forestales los factores limitantes se centra en la antigüedad de los equipos, la falta de mano de obra calificada y la falta de repuestos a sus maquinarias y equipos industriales.

Las actividades predominantes son las de servicios, las comerciales y la industria maderera. Las que más destacan en el sector servicios son los restaurantes y fuentes de soda, servicios públicos, instituciones sociales y recreativas y, servicios comunitarios. En el sector comercial son frecuentes las tiendas de abarrotes.

1.4 DIMENSION FÍSICO ESPACIAL

La trama urbana de la ciudad de Iñapari es ortogonal de manzanas rectangulares, que se desarrollan linealmente, a partir de un eje principal, (Av. León Velarde), que parte desde el Puente Internacional, y la Plaza de Armas de la ciudad y se expanden hacía la zona sur de la ciudad, con manzanas de mayor área, pudiéndose identificar que existe un tejido urbano, homogéneo y de imagen urbana definida por edificaciones de características propias de la región, construidas mayormente con madera.

Trama urbana interrumpida, en su punto medio por la existencia de una zona de aguajales y por las instalaciones de un aserradero

La ciudad se asienta sobre dos grandes terrazas de diferente nivel , determinada por los ríos Acre y Yaverija, al norte, oeste y este de la ciudad, recorrida en forma longitudinal por la vía interoceánica que recorre la ciudad de norte a sur, constituyéndose en columna vertebral de la ciudad y dividiéndola en dos grandes áreas, en cuya parte intermedia se identifica un espacio de suelo blando arcilloso de napa freática alta, potencialmente inundable en la época de lluvias, con presencia de aguajales, determinando así la actual estructura urbana de la ciudad.

Se identifica al noroeste una zona libre de protección ribereña contra inundaciones periódicas y al sur de la ciudad se localiza una zona periférica de características rusticas que constituyen importantes referentes para la protección y reserva para la ciudad

La organización físico espacial se ha ido generando a partir del núcleo fundacional caracterizado por las manzanas centrales en donde se localiza la plaza de armas y sus instituciones principales tales como su municipalidad provincial, policía nacional, iglesia, gobernación, correo, biblioteca municipal, Aduana, Migraciones entre otras.

Se caracterizan cuatro sectores urbanos con una superficie total de 47.9 hectáreas definidos por: El Cercado, Virgen del Rosario, La Colonia, Los Mangos,

La característica fundamental de la ciudad es su fuerte predominancia de la actividad residencial, sobre los otros usos de su territorio.

El uso residencial, es el predominante, en el cual se identifica la vivienda unifamiliar en más del 95. Las áreas de los lotes en promedio son de 336 metros cuadrados, encontrándose un importante porcentaje de lotes vacantes.

El uso comercial es mínimo, se comparte con el uso de vivienda, ubicándose a ambos frentes de la segunda cuadra del jirón Bolivia, ambos frentes de la primera cuadra del jirón Brasil y otros establecimientos se localizan en el jirón Acre (Malecón mirador hacia el río Acre), todos ellos se ubican en el centro fundacional, en las proximidades de la plaza de armas y atienden las necesidades de abastecimiento de la población local.

La ciudad carece de un mercado local, reservándose una superficie de 839.96 m2 para su funcionamiento.

El potencial industrial es mínimo determinado por la presencia de instalaciones industriales, que se localizan en la periferia de la ciudad, como la maderera en el sector III La Colonia, una ladrillera municipal, al sur de la ciudad, una fabrica de fariña, para la producción de harina de yuca y un centro de acopio, junto a la fábrica de fariña, al sur de la ciudad.

La Vivienda

La mayoría de las viviendas son propias, en la que predominante la casa independiente

La casi totalidad de estas construcciones son de un piso,

No se identifica un déficit habitacional de carácter cuantitativo, aunque desde un punto de vista cualitativo se observan una serie de deficiencias en lo que se refiere a materiales empleados, infraestructura sanitaria y tipos arquitectónicos

El material utilizado en los techos es fundamentalmente de calamina y planchas de Eternit.

Las Redes de Servicios Básicos

Existe un racionamiento en el servicio de agua con serias deficiencias en la prestación de servicios, el cual no satisface plenamente las necesidades de los pobladores asentados , para la cual dispone de un tanque de concreto de 60 m3

de capacidad, captándose agua de manantiales en un radio de 5 km a través de los ojos de agua,.

Solo un 84% de las viviendas urbanas están conectadas a la red pública dentro de la vivienda, mientras que un 7% se abastece de agua a través de un pozo.

Se cuenta con redes de desagüe de 12", 10" y 8" de diámetro en toda la ciudad. Sin embargo, el servicio se encuentra concentrado en el área del cercado y a lo largo de la Av. León Velarde parcialmente.

Se encuentra pendiente la conclusión de las redes colectoras de desagüe y no existe una planta de tratamiento de aguas servidas.

En la parte urbana, el 44,8% de las viviendas utiliza una letrina o pozo ciego, mientras que sólo el 32,2% cuenta con conexión a la red pública. Esta situación condiciona los niveles de morbilidad del distrito.

La ciudad cuenta con energía eléctrica, prestando el servicio con deficiencias. El servicio de electricidad lo brinda la Empresa Concesionaria Electro Sur Este. Adicionalmente la ciudad cuenta con un servicio complementario y/o alternativo, a cargo de la Municipalidad, mediante un grupo generador a petróleo brindando el servicio de alumbrado eléctrico domiciliario y urbano de manera racionada. El sistema de distribución primaria de electricidad, se realiza en un nivel de tensión que no permite alcanzar satisfactoriamente la demanda y solo se circunscribe a determinadas áreas de la ciudad. En la ciudad, el 93,7% de las viviendas cuenta con servicios de electricidad.

La Estructura Vial y Medios de Transporte

Las redes viales de articulación de la ciudad de Iñapari hacía sus áreas de influencia son de tipo carrozable con capacidad limitada, principalmente hacia las zonas de concesiones madereras.

En la ciudad existe una estructura vial incompleta, destacándose como vía principal estructurante la Avenida. León Velarde, tramo urbano que pertenece a la carretera interoceánica y que en su recorrido por la ciudad se transforma en vía urbana. La Avenida León Velarde no está preparada para concentrar todo el flujo vehicular que provendría de la carretera Interoceánica. Desde esta importante arteria se conectan un conjunto de vías locales sin afirmar que interconectan diferentes zonas urbanas en el sentido este – oeste de la ciudad.

Localmente se utiliza como medio de trasporte predominante el servicio de moto taxis y de motocicletas

El único medio de transporte interprovincial es el terrestre mediante el servicio de automóviles station wagon, y adicionalmente se observa una pista de aterrizaje que actualmente no está en funcionamiento.

Saneamiento Básico

Existen algunas deficiencias en el sistema de recolección de basuras y en la disposición final de residuos sólidos, generando un problema ambiental el existente botadero, al encontrarse este lugar, próximo a las fuentes de captación de agua potable y en la cabecera de la pista de aterrizaje del aeropuerto.

No existe un sistema de tratamiento de aguas servidas. La red pública de desagüe presenta deficiencias importantes debido a que las tuberías en su tramo final descarga las aguas servidas contaminando áreas próximas a las zonas inundables en época de crecida del río Yaverija, además las redes de desagües en su recorrido final están colapsadas y fracturadas.

Se detecta la ausencia de un sistema de evacuación de aguas pluviales, generando inundaciones y aniegos, provocando interrupción de vías urbanas en épocas de lluvias

La presencia de aguajales y zona de humedales interrumpen la continuidad de la trama urbana, especialmente en temporada de lluvia y crecida de los ríos.

La existencia de un aserradero en la zona urbana, representa un riesgo ambiental por la quema de material, generación de material particulado y ruidos molestos a la ciudad.

Equipamiento Urbano

El área de equipamiento de salud, se encuentra en el centro urbano donde funciona un Centro de salud, y se dispone de un lote del Instituto Peruano de Seguridad Social.

Se cuenta con un centro de Salud, cuya cobertura es en tres líneas de acción: Atención primaria de Salud, Control de Madre gestante, Planificación familiar, y hospitalización en condiciones precarias. Ante situaciones más complejas se dirigen hacia los hospitales de Iberia, y Puerto Maldonado.

Deficiencias en personal medico y técnico, así como en el abastecimientos de medicamentos, en una edificación de madera con una superficie de 250m2

Los usos del suelo para el funcionamiento educativo, alcanzan una superficie total de 2,867.82 m2, determinado por un colegio secundario, con una superficie 13,158.91 m2, una escuela primaria, ubicada al sur de la ciudad, en el sector de la Colonia, es de 13, 928.99 m2 de superficie y la disponibilidad de dos lotes de uso de equipamiento educativo, sobre el Jr. Brasil a la altura del Jr. Piura y Tumbes de 839.96 m2 cada uno, respectivamente. Existen otros locales educativos que funcionan en locales comunales.

Según entrevista realizada a autoridades locales, en todo el distrito de Iñapari existen 8 centros educativos, de los cuales 1 corresponde a educación inicial, 5 a educación primaria de menores, 1 a educación secundaria de menores y 1 local del PRONOEI.

Los locales de educación inicial carecen principalmente de mobiliario escolar y material educativo y los de educación primaria, además de las dos carencias anteriores, adolecen de una adecuada dotación de profesores, Por su parte, la educación secundaria, si bien tiene problemas en cuanto a mobiliario y material educativo, su principal preocupación la constituye el deficiente estado en que se encuentra su infraestructura

Para el uso publico, recreativo y deportivo la ciudad de dispondría de una plaza de armas con una superficie de 4, 870.38 m2; dos áreas deportivas, siendo el estadio municipal el más importante, con una superficie total de 18,5712.32 m2; parques, áreas verdes y áreas recreativas localizados en su trama urbana, con una superficie total de 10, 214.76 m2.

1.5 INSTITUCIONES RESPONSABLES DEL CONTROL DE FRONTERA

Las Instituciones relacionadas con el control fronterizo se ubican de manera dispersa en la ciudad y los servicios que prestan son muy reducidos, ante la poca frecuencia de los flujos ínter fronterizos.

Las instituciones como Migraciones, SENASA, Aduana y el Ministerio del Interior se ubican en el cercado de la ciudad, mientras que la Policía Nacional, INRENA y SUNAT se localizan en el extremo sur de la ciudad.

1.6 NODOS CRITICOS DEL PROCESO DE DESARROLLO URBANO

Los principales nodos críticos que se identifican, tanto en el análisis prospectivo como en la identificación de procesos y tendencias están asociados a factores externos e internos que a continuación se detallan:

Los Factores Externos son:

Los derivados del proceso de integración

Los acuerdos de integración binacional, entre Perú y Brasil, están inscritos en la estrategia sectorial del país; y se han localizado en la Ciudad de Iñapari, como paso de frontera con el Brasil y espacio de interacción y actuación compartida con la ciudad de Assis, la cual ha condicionado , en la ciudad de Iñapari, una reorientación de sus expectativas de desarrollo y redefinición de sus roles y funciones como portazgo Internacional, relacionados con : La articulación de tráficos comerciales, lugar de transito de corrientes turísticas, empalme de redes viales, energéticas y de telecomunicaciones

Los derivados del comercio internacional

La eliminación de las restricciones al comercio internacional provocaría un desbalance de potencialidades entre Brasil y Perú, dado el tamaño de su economía, y este pondría en riesgo a la ciudad de Iñapari, en términos de pérdida de atributos, o posiciones dominantes de los empresarios brasileños sobre los peruanos.

Los derivados de la construcción y concesión de la carretera interoceánica

La culminación y concesión de la Carretera Interoceánica va a desencadenar un proceso de cambios acelerados en los usos del suelo en el eje Vial Iñapari- Iberia. Los flujos comerciales, turísticos y los derivados de la explotación agropecuaria repercutirían y condicionarían las capacidades de expansión, consolidación y diversificación del desarrollo urbano, limitando su atención. Requiriéndose mejorar las capacidades logísticas actuales para que el impacto de la carretera sea positivo.

Los derivados de los acuerdos de integración bilateral

Los acuerdos de Integración Bilateral y la culminación de la carretera interoceánica demanda la localización y Construcción de un Centro Binacional de

Administración Fronteriza. CEBAF, el cual para el desempeño de sus funciones requiere, infraestructuras básicas y dotación de servicios (Cantidad y calidad) que la ciudad de Iñapari actualmente no posee. Así mismo demandara de la ciudad servicios conexos, que tampoco dispone.

Los derivados del proceso de descentralización, política de inversiones y gasto Público.

La ciudad esta frente a situaciones de incertidumbre, debido al nuevo rol y función que desempeñará en el proceso de Integración, ver realizar proyectos que impactaran en la gestión urbana, que ante magros presupuestos municipales esperarían nuevas normas e instrumentos, de promoción de inversión privada, mayor fortalecimiento de capacidades, mayores asignaciones presupuéstales, contribuciones y compromisos de inversión de otros niveles del Estado que probablemente no se den a tiempo.

Los derivados del entorno natural.

La ciudad de Iñapari es poseedora en su entorno, de un amplio patrimonio natural, base de su economía y sostenibilidad, que requiere ser conservado. Este patrimonio, en el futuro, considerando el ritmo de eventos y procesos derivados de la integración binacional, que impactaran en el territorio, pondría generar pérdidas medioambientales y peligro en su biodiversidad.

Los derivados del fenómeno inmigratorio.

El proceso inmigratorio incontrolado de agentes y poblaciones que serían atraídos por las nuevas expectativas económicas, alterarían la oferta limitada de servicios que actualmente atienden parcialmente las demandas de las organizaciones sociales y el nivel adecuado de empleo, ingresos, gobernabilidad existentes en la ciudad.

LOS FACTORES INTERNOS O PROPIOS DE LA CIUDAD Y ENTORNO INMEDIATO SON:

Los derivados de las capacidades de soporte relacionadas con la oferta de servicios locales

La actual estructura urbana se presenta desarticulada y tiene una reducida capacidad de soporte debido al actual estado de su infraestructura y redes de distribución necesarias para atender adecuadamente las demandas por servicios básicos. Lo anterior, se torna más critico debido, al racionamiento del consumo de agua, luz y energía, limitado servicio de transporte y comunicación; factores que inciden negativamente en el incremento de la producción y productividad local

Los derivados de las capacidades institucionales, administrativas y de gestión publico local.

Las instituciones del Estado prestadoras de servicios de administración y gestión local, tienen una limitada capacidad, cuentan con personal poco capacitado, no permanente y carecen de un equipamiento adecuado, esta situación constituye una fuerte limitante al esperado proceso de desarrollo urbano.

Los derivados de la estructura económica local.

La ciudad presenta una economía local, cuya actividad principal es forestal y agrícola; constituye la principal fuente de empleo e ingresos. Esta situación en un contexto de intercambio binacional pueden ser desbordada y absorbida por la acción de nuevos empresarios y capitales nacionales y foráneos que podrían alcanzar una posición dominante en el mercado.

Los derivados de las inversiones urbanas

La ciudad de Iñapari puede ser sometida a un proceso de desborde y verse limitada en su esfuerzo para lograr un nivel adecuado de desarrollo urbano, si no llega a contar con nuevas y adecuadas inversiones que la potencien para generar mayores oportunidades de empleo, ingresos y de atención de servicios y de este modo alcanzar condiciones apropiadas, para responder a los impactos de la vía interoceánica y el puente internacional.

Los relacionados con el medio natural local

La ciudad y su área de influencia ofrecen recursos forestales y de suelo con condiciones para el desarrollo económico local y exportable, reservas de protección de especies forestales necesarias para la conservación de la biodiversidad, así como un potencial de recurso hídrico superficial de buena potabilidad, aptas para el consumo humano. Estas condiciones favorables y necesarias, del medio natural para el desarrollo económico, social y urbano, podrían quedar disminuidas o anuladas, frente al impacto no controlado, derivado del nuevo contexto de intercambio binacional.

2.0 CONCEPCION DEL DESARROLLO URBANO

La presente propuesta, es el resultado del II taller participativo, Visión de Desarrollo y Proyectos del Plan" realizado en esta segunda fase. Esta iniciativa cuenta con una validación local y ha recibido las observaciones correspondientes y han permitido la formulación de la propuesta definitiva.

2.1 CONSIDERACIONES BASICAS

La formulación de la propuesta relacionada con el desarrollo urbano de la Ciudad de Iñapari es de largo plazo, hacia un horizonte temporal de 2017, cuyo escenario de desarrollo territorial esta caracterizado por una relativa complejidad, derivada de factores internos y externos identificados en el desarrollo del análisis estratégico.

Producto de los acuerdos de integración binacional entre Perú y Brasil, la ciudad de Iñapari se ha focalizado como un espacio geopolítico y geoestratégico, paso de frontera y nodo de interacción y actuación compartida con la ciudad de Assis, afirmando sus expectativas de desarrollo como portazgo internacional.

Estos acuerdos internacionales, prevén importantes flujos de inversiones, tráficos comerciales, desarrollo turístico, articulación de redes energética y de telecomunicaciones, que para el caso de la ciudad de Iñapari significa una oportunidad para impulsar su desarrollo, al cual coadyuvan la culminación de la carretera interoceánica y la instalación de un centro de control fronterizo.

2.2 LINEAMIENTOS PROGRAMÁTICOS:

Desde el punto de vista antes señalado, la formulación de la concepción del desarrollo de la ciudad de Iñapari identifica los siguientes lineamientos programáticos:

Ciudad que mejora y potencia su posición, rol y función

La ciudad de Iñapari se posiciona como una ciudad de carácter binacional en zona de frontera y como tal jugara un rol geopolítico y geoestratégico en el proceso de integración binacional Perú- Brasil

La carretera Interoceánica Iñapari-Ilo-Matarani se constituye en uno de los ejes fundamentales del desarrollo macro regional en el cual la ciudad de Iñapari lidera el nodo de interacción de tres sistemas urbanos (Dos nacionales, uno de carácter internacional)

La ciudad esta dotada de nuevas funciones derivadas de su nuevo rol en el desarrollo nacional e integración binacional, que la califican como un importante centro de servicios relacionados con el control fronterizo, intercambio comercial, prestador de servicios administrativos, comerciales y financieros a si como, nodo de intermediación de los intercambios y transformación de sus productos de su base económica.

La Ciudad potencia sus relaciones Inter. Urbanas de carácter funcional y territorial, derivada de su condición de portazgo internacional, capital del distrito y provincia, del funcionamiento pleno de la carretera interoceánica, de la implementación de los servicios del CEBAF y el funcionamiento del aeropuerto local. Esta red de interrelaciones y articulaciones constituyen la plataforma de

oportunidades económicas y sociales el desarrollo integral y sostenible en el horizonte del planeamiento.

Ciudad que fortalece sus capacidades locales

Ante el escenario de nuevas oportunidades derivadas de su posición fronteriza, la ciudad de Iñapari ha generado mecanismos e instrumentos que le permiten el adecuado aprovechamiento de los potenciales y capacidades existentes, tanto de las provenientes del exterior como de lo local, para alcanzar un buen gobierno, la interacción entre actores locales y la potenciación de sus agentes económicos para el desarrollo

Ciudad que eleva y mejora su capacidad de soporte urbano para el desarrollo

La ciudad de Iñapari ha elevado sus estándares de desarrollo urbano y sus capacidades de soporte de sus infraestructuras, con el propósito de alcanzar eficiencia y competitividad en el planeamiento, administración y gestión de su territorio, para la atención de sus propias demandas como para dar respuesta adecuada a las demandas provenientes del funcionamiento del CEBAF y sus servicios conexos.

La ciudad potencia sus capacidades de recepción y dota de condiciones a su estructura urbana, para acoger nuevos contingentes poblacionales, prestar servicios al incremento de sus flujos comerciales, productivos y turísticos y disponer de suelo para la ubicación de equipamientos económicos, sociales y culturales que abatan estas demandas.

Ciudad participativa, segura y sostenible

La ciudad ha fortalecido sus capacidades institucionales y ha comprometido a sus agentes y actores en una agenda de liderazgo y desarrollo para el buen gobierno de manera saludable, segura y sostenible.

La ciudad garantiza la sostenibilidad de sus recursos naturales, paisaje, actividades recreativas, culturales y turísticas y toma la medidas de prevención, mitigación y monitoreo para evitar que los efectos negativos de estos fenómenos, naturales y antro picos, pongan en riesgo a la población y sus actividades

Ciudad que potencia y revitaliza sus actividades económicas urbanas

La ciudad de Iñapari a dotado de atributos a su territorio, para capitalizar su condición de centro urbano principal de manera tal de concentrar en su trama urbana núcleos de centralidad para dar dinamicidad a la economía local.

La ciudad aprovecha los flujos de intercambio derivados de la carretera interoceánica alcanzando crecientes niveles de especialización en su territorio, mediante el aprovechamiento de suelo disponible para generar centros de dinamicidad económica y mercados locales, coadyuvando a la generación de mayores oportunidades de empleo e ingresos para la comunidad local

Se han creado las condiciones para la atracción y localización de inversiones, empresas y negocios al interior de la ciudad y se han fortalecido las condiciones del capital humano y social, mediante la incorporación de tecnologías y centros de investigación y formación para el desarrollo

3.0 PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO

La propuesta del plan de desarrollo urbano concibe a la ciudad de Iñapari como portazgo internacional, nodo de intermediación de los intercambios y procesos de transformación de sus productos de su base económica.

La concreción de los procesos de integración binacional y de articulación territorial derivados de la carretera interoceánica, así como el pleno funcionamiento del Centro de administración y control Fronterizo, permite que la ciudad de Iñapari lidere los procesos de cambio y desarrollo de dos sistemas urbanos de la provincia de Tahuamanu y juega un papel de complementariedad económica, social y cultural con la ciudad de Assis en el Brasil.

Se ha constituido en un importante centro de servicios de apoyo logístico al intercambio comercial y control fronterizo, constituyéndose en plataforma de oportunidades económicas para la inversión, el comercio y los negocios, para lo cual a dotado de atributos y capacidades de soporte a sus infraestructuras a fin de atender de manera eficiente y competitiva los requerimientos de los sectores productivos y sociales

La ciudad se desarrolla bajo un proceso permanente de revitalización y dinamización de su economía, y ha consolidado su área urbana ocupada, de manera enucleada, protegiendo y preservando los nuevos territorios para actividades potenciales de desarrollo futuro.

La ciudad ha fortalecido sus capacidades institucionales y sociales generando un ambiente de acuerdos y consensos para el desarrollo, ha viabilizado y concretado una agenda de liderazgo y desarrollo para el buen gobierno de la ciudad

3.1 VISIÓN

Iñapari es la ciudad del encuentro y hermanamiento de naciones para el desarrollo trifronterizo; forjada por el emprendimiento de su población, la riqueza de su territorio y su potencial oferta exportable; representada por hombres y mujeres que manifiestan una profunda identidad nacional.

Se ha fortalecido como portazgo internacional, nodo de la integración, de los intercambios y la cooperación para el desarrollo, afirmando su rol estratégico, como plataforma de oportunidades económicas y centro de servicios de apoyo logístico al intercambio comercial y control fronterizo.

El distrito de Iñapari constituye un medio natural de alta biodiversidad y calidad ambiental, que le permite ofrecer un entorno seguro y saludable, con un potencial económico que garantiza el bienestar de su población de manera sustentable, garantizado por el buen gobierno y liderazgo de su autoridad municipal y el decidido compromiso de sus instituciones publicas y privadas, empresarios y organizaciones sociales y culturales para impulsar el desarrollo urbano local.

Gráfico 01

Considerando, la visión de desarrollo urbano de la ciudad de Iñapari su rol deviene en estratégico, constituyendo un centro de apoyo logístico en los intercambios comerciales de la zona de frontera; de igual manera es una plataforma de oportunidades económicas, turísticas, culturales y de servicios complementarios para control fronterizo

Desde esta perspectiva, se han identificado las siguientes líneas maestras del Plan de Desarrollo de la ciudad de Iñapari que orientan las intervenciones en el territorio:

LINEA I.- De posicionamiento e integración subregional: comprende los servicios del CEBAF, las vías de comunicación, el aeropuerto, Terminal terrestre, servicios de energía y de comunicación.

LINEA II.- De consolidación funcional y territorial: Se sustenta en el desarrollo del hábitat, la vivienda y los equipamientos urbanos estructurantes

LINEA III.- De mejoramiento y desarrollo de las infraestructuras y sistemas urbanos: Se sustenta en el desarrollo de los sistemas de abastecimiento de agua potable y alcantarillado, electricidad, disposición final de residuos sólidos y evacuaciones pluviales

LINEA IV.- De organización, especialización y desarrollo productivo: Se sustenta en el desarrollo industrial, agro industrial, pecuario, Comercial y de servicios

LINEA V.- De protección y desarrollo eco turístico: comprende la promoción de circuitos turísticos, infraestructura hotelera, servicios de gastronomía, transporte y centros de desarrollo empresarial.

LINEA VI.- De fortalecimiento de las capacidades locales: Se sustenta en la generación de un fuerte liderazgo municipal que propicie un ambiente de acuerdos y consensos entre las instituciones y agentes públicos y privados que permita establecer un modelo sustentable de participación plena en la gestión del desarrollo local.

3.2 OBJETIVOS DE DESARROLLO

OBJETIVOS GENERALES

Potenciar la capitalidad de la ciudad de Iñapari como ciudad fronteriza internacional, afianzando su posicionamiento con los sistemas urbanos con que interactúa, elevando la eficiencia de sus actividades y servicios para alcanzar niveles de crecimiento y desarrollo competitivo, seguro y sostenible en los horizontes del planeamiento.

Garantizar la sustentabidad de los recursos naturales, la distribución equilibrada de la población y el desarrollo de la inversión pública y privada en los ámbitos urbano y rural del territorio
Promover y orientar de los procesos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano
Localizar el Centro Binacional de Atención de Frontera, Iñapari – Assis, Módulo peruano**.**

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Elevar las capacidades de soporte urbano que signifiquen mejores condiciones de habitabilidad, una mejor oferta de servicios básicos y una eficiencia en los servicios de complementación para la administración de frontera

Consolidar la estructura urbana del asentamiento, aprovechando su baja densidad y la disponibilidad de lotes vacantes

Generar centralidad y especialización urbana de sus sectores urbanos

Integrar y elevar la vinculación, integración y acceso en orientación norte – sur de la ciudad

Aprovechamiento optimo de los suelos de protección y reserva ambiental con fines turísticos recreacionales

Mitigar y reducir los riesgos de sus sectores urbanos, por la crecida de los ríos y la activación de sus aguajales o humedales

Incorporar suelo urbano de manera ordena y segura.

3.3 LINEAMIENTOS DE POLITICAS

Fomentar una imagen e identidad urbana, de ciudad fronteriza internacional, reconocida apoyada y promovida por el estado en sus niveles locales, regionales y nacionales

Promover una actuación e intervención coordinada entre instituciones y organismos públicos y privados que intervienen en el desarrollo de la ciudad, cuyas actividades competencias y funciones redundaran en el nuevo rol que desempeñara la ciudad en las próximas generaciones

Impulsar todos los esfuerzos y congregar los recursos que permitan fortalecer la capacidad de soporte y la eficiencia en los servicios que prestara la ciudad

Fomentar, apoyar y fortalecer las capacidades de planeamiento, administración y gestión de la ciudad, orientadas a alcanzar un mejor gobierno local con visiones de futuro

Emprender una actuación de carácter participativa, de generación de mejores oportunidades, de elevación de los niveles de bienestar y una decidida promoción de las actividades económicas, sociales y culturales

Impulsar el pleno aprovechamiento de los potenciales naturales de la periferia inmediata, del continuo y áreas de explotación económica en zona de su influencia, para incorporarlos a la vida económica y social de la ciudad

Desarrollar un conjunto de instrumentos y mecanismos tendientes a la regulación, promoción y control urbano, de culminación de saneamiento físico legal de la propiedad, de promoción de la ocupación ordenada, y de mitigación y prevención de los riesgos naturales y antrópicos.

3.4 ESTRATEGIAS DE DESARROLLO

Generar la consolidación de los centros de servicios administrativos y de actividades especializadas en los sectores de la ciudad, y promover la implementación de los equipamientos modales de comunicación y transporte, como el aeropuerto local y el terminal terrestre, entre otros.

Culminar el sistema vial local, buscando una intervención técnicamente apropiada para lograr la integración plena de los sectores urbanos de la ciudad

Implementar los mecanismos de intervención para la mitigación, seguridad y aprovechamiento del medio natural en las áreas comprometidas de la ciudad

Implementar el centro de investigación agropecuaria, los centros de formación tecnológica superior y un sistema de fortalecimiento de capacidades en la gestión publica local, el liderazgo de las organizaciones sociales de base y el mejoramiento de las capacidades empresariales y productivas de la localidad.

Desplegar esfuerzos de gestión y cooperación para la captación de recursos de la cooperación nacional e internacional

Alcanzar eficiencia en la gestión publica, la elaboración de expedientes de desarrollo y la asignación de los recursos en aquellos proyectos de trascendencia en el desarrollo de la ciudad

3.5 PROYECCIÓN DEL CRECIMIENTO DEMOGRAFICO URBANO

El crecimiento poblacional constituye la principal variable que define las demandas de la población, que determinaran las características del crecimiento urbano, su equipamiento social y los servicios básicos.

Teniendo como población base, la ficha registral del pre-censo del año 2007, con 996 habitantes, la proyección del crecimiento demográfico urbano ha sido calculada para los siguientes horizontes temporales del planeamiento:

- **Corto plazo del 2008 al 2010,**
- **Mediano Plazo del 1011 al 1015 y**
- **Largo Plazo del 2016 al 2021**

Los incrementos de población que esta ciudad alcanzaría en los respectivos horizontes de planeamiento, han sido proyectados teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

Registro histórico de crecimiento poblacional

En los últimos 35 años la ciudad ha venido creciendo a una tasa promedio anual de 7.47%. Durante el periodo intercensal 1972-1981, se registra la mayor tasa de crecimiento, llegando a una media anual de 12,45%, debido fundamentalmente a la implementación de mejoras en los servicios básicos y la construcción del camino rural Iñapari Iberia. Posteriormente durante el período intercensal 1981-1993, se registra una tasa media de 3.39%, período de crecimiento moderado, principalmente de carácter migracional desde los asentamiento rurales aledaños.

En el último periodo intercensal 1993-2007, se ha evidenciado un importante incremento poblacional con una tasa media anual de 7.91%, especialmente en los últimos años, debido fundamentalmente a la construcción de la carretera Iñapari-Iberia, la construcción del puente sobre el río Yaverija y a las expectativas de desarrollo generadas con la construcción (aún en proceso) de la Carretera Interoceánica. (Ver Cuadro 01)

Cuadro 01
Registro histórico de crecimiento poblacional de la ciudad de Iñapari

AÑO CENSAL	POBLACIÓN URBANA	TASA MEDIA DE CRECIMIENTO	
		PERIODO INTERCENSAL	MEDIA ANUAL 1972 - 2007
1,972	80		7.47%
1,981	230	12.45%	
1,993	343	3.39%	
2,007	996	7.91%	

FUENTE: INEI - CENSOS DE POBLACIÓN
ELABORACIÓN: IUPP

Supuestos de proyección

Se estima que por el impacto de la carretera Interoceánica, en proceso de construcción, la ciudad va ha soportar un importante crecimiento poblacional por efectos de inmigración, en el corto y mediano plazo, de acuerdo a los siguientes supuestos:

a) En el corto plazo (3 años), por la influencia de la construcción de la carretera interoceánica, se estima que la tasa de crecimiento poblacional será similar a la del último período intercensal, incrementada en 5 puntos, llegando a una media anual de 12.91%, ligeramente mayor a la registrada en el período 80-93

b) Para el mediano plazo (8 años), debido a la entrada en pleno funcionamiento de la carretera interoceánica, así como a las mejoras en los servicios urbanos y las expectativas de desarrollo; se espera a partir del año 2010, un significativo incremento de la tasa de crecimiento, sobre la del primer período, estimándose un incremento aproximado de 50%; en tal sentido se propone para el segundo período una tasa de 19.37%

c) Para el Largo plazo (14 años), se asume que a partir del año 2015, la tendencia de crecimiento se irá estabilizando paulatinamente, llegando a una media anual de 7.47%, equivalente al promedio histórico registrado.

El siguiente cuadro presenta el resumen de los supuestos antes indicados

Cuadro 02

Tasas de crecimiento poblacional propuestas por horizontes temporales de planeamiento

Horizonte de planeamiento	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Periodo	2008 – 2010	2011 – 2015	2016 – 2021
Tasa anual propuesta	12.91	19.37	7.47

Cabe indicar que estos supuestos estarán sujetos a una verificación periódica, debiendo ser reajustados en función al crecimiento poblacional real registrado en los respectivos períodos, a fin de actualizar los indicadores de demanda para los diferentes servicios urbanos y para los proyectos propuestos.

Cálculo de proyecciones poblacionales

De acuerdo con los supuestos antes señalados, se han realizado los cálculos correspondientes a los plazos del horizonte temporal de planeamiento, los mismos que se muestran a continuación

MODELO DE CÁLCULO	Pt = Po * (1 + r) ^ t

Datos:	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Año =	2010	2015	2021
Po=	996	1,434	3,475
Tasa =	0.1291	0.1937	0.0747
t =	3	5	6

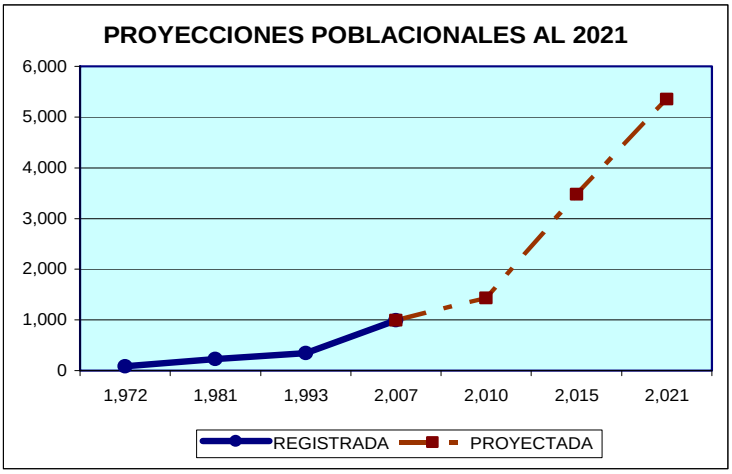
Corto plazo 3 años
P_{2010} = 996 x (1 + 0.1291) ^3
P_{2010} = 1,434 habitantes

Largo plazo 14 años
P_{2021} = 3,014 x (1 + 0.0747) ^6
P_{2021} = 5,354 habitantes

Mediano plazo 8 años
P_{2015} = 1,460 x (1 + 0.1937) ^5
P_{2015} = 3,475 habitantes

ELABORACIÓN: IUPP
FUENTE: INEI

GRAFICO 02



AÑO	POBLACIÓN	
	REGISTRADA	PROYECTADA
1,972	80	
1,981	230	
1,993	343	
2,007	996	996
2,010		1,434
2,015		3,475
2,021		5,354

ELABORACIÓN: IUPP
FUENTE: INEI

ELABORACIÓN: IUPP

Cuadro 03

Población proyectada por horizontes temporales de planeamiento

Horizonte de planeamiento	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Periodo	2008 – 2010	2011 – 2015	2016 – 2021
Tasa anual propuesta	12.91	19.37	7.47
Población proyectada	1,434 hab.	3,475 hab.	5,354 hab.

4.0 PROPUESTA DE EXPANSIÓN URBANA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL AL 2021 (Ver Plano PU-01)

La programación del crecimiento urbano, está dirigida a orientar la organización territorial de las actividades en el ámbito urbano y periurbano de la ciudad de Iñapari, identificando las grandes áreas susceptibles de implementarse en los horizontes del planeamiento, mediante una programación de su ocupación y usos del suelo.

Según el reciente estudio de levantamiento catastral elaborado por COFOPRI, el área urbana actual dispone de una superficie aproximada de 42.8 hectáreas, de las cuales 25.7 hectáreas al área útil urbana ocupada con muy baja densidad y 17.1 hectáreas corresponden al área urbana disponible. Asimismo, según la evaluación de soporte territorial elaborada para el Plan de Desarrollo, se ha podido determinar la disponibilidad de aproximadamente 70 ha de terrenos aledaños, principalmente al sur de la ciudad, con potencial para usos urbanos, constituyendo áreas de expansión urbana

Como resultado del análisis de la superficie urbana ocupada por sectores y disponible, desarrollado en el cuadro N° 04, se ha determinado que la capacidad de suelo disponible, para uso residencial, incluida la zona de expansión urbana propuesta, puede albergar a la población de 5,354 habitantes proyectada para el horizonte de planeamiento al 2,021

Según los cálculos de capacidad de soporte poblacional en relación a la disponibilidad de área de uso residencial ocupada y disponible que se tiene en la ciudad, y dadas las características del comportamiento demográfico que experimentaría la población en los horizontes del proyecto se presenta la siguiente programación de crecimiento urbano:

- De corto plazo: de consolidación del Sector I (Cercado) y del Sector II (Virgen del Rosario) en el área central y utilización de suelo vacante, de 5.20 has de área útil residencial.
- De mediano plazo: de consolidación del conjunto de los sectores urbanos, especialmente del área sur de la ciudad (Sector III La Colonia y IV Los Mangos), mediante la utilización de 3.88 has de área útil residencial
- De mediano y largo plazo: mediante la densificación e incorporación de nuevo suelo de expansión urbana programada, con un total de 7.69 has de área útil residencial.

CUADRO N° 04
CAPACIDAD DE SOPORTE POBLACIONAL DE CIUDAD DE IÑAPARI

SECTORES URBANOS			ÁREA OCUPADA ACTUAL					ÁREA DISPONIBLE POR CONSOLIDACIÓN Y EXPANSIÓN						CAPACIDAD TOTAL DE SOPORTE POBLACIONAL AL 2021
SECTOR	DENOMINACION	Área m2	AREA RESIDENCIAL	N° LOTES REGISTRADOS(1)	POBLACION POTENCIAL ESTIMADA	AREA DE USO PÚBLICO Y OU	AREA TOTAL OCUPADA	USO RESIDENCIAL CONSOLIDACIÓN (Hectareas)	USO RESIDENCIAL EXPANSIÓN (Hectareas)	ZONIFICACIÓN	DENSIDAD NORMATIVA NETA (2) hab/ha	DENSIDAD PROPUESTA POR EL PDU hab/ha	CAPACIDAD DE SOPORTE POBLACIONAL ESTIMADA	
1	CERCADO	158,673.30	45,222.66	105	525	113,250.64	158,473.30	0.76		R2	500	200	152	677
2	VIRGEN DEL ROSARIO	98,489.30	8,521.04	27	135	89,768.26	98,289.30	4.44		R2	500	200	889	1,024
3	LA COLONIA	130,610.50	60,257.51	119	595	70,152.99	130,410.50	1.37		R2	500	200	274	869
4	LOS MANGOS	41,246.40	15,546.97	50	250	25,499.43	41,046.40	2.51		R2	500	200	503	753
5	AREA DE EXPANSION R2								4.08	R2	500	200	817	817
6	AREA DE EXPANSIÓN R3								3.60	R3	1,300	400	1,441	1,441
TOTAL		429,019.50	129,548.18	301	1,505	298,671.32	428,219.50	9.09	7.69				4,075	5,580

(1) Según información catastral de la Municipalidad Provincial de Iñapari
(2) Según D.S. N° 027-2003-VIVIENDA6/10/2003 y modificatorias. Decreto Supremo N° 032-2003-VIVIENDA, publicada el 29-11-2003. Decreto Supremo N° 012-2004-VIVIENDA, publicado el 18-07-2004

ELABORACIÓN: IUPP

RESUMEN GENERAL

PROPUESTA DE OCUPACIÓN URBANA	HABITANTES
POBLACION POTENCIAL ESTIMADA POR NÚMERO DE LOTES EXISTENTES	1,505
POBLACIÓN POSIBLE DE ATENDER EN AREAS DE CONSOLIDACIÓN	1,818
POBLACION POSIBLE DE ATENDER EN AREAS DE EXPANSIÓN URBANA	2,257
CAPACIDAD TOTAL DE SOPORTE POBLACIONAL AL 2021	**5,580**

4.1.. Plan General de Usos de Suelo (Ver Plano PU-02)

El Plan General de Usos del Suelo (PGUS) es un instrumento del planeamiento territorial, que sirve para clasificar en forma general y preliminar los usos básicos del suelo, tomando como base las condiciones de seguridad física del entorno geográfico y las ventajas potenciales y comparativas que ofrece su localización para el desarrollo de actividades urbanas.

El PGUS comprende el área urbana ocupada así como su entorno inmediato, a fin de determinar la distribución, localización, extensión, e intensidades de uso, del suelo apto para el desarrollo urbano; las zonas con potencial para el desarrollo de actividades productivas; y las zonas de protección natural y de manejo turístico recreacional

Esta clasificación preliminar del suelo define y distribuye los usos del territorio teniendo en consideración sus características geofísicas y los escenarios de riesgo probable[1]; con el fin de proteger las inversiones públicas y privadas, y mejorar la calidad de vida de los pobladores, garantizando un desarrollo urbano sostenible. Estas mismas consideraciones permiten determinar la dirección y límite del crecimiento urbano y maximizar el aprovechamiento de los suelos aptos para fines urbanos.

La clasificación aplicada comprende las siguientes categorías:

Suelo Urbano Apto

Corresponde a las áreas ocupadas por usos e instalaciones urbanas en las que se desarrollan actividades propias de un asentamiento urbano. Comprende las áreas urbanas actuales cuyo emplazamiento no presenta niveles de riesgo alto ante la incidencia de desastres naturales, por lo que pueden ser factibles de consolidación urbana. Dentro de esta categoría está comprendida el área central de Iñapari, delimitada por el Jr. Acre al norte del asentamiento y el Jr. Cardozo al sur, que presentan nivel de peligro medio en donde la ocurrencia de deslizamientos, cárcavas y erosión es de leve a moderada.

El terreno es de suave pendiente y los suelos arcillosos de mediana capacidad portante (1.00 kg/cm^2 a 1.50 Kg/cm^2) y bajo peligro sísmico; cabe anotar la saturación del suelo y formación de charcos de aguas pluviales en algunos puntos críticos debido a la inexistencia de un sistema de drenaje.

Suelo Urbanizable

Corresponde aquellos sectores no ocupados por usos urbanos y que presentan las mejores condiciones de seguridad física, ventajas de localización y factibilidad de servicios en el entorno inmediato de la ciudad, por lo que pueden ser considerados como zonas potenciales para el desarrollo de la expansión urbana de Corto Plazo, Mediano Plazo, Largo Plazo.

Esta categoría, a su vez comprende la siguiente clasificación:

---

[1] ***Referencia: Estudio Mapa de Peligros de la Ciudad de Iñapari. Elaborado por INDECI en el año 2006. Proyecto INDECI – PNUD PER/02/051. Ciudades Sostenibles***

- **Suelo Urbanizable Apto**: Corresponde a zonas que debido a la condición de seguridad que ofrecen, por la calidad de sus suelos arcillosos de baja a media plasticidad; así como por su capacidad portante (1.50 Kg/cm^2); la suave pendiente de su relieve, y la nula probabilidad de incidencia peligros naturales; constituyen áreas adecuadas para el desarrollo de habilitaciones urbanas y proyectos de inversión.

  Dentro de esta clasificación está comprendida la zona intermedia próxima al cercado, delimitada por el Jr. Piura, el Jr. Miguel Grau y el Jr. Cardozo. Esta zona requiere de un tratamiento especial de consolidación, que le permita dar continuidad a la trama urbana de la ciudad.

  Así mismo corresponde a esta clasificación el sector inmediato al área residencial de los Mangos (sur oeste), el área contigua a la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre (este) y potencialmente todo el suelo a ambos márgenes de la carretera Interoceánica, hasta su encuentro con el Puente Yaverija.

- **Suelo Urbano Apto con Restricciones:** Corresponde a esta clasificación el área inmediata al Jr. José Olaya, al norte de la ciudad, la cual constituye una terraza de suave pendiente cubierta de vegetación, con suelos arcillosos de baja capacidad portante y mediana amplificación sísmica.

  Así mismo corresponde a esta calificación las zonas adyacentes a la quebrada estacional que corre transversalmente al eje de la Carretera Interoceánica, al sur del área urbana, en las inmediaciones del sector que actualmente ocupa la ladrillera municipal.

  Si bien las condiciones del suelo en estos sectores no excluyen la posibilidad de su uso para fines de habilitación urbana, su potencialidad como recurso natural para fines turístico – recreativos hace prever su aprovechamiento para tal fin.

Suelo No Urbanizable

Corresponde esta clasificación a las tierras que no reúnen las características físicas de seguridad y factibilidad de ocupación para usos urbanos, las cuales estarán sujetas a un tratamiento especial y de protección, en razón de la seguridad física, valor paisajístico, cultural; para la defensa de la fauna, flora y equilibrio ecológico.

Dentro de esta categoría se han identificado las siguientes zonas:

- Cauce de Río: Corresponde a los márgenes de los ríos Acre y Yaverija, que por razones de seguridad deben ser mantenidos libres considerando la recurrencia en las variantes de sus cursos o recorridos. En ningún caso estos espacios podrán ser utilizados para fines urbanos.

- Área de Tratamiento Turístico – Recreativo: Comprende las áreas contiguas al norte oeste del asentamiento, próximas al Meandro Callao, y al Nor-Este entre el cauce los ríos Acre y Yaverija, que presentan suelos fluvio aluviales correspondientes a las planicies de inundación de estos ríos y que en consecuencia, tanto por las condiciones de peligro, así como por su valor paisajístico, no deben ser destinadas para usos urbanos, debiendo preservarse en su condición natural para fines turístico – recreativos.
- Área de Reserva Ecológica: Corresponde a los espacios naturales, en los que coexisten diversas especies animales y vegetales en conjunto con factores abióticos como el agua, el suelo, la luz del sol, y que por lo tanto deben ser preservadas en tal condición por su alto valor paisajístico, ambiental y ecológico.
- Estas áreas podrán ser arborizadas, para establecer barreras vivas para la protección y seguridad de la servidumbre de las líneas del tendido de energía. Excepcionalmente, podrían destinarse, de ser apropiado el terreno, a uso recreacional o algún otro uso similar, siempre que no implique la habilitación o acondicionamiento de ningún tipo de instalación fija o permanente.

4.2 Plan de Zonificación de los Usos de Suelo Urbano

La Zonificación como instrumento técnico normativo permite la organización espacial de los usos del suelo urbano en las ciudades, de manera que las actividades urbanas puedan desenvolverse en aquellos espacios que ofrecen mejores ventajas comparativas para su desarrollo, garantizando de esta forma el desarrollo sostenible y equilibrado de los asentamientos en armonía con su entorno físico geográfico.

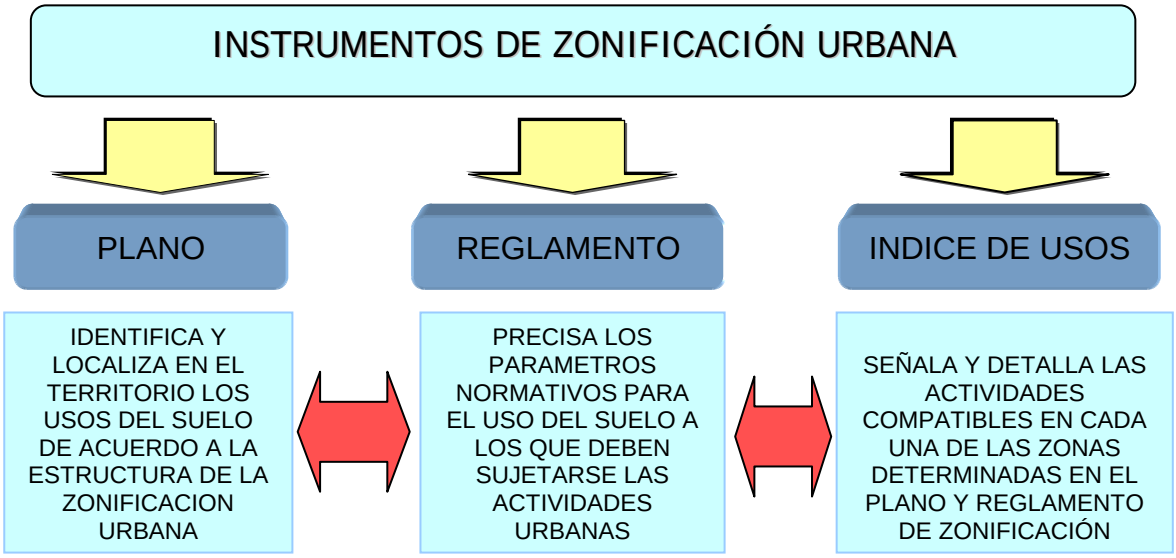
De acuerdo con el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano[2]; La zonificación es el conjunto de normas técnicas urbanísticas contenidas en el Plan de Desarrollo Urbano por las que se regula el uso del suelo en función de las demandas físicas, económicas y sociales de la ciudad, para localizar actividades con fines de vivienda, recreación, protección y equipamiento; así como la producción industrial, comercio, transportes y comunicaciones.

La zonificación regula el ejercicio al derecho de propiedad predial, se concreta en Planos de Zonificación Urbana, Reglamento de Zonificación e índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas. Ninguna norma puede establecer restricciones al uso de suelo no consideradas en la zonificación.

La normatividad técnica contenida en la propuesta de zonificación urbana se da a través de los siguientes instrumentos: *(Ver Gráfico 3)*

[2] Reglamento aprobado mediante D.S. N° 027-3003-VIVIENDA

Gráfico 3



4.2.1 Clasificación normativa de la zonificación de los usos del suelo urbano

El Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece la clasificación normativa de la zonificación a utilizarse en los Planes Urbanos. De acuerdo con las características determinadas en cada caso, se consignarán las siguientes zonas:

- Residenciales (R); destinadas fundamentalmente al uso de vivienda, pudiendo aceptar además otros usos compatibles, que no interfieran con las condiciones básicas que deben proveerse para las áreas de vivienda. Pueden ser de Baja Densidad (R1 – R2), Densidad Media (R3 – R4), Densidad Alta (R5 – R6 – R8).
- Comerciales (C); son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de compra-venta de productos. Pueden ser de nivel Metropolitano (C9), Interdistrital (C7), Distrital (C5), Vecinal (C3 – C2), Local (C1), Especializado (CE), Industrial (CIn) o Intensivo (CI).
- Industriales (I); son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de producción. Según su envergadura y tipos de procesos industriales se diferencian los siguientes niveles: Industria Pesada Básica (I4), Gran Industria (I3), Industria Liviana (I2) e Industria Elemental (I1).
- Recreación (ZRP) ; comprende las áreas destinadas a la recreación activa o pasiva, como parques, plazas, alamedas, campos deportivos, etc.
- Usos Especiales (OU); son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones para usos especiales no clasificados anteriormente.

- Servicios Públicos Complementarios; Corresponde a las áreas destinadas para la localización del equipamiento urbano de educación y salud.
  - Equipamiento Educativo (E); Corresponde a los Centros Educativos de Educación Inicial, Educación Básica (Primarios y Secundarios) y de Educación Superior (Institutos, Universidades, etc.)
  - Equipamiento de Salud (H); Corresponde a los Centros de atención y prestación de servicios de salud, en todos sus niveles.

4.2.2 Propuesta de Zonificación de los Usos del Suelo Urbano (Ver Plano PU-03)

La propuesta de Zonificación de los Usos del Suelo para la ciudad de Iñapari se enmarca en la Visión, Objetivos y Lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo Urbano

Objetivo general:

Regular el uso racional del suelo, mediante el máximo aprovechamiento de sus potencialidades y el desarrollo satisfactorio y equilibrado de las actividades urbanas.

Objetivos específicos:

- Organizar en forma estructurada los usos del suelo urbano sobre las áreas que ofrecen condiciones de seguridad para el desarrollo de las actividades urbanas.
- Propiciar la consolidación del uso residencial en el área central del la ciudad y la ocupación de los sectores inmediatos al perímetro urbano en donde las condiciones de seguridad del suelo hagan factible la expansión urbana.
- Determinar la intangibilidad para uso urbano, por razones de seguridad, de las terrazas sobre las márgenes derecha de los ríos Acre y Yaverija.
- Consolidar las áreas comerciales sobre ejes principales de fácil acceso para la población.
- Reservar áreas para los equipamientos urbanos básicos y complementarios para la población del asentamiento.
- Delimitar las áreas verdes para mantener el equilibrio ecológico del medio ambiente urbano.

Usos del Suelo Urbano

La propuesta de zonificación comprende los siguientes usos urbanos: residencial, comercial, recreativo, industrial, servicios públicos complementarios, y otros usos. La clasificación y tipología de zonas no excluye la posibilidad de usos mixtos o compatibles, los que se precisan en el Reglamento de Zonificación que forma parte de esta propuesta.

ZONAS RESIDENCIALES (R); Corresponde a las áreas en donde predomina el uso de vivienda, admitiendo como actividades urbanas compatibles, el

comercio vecinal, servicios complementarios, equipamiento básico y otros usos que no sean molestos a la actividad residencial.

De acuerdo a la propuesta se determina para el corto plazo la consolidación del área urbana actualmente ocupada a partir del desarrollo de servicios estructurantes, mediante la ocupación de los lotes y manzanas vacíos. Para esta zona se ha determinado una zonificación residencial de baja densidad (R2).

Para el mediano plazo, se prevé la habilitación urbana de las áreas próximas a los actuales desarrollos de las áreas ocupadas por los asentamientos humanos Virgen del Rosario, La Colonia y los Mangos, al oeste del área urbana y al este en el sector contiguo a la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre.

Las áreas de expansión urbana programadas para el mediano y largo plazo en la zona sur este de la ciudad, y la zona de expansión aledaña al sector de los Mangos, corresponden a zonificación de uso residencial de densidad media R3, debido a que las condiciones favorables del terreno permiten edificaciones de mayor altura y en consecuencia mayor densidad.

ZONAS COMERCIALES (C); Corresponden a las áreas donde predomina el comercio y los servicios, admitiendo otras actividades urbanas compatibles como vivienda. De acuerdo a su nivel de cobertura y especialización del comercio, se distinguen dos tipos de zonas comerciales: C1 y C2

La zona de Comercio Local C1 se propone sobre el área central antigua del asentamiento, consolidando la tendencia comercial existente; esta zona está comprendida dentro del perímetro que conforman los Jrs. Acre (malecón), José Olaya, y Bolivia.

Dentro de la propuesta urbana se ha considerado la habilitación de un Centro de Comercio Vecinal C2 sobre la Av. León Velarde, en la parte central de l la ciudad equidistante del área urbana proyectada para el mediano plazo.

ZONAS INDUSTRIALES (I); Corresponde a las áreas donde se localizan exclusivamente establecimientos industriales, no siendo compatibles otras actividades urbanas, sobre todo en los niveles en que la actividad industrial se considera molesta.

Se ha propuesto una amplia zona de expansión Industrial, al sur de la ciudad para la implementación de industrias vinculadas a las principales actividades productivas de la ciudad.

De acuerdo al nivel operacional de las industrias previstas a establecerse, se propone una zonificación para Industria Mediana I-3. [3]/

En esta zona se considera también el establecimiento de áreas de almacenamiento, centros de acopio, centros de transformación primaria, servicios de mantenimiento y un área para servicios conexos al CEBAF.

[3] / ***(*) Clasificación según Art. 3° Norma A.060 RNE***

ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS; Se encuentran señalizadas en el Plano de Zonificación, diferenciadas para los siguientes usos:

- Equipamiento Educativo (E): Corresponde al área correspondiente a la actual localización de los centros educativos existentes, los que por su ubicación y extensión de terreno están en condiciones de absorber las futuras demandas del servicio educativo, condicionada a la adecuación de su capacidad instalada. Estos equipamientos son: el Centro de Educación Inicial ubicado en el Jr. Brasil, entre los Jrs Tumbes y Piura, el Centro de Educación Secundaria ubicado sobre la Av. León Velarde, entre los Jrs. Morales Bermúdez y Las Palmeras y el Centro de Educación Primaria ubicado en el sector de la Colonia.

  Así mismo, el Plan de Desarrollo Urbano contempla en la zona de expansión un área reservada para la implementación de un Instituto Superior Tecnológico.

- Equipamiento de Salud (H) ; Corresponde al área correspondiente a la actual localización del Centro de Salud existente, el que por su ubicación y extensión de terreno está en condiciones de absorber las futuras demandas del servicio, condicionada a la adecuación de su capacidad instalada

  Así mismo el Plan de Desarrollo Urbano contempla en la zona de expansión un área reservada para la implementación de un Centro de Salud Tipo II, con el cual permitirá la atención de la demanda del servicio de salud generada por la expansión urbana. en el mediano y largo plazo.

ZONAS DE RECREACIÓN (ZRP); Se ha zonificado como zonas de recreación publica parques y plazas existentes y propuestos en las zonas de expansión urbana, y el Complejo Deportivo propuesto en el área próxima a la carretera Santa Marta – Bélgica.

Estas zonas de recreación pública se encuentran distribuidas estratégicamente a lo largo de la ciudad, dándole valor paisajístico al área urbana.

USOS ESPECIALES (OU); Esta zonificación corresponde a las áreas destinadas a uso de carácter institucional o destinadas a usos de equipamiento urbano especial. Esta zonificación se ha asignado a los lotes de uso político administrativo en la zona fundacional, el; Cementerio ubicado al sur – oeste del área urbana actual, el Terminal Terrestre propuesto y las manzanas correspondientes al Centro Empresarial y Servicios Complementarios para el CEBAF localizados en el área de Expansión Urbana al Sur-este del área urbana.

Las Zonas clasificadas como OU en el Plano de Zonificación se regirán por las normas técnicas que se establecen el Reglamento de Zonificación que acompaña esta propuesta.

ZONAS DE TURÍSTICO – RECREATIVA (ZTR); son las áreas urbanas y extra urbanas, con o sin construcciones, que poseen características particulares de orden físico, paisajístico - ambiental, en las que se debe aplicar una reglamentación especial para potenciar su uso para fines turísticos y recreativos. Esta clasificación se ha determinado para el área comprendida entre el límite norte del área urbana y el río Acre, y también el área central localizada al oeste del área urbana en donde se vienen utilizando los espejos de agua que allí se forman para fines paisajísticos - productivos.

En estas áreas deberán promoverse proyectos que no afecten la condición de la arborización natural y sobre todo que no alteren la belleza paisajística del lugar.

ZONAS TURÍSTICO – CULTURAL (ZTC); Corresponde la zona del Balneario Tres Fronteras, próxima a la confluencia de los ríos Acre y Yaverija. Estas áreas podrán ser acondicionadas para desarrollar actividades culturales representativas de la región, potenciando la belleza escénica de ésta área.

4.2.3 Aplicación normativa de la zonificación de los usos del suelo urbano

La Zonificación de los Usos del Suelo, el Plano de Zonificación, Reglamento de Zonificación y Cuadro de Índices de Uso para la ubicación de Actividades Urbanas, son los instrumentos técnico – normativos del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari al 2021 y serán de aplicación y cumplimiento obligatorio general en toda la jurisdicción del distrito, una vez aprobados.

Por tanto, los lineamientos técnicos y parámetros normativos contenidos, regularán la actuación de las autoridades, organismos y dependencias públicas en general, funcionarios municipales, así también de las empresas encargadas de administrar y ejecutar los proyectos de infraestructura de agua potable y alcantarillado, energía eléctrica, telecomunicaciones; obras viales y otros similares.

Los derechos y deberes de los vecinos, las personas naturales o jurídicas que desarrollen intervenciones, proyectos y/o realicen actividades urbanas en la ciudad de Iñapari, estarán así mismo sujetos a estas pautas.

4.3 Estructura Vial Propuesta (Ver Plano PU- 4)

La estructura vial propuesta, se adecua a las necesidades urbanas de la localidad, de acuerdo a los lineamientos del plan de desarrollo y en función a la programación del crecimiento urbano y su correspondiente ordenamiento territorial.

La propuesta de estructura vial está sustentada en los siguientes principios ordenadores:

a) Articulación territorial y funcional de todas las áreas urbanas propuestas, dando fluidez al transito longitudinal y transversal

b) Accesibilidad a los centros de servicios y su área de influencia

c) Acondicionamiento a las redes de infraestructura de servicio básicos, de

acuerdo a las demandas proyectadas

d) Adecuación y complementariedad con la presencia de la carretera Interoceánica

e) Máximo aprovechamiento de la oferta turística ambiental y recreativa del entorno urbano.

La propuesta de estructura vial presenta componentes de diferentes niveles de atención según las jerarquías y demandas de desarrollo que a continuación se detallan:

En el nivel Regional:

Acondicionamiento de la avenida León Velarde que constituye la principal vía longitudinal de articulación urbana, al mismo tiempo que forma parte de la carretera interoceánica. En adecuación a estas importantes funciones reproponen las siguientes propuestas de diseño:

a) En el tramo urbano, se contempla una sección transversal de 25 metros, que incluye una vía central de dos carriles, dando continuidad a la carretera interoceánica, y dos vías auxiliares de amortiguamiento y servicio local, que permitirá darle continuidad a las funciones urbanas, mitigando los riesgos de accidentes de tránsito.

b) Acondicionamiento de las acometidas de la Carretera Interoceánica sobre el área urbana. En el extremo norte, se regulariza la continuidad de la sección vial entre la salida del Puente Internacional y la Avenida León Velarde. En el extremo sur, se propone la creación de un óvalo de intersección vial entre la Avenida León Velarde, la Avenida Santa Marta-Bélgica, la Carretera Interoceánica y la vía de acceso al Centro Poblado de BOLPEBRA en Bolivia.

En el nivel Urbano:

Articulación integral de la ciudad mediante las siguientes propuestas:

a) Creación de dos anillos de circunvalación urbana. El anillo de circunvalación Oeste, conformados por la vía de servicio de la Avenida león Velarde, el Jirón Acre, Jirón José Olaya, el Jirón Víctor Raúl Haya de la Torre, y continua bordeando la zona de expansión urbana Sur Oeste hasta la Avenida León Velarde. El anillo de circunvalación Este, conformado por la vía de servicio de Avenida León Velarde, continua hasta la zona de expansión urbana Sur Este, bordeando la zona industrial hasta la prolongación de la calle 5, continúa por la calle 5 y sube por el Jirón 7 de Octubre, hasta la Av León Velarde. Ambos anillos están interconectados transversalmente a través del Jirón 7 de Octubre y el Jirón Industrial.

b) Articulación y continuidad urbana, longitudinal Norte Sur, mediante dos ejes viales, un eje alterno principal y otro secundario. El primero, constituido por el Jirón Víctor Raúl Haya de la Torre y el Jirón Miguel Grau hasta la zona de expansión Urbana Sur Este. El Segundo, constituido por el Jirón Brasil, parte del Jirón 7 de Octubre y la Calle José Aldamas.

c) Articulación transversal Este-Oeste, mediante vías locales de tipo residencial dentro del área urbana diseñada para interconectar el

equipamiento urbano y las zonas residenciales.

d) Además propone un malecón turístico que integra las zonas de tratamiento turístico recreativo, vinculadas al entorno paisajístico que proporcionan los ríos Acre, Yaverija.

5.0 PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN DEL CENTRO BINACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE FRONTERAS CEBAF

5.1. ANTECEDENTES

El Paso de Frontera Iñapari (PE-BR) se inscribe en la estrategia sectorial del país. La estrategia del Perú en materia de desarrollo fronterizo está reflejada en la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronteriza, según la cual la frontera es un "espacio de interacción y actuación compartida", donde se desarrollan dinámicos procesos sociales, culturales y económicos.

Actualmente el Paso de frontera Iñapari, gracias a la reciente construcción del puente binacional, ha superado las restricciones de comunicación que existía entre las ciudades de Iñapari y Assis, incrementándose sustancialmente el flujo de comercial y la interacción social entre ambas comunidades.

Las actuales instalaciones del Paso las compone un conjunto de edificaciones pertenecientes a las principales instituciones actuantes (SUNAT, SENASA, Migraciones y Policía), que están ubicadas de manera dispersa en la ciudad. La operatividad de dichas instituciones es bastante baja no sólo por las limitaciones en materia de infraestructura de servicios y telecomunicaciones que afronta la localidad de Iñapari, así como por el escaso personal e inadecuado equipamiento con el que cuentan, determinando que la operación actual de control de frontera, consiste en actuaciones individuales de cada una de las autoridades.

Estos problemas todavía no repercuten en la demanda debido a que ésta es bastante baja. No obstante, se espera que a partir del año 2008, la situación en la zona cambiará debido a nueva dinámica comercial generada por el avance de la construcción de la carretera interoceánica; Por tanto, resulta importante que el Paso de Frontera Iñapari-Perú esté debidamente implementado y ubicado, con el fin de que no se produzcan demoras en la atención de trámites, cogestión vehicular y generación de "tiempos muertos" que desincentivarán el desarrollo comercial y económico de la región.

5.2. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PASO DE FRONTERA.

El estudio del Perfil del Proyecto: Paso de Fronteras Iñapari (Perú – Brasil) menciona que un paso de frontera puede ser definido como el conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas y/o mercaderías transportadas, puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades nacionales de los mismos.

Un paso “deseable” es aquel que, cumpliendo con esa definición, posee características de infraestructura, equipamiento, seguridad, funcionalidad y organización que permiten el logro de los siguientes objetivos:

(i) que los servicios de los distintos organismos de control de ambos países (para todas las modalidades previstas en la normativa nacional y regional), se presten en forma integrada, física y funcionalmente, con alto nivel de calidad, cobertura y eficiencia;

(ii) que los agentes privados cuenten con la disponibilidad de espacios y servicios adecuados para sus tareas; y

(iii) que los usuarios dispongan de las comodidades y servicios necesarios durante su estadía en el mismo, tanto para si mismos como para las cargas. El paso “deseable”, asimismo, es aquel que por su desempeño, minimiza los costos generalizados de la cadena logística del comercio internacional.

Las características generales para el paso “deseable”, en la zona de fronteriza de Iñapari son las siguientes:

- Existencia de centros de control integrados para el transporte de cargas y pasajeros con el criterio de país de entrada de la mercadería o de las personas, país sede de los controles;
- Integración física y funcional de los controles que permita que el vehículo y la mercadería sean “vistos una sola vez”;
- infraestructura apta para el desarrollo de todas las modalidades aduaneras consagradas en la legislación aplicable;
- existencia de un administrador o gerente del área de control integrado, nombrado por los países, quien tiene a su cargo la coordinación y control de gestión de todos los organismos intervinientes e interactúa con las matrices de éstos, otras instancias gubernamentales de los países involucrados y los agentes privados, para proponer los cambios organizativos, de infraestructura, normativos y de procedimientos que resulten necesarios para lograr una mayor eficiencia en el paso;
- existencia de un Consejo Consultivo conformado por los organismos y usuarios privados del paso
- cantidad y perfil de personal adecuado en cada repartición, estimado de acuerdo a los estándares que surgen de las rutinas integradas de control, de los horarios previstos para el funcionamiento del mismo y de la demanda existente;
- interconexión de los sistemas informáticos del paso con sus entidades madres;
- interconexión de los sistemas informáticos de los entes similares de ambos países;
- considerar la posible participación privada en la provisión, mantenimiento y ampliación de la infraestructura y equipamiento necesario, a la que se retribuye mediante el pago de los agentes privados por los servicios demandados y/o peaje, si se tratase de una nueva interconexión física;
- sistema informatizado de control de gestión de la labor realizada por cada organismo, accesible para los distintos actores involucrados en forma directa o indirecta;
- determinación política de los países concernidos para permitir el desarrollo de todas las modalidades operativas prevista en la normas regionales vigentes: exportaciones, importaciones y tránsitos aduaneros;
- generación de un espacio de capacitación continua para los distintos actores internos y externos a los pasos de frontera, diseñado por el Gerente del paso y soportado por los países, con el objetivo de profundizar

y actualizar el conocimiento que los mismos tienen de las normas y procesos que se llevan a cabo en el paso, y de las distintas modificaciones que se realicen a través del tiempo, a fin de reducir errores operativos y optimizar el funcionamiento.

Asimismo, en caso de verificarse restricciones operativas como el trasbordo normativo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera, las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta.

La definición del paso deseable no debe ser vista sólo como un conjunto de disponibilidades en materia de infraestructura y equipamiento. Se trata de un concepto íntimamente unido al de integración entre los países, que debe estar internalizado por los estados y plasmado como un proyecto de fusión particular en cada caso. La frontera, es un ámbito ideal para sintetizar la retórica de la integración y la capacidad de gestión para llevarla adelante en forma plena.

No obstante la importancia que se le reconoce a los pasos de frontera como articuladores de los procesos de integración y de la innegable contribución que la facilitación de los mismos entrega al incremento de la competitividad de las producciones nacionales, salvo contadas excepciones ningún paso de frontera de Sudamérica cumple en forma completa con las condiciones definidas para caracterizar el paso deseable.

En materia de control de transporte de carga y pasajeros, el área donde se lleven a cabo las verificaciones debe contar con:

- Recintos adecuadamente diseñados y planificados para las funciones a desarrollar.
- Único recinto binacional para el control de cargas y pasajeros, dotado de reserva de espacio para eventuales ampliaciones, o recintos únicos para cargas y pasajeros, por separado, que involucren todos los trámites.
- En los casos de único recinto;
- Existencia de vías diferenciadas para la circulación de vehículos de carga y pasajeros.
- Espacio físico diferenciado para el control de cargas y pasajeros.
- Controles de ingreso y egreso de los vehículos, con barreras y sistemas de gestión informatizados, llevando a cabo, en ellos, un precontrol de la documentación.
- Balanza informatizada con impresión de documento de control y centralización de información en el sistema de gestión.
- Área de control de pasajeros dotada de servicios básicos a los usuarios: sanitarios, comedores, información turística y general sobre los países, comunicaciones, servicios bancarios y/o de cambio de moneda.
- Cantidad de dársenas adecuadas al movimiento de vehículos del paso, considerando la estacionalidad del flujo.
- Existencia de vías diferenciadas para automóviles y ómnibus y,

eventualmente – si el número lo amerita –, para tránsito vecinal fronterizo.

- Playas de estacionamiento para camiones que ingresan al predio con boxes numerados y diferenciados por tipo de carga (general, refrigerada, peligrosa) y por tipo de operación que realizan (importación, exportación o tránsito). En el caso de cargas peligrosas, la playa debe estar aislada del resto y equipada con cunetas de drenaje y cisterna para almacenamiento en casos de derrames.
- Edificios de administración donde se ubique la totalidad de los organismos de control de los países que intervienen en los trámites de liberación de las cargas, el eventual concesionario y las entidades financieras. Estos edificios deberán contar con todas las facilidades para la operación, espacio físico suficiente, circulación adecuada que impida el acceso a terceros a las áreas de los administrativos y técnicos, adecuada ambientación de acuerdo a las características de la zona geográfica del paso, comunicaciones y sistemas informáticos.
- Sistemas de seguridad y operabilidad adecuados para la atención del paso sin interrupciones por factores externos, generadores de emergencia y tanque de abastecimiento de agua potable (si fuese necesario), sistema antiincendio, duplicidad de sistemas de comunicaciones de voz y datos.
- Edificio de comedor para camioneros.
- Edificio de sanitarios para camioneros, dividido en sanitarios para damas y para caballeros, con instalaciones completas con agua caliente, duchas y sector de lavandería.
- Edificio de primeros auxilios y vigilancia. Guardia permanente de enfermero, chofer y ambulancia.
- Edificio de laboratorios fitosanitarios con playa específica para el control de las mercaderías en el área donde se encuentren instalados los organismos de control. Eventualmente, instalaciones para los controles zoosanitarios de animales vivos.
- Edificio de inspección física, con boxes para estacionamiento de vehículos en forma simultánea y oficinas de las agencias aduaneras de los países.
- Depósitos para mercaderías retenidas y en trámite para cada una de las aduanas y para cada tipo de mercadería (comunes, refrigeradas, etc.).
- Asimismo, en caso de mantenerse restricciones operativas como el trasbordo normativo o coactivo, la infraestructura del paso debe permitir condiciones eficientes para el trasbordo y almacenaje de la mercadería. En términos similares, en los casos de existencia de normas aduaneras que impliquen la nacionalización obligatoria de la carga en la frontera, las instalaciones deben dimensionarse para permitir desligar la carga, que eventualmente tuviera problemas de documentación o pago de aranceles, del vehículo que la transporta.
- Área de fumigación cerrada, totalmente aislada de la playa general.
- Edificios destinados a los operadores de comercio exterior de ambos países equipados con todos los servicios necesarios, como aire acondicionado, líneas telefónicas, acceso a los sistemas informáticos aduaneros – y otros organismos involucrados en el control, si

correspondiere - de los dos países y al sistema de control de gestión del paso.

- Opcionalmente, el complejo debería contar, fuera del área de control integrado, con un Centro Logístico de Apoyo a las empresas de transporte, importadores y exportadores, patio de estacionamiento, depósitos para mercaderías, oficinas para operadores de comercio exterior, servicios para camioneros, etc.

5.3. ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN

A partir de los estudios realizados por el Ministerio de Relaciones Exteriores[4], se han determinado los escenarios posibles para la futura evolución del paso, desde su situación actual hasta las nuevas instalaciones integradas, considerando dos estadios temporales, el de corto plazo que corresponde al período de tiempo que transcurre desde la actualidad hasta que la infraestructura vial pavimentada vinculada al paso de frontera Iñapari se encuentre operativa, y el de mediano – largo plazo asociado con la definición del nuevo centro de control a construirse en la zona.

De esta manera, sobre la base de la información analizada, del paso de frontera deseable, se ha optado por evaluar la localización del modulo de control Iñapari, que involucra la construcción de una infraestructura física para albergar los controles integrados para atención en frontera, dividida en dos módulos similares, uno a cada lado de la frontera, asentados sobre un territorio de manejo en régimen binacional.

Se ha optado por este modelo de control fronterizo dado que políticamente el modelo de complejo unitario no es conveniente, en la medida que tendría que ser ubicado en un mismo territorio, ni decidir en qué país se localizará el módulo de atención.

Complementariamente, las delegaciones de ambos países manifestaron en la III Reunión del Grupo de Trabajo Binacional sobre Cooperación Amazónica y Desarrollo Fronterizo Perú- Brasil la conveniencia de establecer un sistema de control integrado, localizando sus módulos administrativos en cada país.

A partir de esta premisa, y luego de analizar las características territoriales y el desarrollo urbano de la ciudad de Iñapari, se han evaluado las siguientes alternativas para la localización del CEBAF: (Ver Gráfico 04)

El presente plan de desarrollo urbano, en su etapa de diagnostico, tomando en cuenta lo anteriormente mencionado, ha analizado las siguientes alternativas de localización del CEBAF:

- Alternativa I: Zona Aledaña al Puente Internacional
- Alternativa II: Zona localizada al Sur de la Ciudad de Iñapari.
- Alternativa III: Zona Aledaña al Puente Yaverija
- Alternativa IV: Zona al extremo sur de la pista de aterrizaje local

[4] **"Perfil del Proyecto: Paso de Fronteras Iñapari (Perú-Brasil)**
"Levantamiento de la Línea de Base del Paso de Frontera de Iñapari"

Gráfico 04

Alternativa I
ASSIS BRASIL
RIO ACRE
BOLPEBRA-BOLIVIA
Alternativa II
RIO YAVERIJA
Alternativa III
PUENTE YAVERIJA
AERODROMO
2039 m
Alternativa IV

5.4 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DEL CEBAF

ALTERNATIVAS	VENTAJAS	DESVENTAJAS
ALTERNATIVA I: ZONA ALEDAÑA AL PUENTE INTERNACIONAL	• Cercanía a línea fronteriza y portazgo adecuado para el Control de flujos antes de ingresar al país • Cercanía para la complementación de demandas de servicios de la ciudad • Existencia de infraestructura urbanas y de servicios de comunicaciones •	• Alta riesgo por crecidas del Rió • Determina la erradicación parcial o total de zonas urbanas consolidadas, especialmente la zona fundacional • Nula disponibilidad de terrenos libres y adecuados, dado la demanda de superficie del CEBAF • Colapso de las vías y actividades urbanas locales. • Fuerte incremento de actividades en un área reducida de la ciudad. • Limitada infraestructura redes y dotación de servicios básicos • No permite que las localidades de Iñapari y Assis mantengan una relación constante de carácter comercial y socio cultural • Durante la construcción de las instalaciones se interrumpe el libre flujo de intercambios comerciales fronterizos y el funcionamiento de las instituciones que operan en el Centro de Control Fronterizo de Iñapari.
ALTERNATIVA II: ZONA AL SUR DE LA CIUDAD DE IÑAPARI	• Área de bajo riesgo • Disponibilidad de terrenos de propiedad pública • Nodo especial de confluencia de vías:	• El área requerida por el CEBAF, generaría una barrera que limita el natural crecimiento urbano • El incremento de flujos de intercambios presiona sobre la ciudad interfiriendo con las

	o Carretera Interoceánica o Vía de concesiones madereras o Vía de acceso a Bolivia • Existencia de infraestructura urbanas y de servicios de comunicaciones • Actual funcionamiento de mayoría de instituciones involucradas en el control fronterizo • Tendencia favorable de instituciones y autoridades locales por esta localización • Permite que las localidades de Iñapari y Assis mantengan una relación constante de carácter comercial y socio cultural	funciones locales • Congestión vehicular incrementará riesgo de accidentes en la zona urbana • Inseguridad vial • Limitada infraestructura redes y dotación de servicios básicos • Necesidad de nuevas inversiones para elevar las capacidades actuales de las instituciones que operan en el Centro de Control Fronterizo de Iñapari. • Durante el proceso constructivo de las instalaciones se interrumpe la continuidad de funcionamiento en de operaciones de control fronterizo
ALTERNATIVA III: ZONA ALEDAÑA AL PUENTE YAVERIJA	• Área segura, libre de peligros naturales • Disponibilidad de terrenos • Permite que las localidades de Iñapari y Assis mantengan una relación constante de carácter comercial y socio cultural • Permite el desarrollo de un modelo conceptual en un escenario libre de interferencias • Permite la construcción de las nuevas instalaciones sin interferir con el desarrollo de las actividades urbanas • Permite la continuidad de funcionamiento en Iñapari de operaciones de control fronterizo durante el proceso constructivo.	• Requiere una dotación propia de redes de servicios básicos • Inversiones no recuperables para mejorar instalaciones y elevar las capacidades actuales de las instituciones que operan en el Centro provisional de Control Fronterizo

ALTERNATIVA IV ZONA ALEDAÑA A LA EXISTENTE PISTA DE ATERRIZAJE	• Funcionamiento de un sistema intermodal entre el CEBAF y el futuro aeropuerto • Área segura, libre de peligros naturales • Disponibilidad de terrenos • Permite que las localidades de Iñapari y Assis mantengan una relación constante de carácter comercial y socio cultural • Permite el desarrollo de un modelo conceptual en un escenario libre de interferencias • Permite la construcción de las nuevas instalaciones sin interferir con el desarrollo de las actividades urbanas • Permite la continuidad del funcionamiento del funcionamiento en Iñapari de las operaciones de control fronterizo durante el proceso constructivo del CEBAF	• Requiere una dotación propia de de servicios de agua potable, alcantarillado, electricidad y comunicaciones. • Construcción de infraestructuras y servicios requeridos para poner en operación el nuevo aeropuerto • Nuevas inversiones para mejorar instalaciones y elevar las capacidades actuales de las instituciones que operan en el centro provisional de Control Fronterizo

5.5 DETERMINACIÓN DE LA VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS DEL EJE VIAL Y DE LAS ACTIVIDADES PREVISIBLES DEL CEBAF

La carretera interoceánica unirá al Perú y Brasil, mediante una vía completamente asfaltada de 2,543.00 kilómetros. Esta vía parte, en el lado peruano, desde la ciudad de Iñapari perteneciente al departamento de Madre de Dios y es fronteriza con la ciudad brasilera de Assis y llegará hasta los puertos peruanos de Ilo, Matarani y San Juan de Marcona.

El Perú y Brasil están parcialmente interconectados por carretera debido a que actualmente la interoceánica se encuentra en construcción en el lado peruano, cubriendo una extensión de 120 kilómetros entre el puente internacional en la ciudad de Iñapari y la ciudad de Iberia. Por esta razón aún no se han generado transacciones comerciales relevantes entre ambos ámbitos geográficos fronterizos de los referidos países.

En lo referente a las posibles transacciones comerciales que habría en el futuro, entre Brasil y Perú se ha identificado, una gama de productos considerados como "tradicionales" en los diferentes ámbitos geográficos y que se estima, que cuentan con mayor potencial exportador debido a factores de calidad, precio y localización. Los sectores productivos considerados son: agrícola, pecuario, forestal, minero, manufacturero, artesanal, textil, energético y turismo.

En la ciudad de Iñapari, se ubican diferentes servicios que muestran una alta dispersión de instituciones públicas encargadas del desempeño de las funciones del paso de frontera

Actualmente existe un reducido tránsito de mercaderías y pasajeros que ingresan o salen por carretera del Perú. Los principales nodos urbanos en el lado peruano son la localidad fronteriza de Iñapari y las ciudades de Iberia y San Lorenzo, mientras que en el lado del Brasil la ciudad fronteriza de Assis y la ciudad de Brasilea. En la frontera boliviana se ubican las ciudades de Cobija y el Centro Poblado denominado "Cobijita", ubicado en la ribera del río Yaverija.

El trazo de la Carretera Interoceánica a su paso por la ciudad de Iñapari, comprende la Av. León Velarde y la carretera pavimentada hacía Iberia; este tramo se encuentra en un buen estado de conservación y actualmente se encuentra libre de peligros de origen natural.

Desde el Jirón Bernardo Cardozo hasta el cruce con el río Yaverija, el peligro de inundación es mínimo debido a la variación topográfica que determina que en este tramo se encuentra emplazada preferentemente en una colina baja, ligeramente disectada.

A lo largo del tramo antes citado, el peligro es de magnitud moderada, originada por las intensas precipitaciones pluviales que caen sobre la zona y que ocasionalmente pudiesen producir encharcamiento de agua, erosiones y/o desestabilización de la base, si es que la Carretera no tuviese las Obras de Drenaje Pluvial requeridas.

El mayor peligro para el tránsito sobre la Carretera Interoceánica, se da principalmente en la zona de salida del puente internacional, debido a que la carretera cambia de sección de norte a sur. Adicionalmente, por no existir una

adecuada señalización, los escasos vehículos que ingresan a la ciudad de Iñapari lo hacen a una excesiva velocidad y por esta situación se producen lamentables accidentes a las personas y a la propiedad.

En el tramo inicial de la Carretera Interoceánica, se encuentran dos obras de importancia, el puente internacional sobre el río Acre y el puente Yaverija sobre el río del mismo nombre.

El puente internacional sobre el río Acre, recientemente construido (año 2006), tiene una longitud de 240.00 metros de luz total, con un vano central de 120.00 metros el cual permite el paso del río Acre en épocas de avenidas ordinarias y dos vanos laterales de 60.00 metros. Este puente, en el lado peruano desemboca directamente sobre la avenida León Velarde, arteria central de la ciudad de Iñapari.

5.6 MATRIZ DE VALORACIÓN DE IMPACTOS DEL EJE VIAL Y EL CEBAF

Con la finalidad de establecer la mejor localización del CEBAF, se ha elaborado un conjunto de principios/premisas e indicadores como base constitutiva de la matriz de valoración de impactos.

Son principios básicos los siguientes:

- Interdependencia de los sistemas urbanos existentes

  Actualmente en el ámbito subregional se detectan tres sistemas urbanos de fuerte interdependencia social, cultural y económica, tales como:

  Sistema Urbano de Iñapari

  Sistema urbano de Iberia

  Sistema Urbano Internacional Iñapari- Assis- Cobijita

  El impacto del CEBAF y la carretera interoceánica debe fortalecer y potenciar estas relaciones interurbanas de carácter funcional y territorial. En ese sentido el CEBAF, la carretera interoceánica y el proceso de desarrollo urbano son elementos constitutivos de un conjunto unitario.

- Minimización de riesgos ambientales

  El CEBAF y la carretera interoceánica son factores de desarrollo que contribuyen a la protección y preservación de la biodiversidad, el paisaje y los ecosistemas existentes.

- Fortalecimiento de capacidades humanas para el desarrollo local

  El CEBAF y la carretera interoceánica contribuirán a mejorar sustantivamente los niveles de bienestar de la población local, cuyo posicionamiento y desarrollo de sus funciones generaran el fortalecimiento de las capacidades humanas de su población organizada, agentes económicos e instituciones representativas.

  Este impacto debe estar asociado al mejoramiento y desarrollo de la base económica local y con ello contribuir a la mejora el empleo e ingresos de la población comprometida.

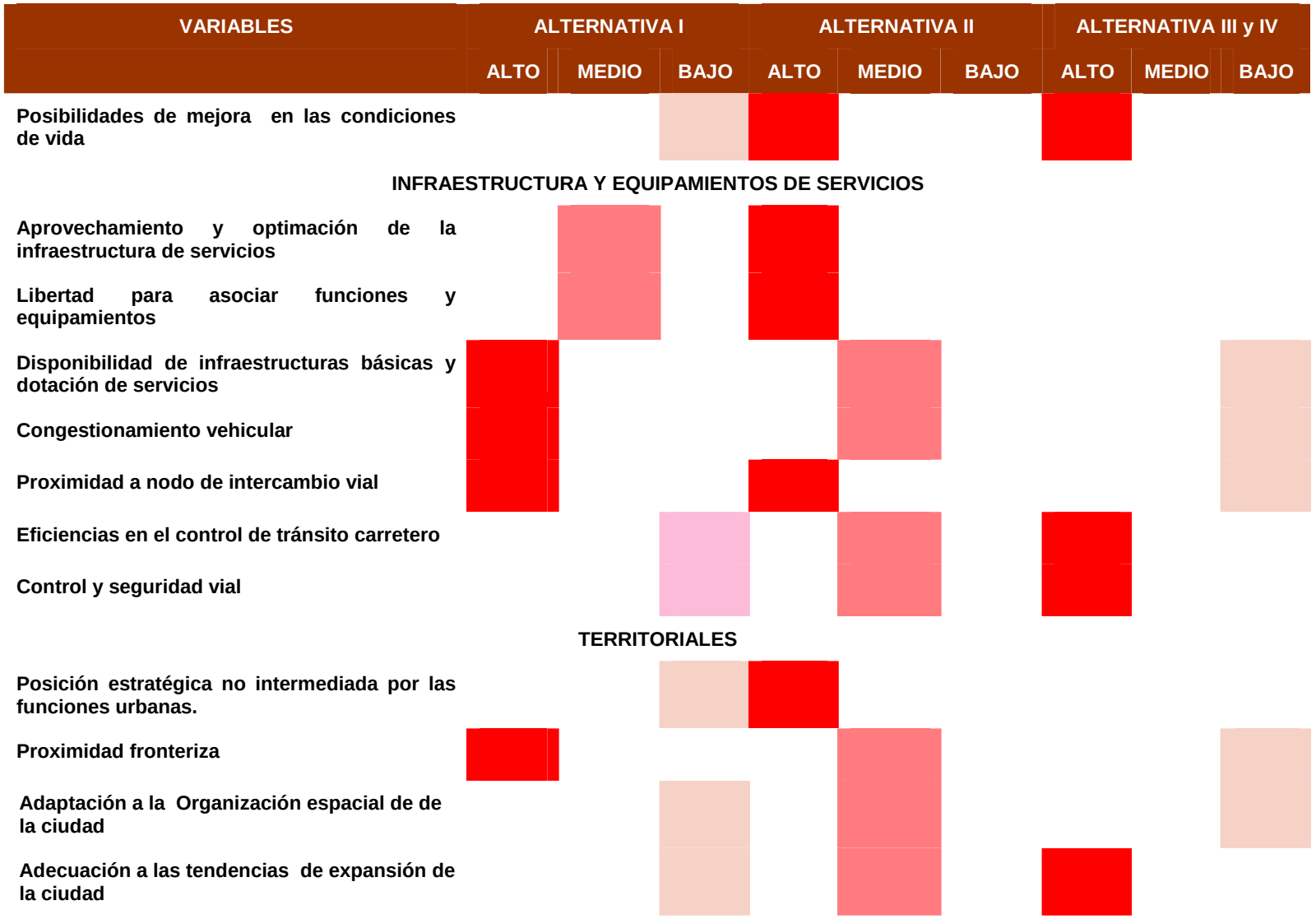
- Respeto a la identidad y fortalecimiento de la gestión local

La población de la ciudad de Iñapari ha acumulado un potencial endógeno que se manifiesta en sus fuertes lazos y valores culturales, de identidad local y arraigo nacional.

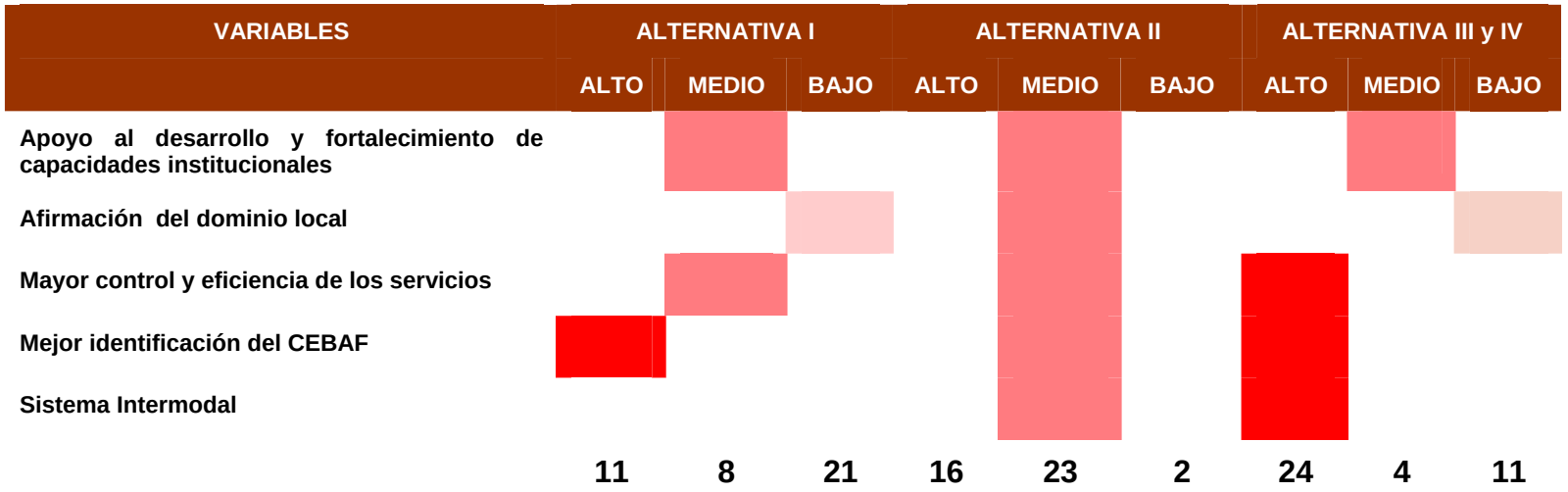
El CEBAF y la carretera interoceánica, en el desarrollo de sus funciones, es agente motor que contribuye al fortalecimiento de ciudadanía y gobernabilidad local.

MATRIZ DE VALORACION DEL EJE VIAL Y DEL CEBAF

VARIABLES	ALTERNATIVA I			ALTERNATIVA II			ALTERNATIVA III y IV		
	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
ECONOMICAS									
Fortalecimiento de las relaciones económicas entre ciudades fronterizas.									
Aumento de las oportunidades económicas locales									
Potencia el desarrollo de un centro de servicios alternativos de la ciudad									
Oferta de suelo requerido.									
Incremento de actividades comerciales en la ciudad									
Generación y captación de rentas municipales									
Capacidad de recepción de inversión privada a la ciudad									
Estimula, promueve la generación de pequeñas empresas y negocios.									
SOCIALES									
Afirmación de relaciones sociales, culturales entre las ciudades de Iberia, Iñapari y Assis									
Oportunidades de empleo e ingresos									
Afirmación de valores locales									


VARIABLES
ALTERNATIVA I
ALTERNATIVA II
ALTERNATIVA III y IV
ALTO
MEDIO
BAJO
ALTO
MEDIO
BAJO
ALTO
MEDIO
BAJO
Posibilidades de mejora en las condiciones de vida
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTOS DE SERVICIOS
Aprovechamiento y optimación de la infraestructura de servicios
Libertad para asociar funciones y equipamientos
Disponibilidad de infraestructuras básicas y dotación de servicios
Congestionamiento vehicular
Proximidad a nodo de intercambio vial
Eficiencias en el control de tránsito carretero
Control y seguridad vial
TERRITORIALES
Posición estratégica no intermediada por las funciones urbanas.
Proximidad fronteriza
Adaptación a la Organización espacial de de la ciudad
Adecuación a las tendencias de expansión de la ciudad

VARIABLES	ALTERNATIVA I			ALTERNATIVA II			ALTERNATIVA III y IV		
	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
Inducción a la localización de asentamientos humanos en su área contigua									
Capacidades de recepción para la expansión, consolidación y diversificación del área									
Limitantes por pendiente del terreno									
AMBIENTALES									
Contrarrestar el surgimiento actividades económicas contaminantes									
Disponibilidad de Saneamiento básico									
Seguridad frente al riesgo ambiental									
Respeto al patrimonio natural y paisaje									
POLITICOS ADMINISTRATIVOS									
Promoción de la gobernabilidad local									
Eficiencia, control fronterizo y seguridad nacional									
Afirmación de expectativas de desarrollo									
Capacidad de respuesta a los nuevos roles y funciones									
Eficiencia en la gestión urbana.									


VARIABLES
ALTERNATIVA I
ALTERNATIVA II
ALTERNATIVA III y IV
ALTO
MEDIO
BAJO
ALTO
MEDIO
BAJO
ALTO
MEDIO
BAJO
Apoyo al desarrollo y fortalecimiento de capacidades institucionales
Afirmación del dominio local
Mayor control y eficiencia de los servicios
Mejor identificación del CEBAF
Sistema Intermodal
11
8
21
16
23
2
24
4
11

Resultado de la Valoración

La matriz de Valoración del Eje Vial y del CEBAF presenta los siguientes resultados:

La alternativa III, zona aledaña al puente Yaverija y la alternativa IV aledaña a la pista de aterrizaje obtienen la mayor valoración equivalentes a 24 frecuencias en el nivel alto, 4 frecuencias en el nivel medio y 11 frecuencias en el nivel bajo.

La alternativa II, zona al sur de la ciudad de Iñapari, presenta una valoración de 16 frecuencias en el nivel alto, 23 frecuencias en el nivel medio y 2 frecuencias en el nivel bajo.

La alternativa I, zona aledaña al puente internacional, presenta 11 frecuencias en el nivel alto, 8 frecuencias en el nivel medio y 21 frecuencias en el nivel bajo.

Localización del CEBAF según alternativa elegida

Existen un conjunto de factores favorables que determinan la localización del Centro de administración de Fronteras en el radio de acción inmediata al puente Yaverija, fuera de la ciudad de Iñapari y ha una distancia equidistante de esta.

De igual manera existen condiciones favorables para la localización del CEBAF en la zona aledaña a la existente pista de aterrizaje, esta localización permitirá ejercer un mejor control del contrabando y del tráfico de drogas

Ambas alternativas potenciarían el normal y adecuado crecimiento de la ciudad hacia el sur en ambos lados de la carretera interoceánica.

Las alternativas identificadas en este acápite permiten que el desarrollo de las instalaciones del CEBAF, por su demanda de superficie pueda darse con mayores ventajas en las inmediaciones del puente Yaverija como también en las inmediaciones de la existente pista de aterrizaje.

6.0 IDENTIFICACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PROPUESTOS

6.1 GENERALIDADES

El listado de proyectos identificados y priorizados constituye una propuesta de solución a una problemática identificada en el proceso de planeamiento urbano de la ciudad de Iñapari.

Estos proyectos se hayan organizados en la cartera de proyectos y ella constituye una herramienta operativa que sirve para relacionar cada uno de los programas con sus respectivos componentes, es decir proyectos priorizados, ámbito de intervención, metas específicas expresadas en términos de unidades y cantidades, el agente promotor que identifica al organismo o sector público involucrado, la fuente de financiamiento especifica, indicando si este recurso proviene del sector privado, sector público o cuando los aportes son de ambos sectores, la determinación de primera prioridad, segunda prioridad y tercera prioridad, finalmente la determinación del marco temporal de corto plazo, mediano plazo y largo plazo.

6.2 PROPÓSITO

La Matriz del Marco Lógico de Monitoreo y Evaluación, conjuntamente con la cartera de Proyectos constituyen valiosas herramientas que permiten intercambiar opiniones y alcanzar acuerdos entre las entidades involucradas y los beneficiarios del Plan de desarrollo urbano de Iñapari, respecto de a los intereses comunes y adoptar decisiones adecuadas en relación a los compromisos de ejecución, operación y mantenimiento de cada uno de los proyectos que se integran en los programas constitutivos del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari.

Estas herramientas también permiten a la Gerencia monitorear y evaluar el comportamiento e impacto de los proyectos, estando la misma en condiciones de introducir los correctivos necesarios, para el mejor logro de las metas planteadas, así como la utilización optima de los recursos, según las prioridades y tiempos establecidos.

6.3 CARTERA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN IDENTIFICADOS

PROGRAMA	NOMBRE DEL PROYECTO	ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	METAS		AGENTE PROMOTOR	FUENTE DE FINANCIAMIENTO			PRIORIDAD			MARCO TEMPORAL		
			UNIDADES	CANTIDAD		Sector Privado	Sector Público	Por concertar	Primera Prioridad	Segunda Prioridad	Tercera Prioridad	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
1.0 FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES	1.1 Gestión de proyectos de inversión	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	CURSO	2	UNAMAD		X		X			X		
			TALLER		MEF									
	1.2 Gestión Pública Local	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	CURSO	2	UNAMAD		X		X			X		
					GOB. REGIONAL									
	1.3 Gestión Ambiental y Territorial	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	SEMINARIO	2	UNAMAD		X		X			X		
					GOB. REGIONAL									
	1.4 Planificación Operativa Institucional	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	CURSO	2	UNAMAD		X		X			X		
			TALLER		GOB. REGIONAL									
	1.5 Capacitación para el fortalecimiento de pequeña y mediana empresa	Distrito de Iñapari	CURSO	3	UNAMAD	X	X		X			X	X	
			TALLER		GOB. REGIONAL									
2.0 CONSOLIDACIÓN URBANA	2.1 Completar proceso de formalización de la propiedad	Sectores Urbanos I, II III y IV	LOTES	353	COFOPRI		X		X			X		
	2.2 Ampliación de la cobertura de servicio de agua potable	Sectores Urbanos I, II III y IV	CONEXIONES DOMICILIARIAS	156	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
	2.3 Renovación integral de la red de agua potable	Sectores Urbanos I, II III y IV	**Kilómetros**	7.325	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
	2.4 Renovación integral del servicio de desagüe	Sectores Urbanos I, II III y IV	CONEXIONES DOMICILIARIAS	353	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
	2.5 Renovación integral de la red de desagüe	Sectores Urbanos I, II III y IV	**Kilómetros**	7.325	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
	2.6 Construcción de la red de drenaje de aguas pluviales	Sectores Urbanos I, II III y IV	**Kilómetros**	14.06	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
	2.7 Ampliación de la cobertura del servicio de alumbrado y energía	Sectores Urbanos I, II III y IV	CONEXIONES DOMICILIARIAS	156	Electro Sur Este	X			X			X		
	2.8 Renovación del tendido de red de suministro de energía eléctrica	Sectores Urbanos I, II III y IV	**Kilómetros**	7.325	Electro Sur Este	X			X			X		
	2.9 Pavimentación de la red vial local	Sectores Urbanos I, II III y IV	**Kilómetros**	7.03	Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X		X			X		
3.0 EXPANSIÓN URBANA	3.1 Obras de habilitación urbana	Uso residencial	**Hectáreas**	25.41	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X			X			X	X
		Uso comercial	**Hectáreas**	2.4	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
		Uso turístico recreacional	**Hectáreas**	24.14	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
		Uso Industrial	**Hectáreas**	10.35	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X			X			X	X
		Otros Usos	**Hectáreas**	8.6	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
	3.2 Expansión de la red de servicio de agua potable	Expansión urbana zona sur	**Kilómetros**	9.4	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
	3.3 Expansión de la red de servicio de desagüe	Expansión urbana zona sur	**Kilómetros**	9.4	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
	3.4 Expansión de la red de drenaje de aguas pluviales	Expansión urbana zona sur	**Kilómetros**	18.8	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
	3.5 Expansión de la red del servicio de alumbrado y energía	Expansión urbana zona sur	**Kilómetros**	9.4	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X				X			X	X
	3.6 Expansión de la red vial local	Expansión urbana zona sur	**Kilómetros**	9.4	Electro Sur Este	X	X	X		X			X	X

PROGRAMA	NOMBRE DEL PROYECTO	ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	METAS		AGENTE PROMOTOR	FUENTE DE FINANCIAMIENTO			PRIORIDAD			MARCO TEMPORAL		
			UNIDADES	CANTIDAD		Sector Privado	Sector Público	Por concertar	Primera Prioridad	Segunda Prioridad	Tercera Prioridad	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
4.0 EQUIPAMIENTO URBANO	4.1 Mercado de abastos	Sector II Oeste	M2	15,000	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	
	4.2 Terminal Terrestre	Sector II Oeste	M2	1,000	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	
	4.3 Ampliación y Equipamiento del Puesto de Salud H1 existente	Sector I Cercado	POR DEFINIR		Ministerio de Salud		X		X			X		
	4.4 Construcción de Centro de Salud Tipo II	Expansión urbana zona sur	POR DEFINIR		Ministerio de Salud		X				X			X
	4.5 Ampliación y Equipamiento de Centros educativos existentes	Sector I y III	POR DEFINIR		Ministerio de Educación		X		X			X	X	X
	4.6 Construcción y Equipamiento de Centro de Educación Superior	Expansión urbana zona sur	M2	13,000	Ministerio de Educación	X	X	X	X				X	X
	4.7 Camal y servicios conexos	Expansión urbana zona sur-oeste	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X	X				X	
	4.8 Complejo polideportivo	Expansión urbana zona sur-oeste	Hectáreas	8.41	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X	X			X	X	
	4.9 Reacondicionamiento del Cementerio	Expansión urbana zona sur-oeste	Hectáreas	1.5	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X				X			X	
5.0 TURÍSTICO RECREACIONAL	5.1 Malecón turístico	Sector I y II Nor-oeste	Kilómetros	1.55	Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X	X			X	X	
	5.2 Reacondicionamiento del Balneario Tres Fronteras	Sector I Nor-Este	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X	X			X	X	
	5.3 Complejo Eco-Turístico Meandro Callao	Sector I Nor-Oeste	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X			X	X
6.0 MANEJO AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DE RIESGOS FÍSICOS	6.1 Defensa rivereña del cuello del Meandro Callao	Sector I Nor-Oeste	POR DEFINIR		GOB. REGIONAL		X		X			X		
	6.2 Obras de encausamiento del Rio Acre	Sector I Nor-Oeste	POR DEFINIR		GOB. REGIONAL		X		X			X		
	6.3 Obras de drenaje para recuperación de zonas urbanas	Sector II	POR DEFINIR		GOB. REGIONAL		X		X			X		
	6.4 Tratamiento paisajístico de humedales	Sector II	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X			X		X		
	6.5 Tratamiento paisajístico de la zona aledaña al meandro Callao	Sector I Nor-Oeste	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X		X		X		
	6.6 Arborización y mobiliario urbano en vias y parques	Ciudad de Iñapari	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu		X			X		X	X	
7.0 PROYECTOS ESTRUCTURANTES	7.1 Construcción y puesta en servicio de Centro de Administración de Frontera	Zona aledaña al aeropuesto al sur de la ciudad	POR DEFINIR		Min RREE		X		X			X		
	7.2 Implementación del sistema interconectado San Gabán – Puerto Maldonado – Iñapari	Región Madre de Dios	POR DEFINIR		Min Enegía y Minas	X	X	X	X				X	X
	7.3 Ampliación del sistema de captación, conducción y tratamiento de agua potable	Zona sur de la ciudad de Iñapari	POR DEFINIR		GOB. REGIONAL		X		X			X	X	
	7.4 Implementación del sistema de tratamiento de aguas servidas	Zona de reserva ecológica al Sur Oeste de la Ciudad	POR DEFINIR		GOB. REGIONAL		X		X			X	X	
	7.5 Implementación del sistema de recolección y disposición final de residuos sólidos	Zona sur de la ciudad de Iñapari	POR DEFINIR		Municipalidad Provincial de Tahuamanu	X	X	X	X			X	X	
	7.6 Reacondicionamiento y puesta en servicio del aeropuerto local	Zona sur de la ciudad de Iñapari	POR DEFINIR		CORPAC	X	X	X	X				X	X

7.0 MODELO Y GESTION DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE IÑAPARI

7.1 MODELO DE GESTIÓN

Los actuales esfuerzos por modernizar la Gestión Pública tienen por objetivo acercar eficientemente el Estado a las necesidades de las personas y de establecer espacios de interlocución entre ambas instancias a través de la promoción del ejercicio de los derechos ciudadanos. Para ello, los Municipios en general, disponen de una estructura organizacional y una gestión que no responde a los nuevos desafíos y atribuciones que hoy por hoy se vive en el ámbito municipal.

El modelo de gestión que se propone para el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Iñapari, demanda de un cambio sustantivo de la estructura actual de la municipalidad distrital debido a que las actuales instancias, servicios y procedimientos que no responden a ningún estudio técnico de planificación estratégica que los respalde.

Sin embargo el actual estilo de gestión municipal, muestra capacidades y potencialidades técnicas, humanas y organizacionales necesarias para avanzar en la materialización de estas opciones estratégicas propias de su realidad local que deberán ser incorporadas en el modelo de gestión, fortalecimiento institucional y estrategia de desarrollo urbano, tomando en cuenta la evolución que ha evidenciado el gobierno municipal principalmente porque esta institución ha experimentado fuertes transformaciones en el campo de sus funciones, tanto en lo relativo a las tareas genéricas que toda organización municipal debe desarrollar en una comuna, como en lo particular referido a las propias condiciones del rol y la misión municipal acorde a las características de su comunidad.

La municipalidad distrital de Iñapari carece de una imagen corporativa clara, definida y compartida; debido a su actual reducido ámbito de gestión social, económica y política, aunado a la escasa vinculación con el nivel regional y nacional de gobierno lo que le ha imposibilitado de contar con una guía estratégica que oriente la labor de cada una de sus unidades internas. Esto genera diversos problemas de gestión, entre los que destacan la dificultad para establecer comunicaciones y coordinaciones internas más allá de los aspectos puramente formales, reglamentarios o de actividades estandarizadas. De igual manera, otra de sus carencias radica en que, a falta de una visión integradora donde cada área pueda encontrar su sentido y aporte a una tarea global, se produce una baja de la credibilidad interna respecto del quehacer municipal y a su impacto efectivo sobre la comunidad y el proceso de desarrollo urbano del distrito.

A este esfuerzo por modernizar la gestión pública local se debe complementar la necesidad de generar procesos tendientes a potenciar la participación ciudadana, en tanto participación democrática capaz de insertarse en la lógica política de la gestión municipal y establecer instancias de encuentro para establecer el tipo de participación en torno a la asignación y financiamiento de los recursos, en la

evaluación de la gestión, en definitiva, potenciar no solo la descentralización a nivel del aparato municipal sino expandirla para contar con una participación real y constructiva, de manera que el ciudadano pueda transformarse en actor de la gestión pública local.

En este escenario se ubica el gobierno local, como el actor privilegiado en la comuna que tiene la posibilidad con ciertas ventajas comparativas en la labor de articular la gestión de desarrollo comunal y por tanto, se trata, en definitiva, de reconocer que la cultura, lenguaje y conocimiento del ámbito territorial, económico y social , constituyen dimensiones de las cuales surgen las variables constitutivas del modelo de gestión participativa y democrática para la implementación del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari.

En este escenario se destacan las siguientes dimensiones:

A.- El territorio constituye la relación que establece el Municipio, en tanto gobierno local, con la comunidad, definiéndose aquellos espacios de actuación que son determinados por el requerimiento de servicios demandados por la población, los que a su vez generan procesos y situaciones por las cuales la gestión resulta positiva o negativa.

B) El nivel de eficiencia, constituye una importante variable mediante la cual, se evalúa lo que el gobierno local hace como lo que deja de hacer, la eficacia depende de las expectativas y logros alcanzados respecto de los dominios en que debe realizarse la acción municipal,

C) La legitimidad constituye otra importante variable y se refiere al desarrollo de la gobernabilidad local, y está referida al nivel de confiabilidad y certidumbre respecto del cumplimiento de las promesas que constituyen el programa de gobierno municipal frente a los requerimientos de la comunidad organizada. En este sentido la legitimidad, debe ser entendida como la aceptación y consenso que logra el Municipio entre los vecinos, y corresponde al nivel de la eficacia en la solución de los problemas territoriales, económicos y sociales que aquejan a la comunidad organizada en su conjunto y está íntimamente vinculada al tipo de gestión democrática que se establece.

El modelo de gestión democrática y participativa destaca las siguientes variables relacionadas a los cambios estructurales político organizativo, político social y del rol económico, las que a continuación se detallan:

1.- La dimensión política organizacional postula un modelo de gobierno gerencial eficaz y que promueve los procesos de evaluación y monitoreo. Poseedora de una lógica basada en la descentralización, trabajo en equipo de manera horizontal, flexible que incorpora incentivos a su personal capacitado.

En los aspectos presupuéstales estos se organizan por programas de manera participativa,

La lógica política demanda niveles de acumulación de la eficacia en la gestión incorporando una lógica de articulación de los agentes públicos y privados, y descentralizada, así como de una nueva forma de liderazgo

Los mecanismos de control incorporan nuevos mecanismos de auditoria que permitan el acercamiento de la estructura institucional a los usuarios y clientes

2.- La dimensión económica demanda de un rol activo, inductor y catalizador, cuya orientación se oriente a mejorar la competitividad, la promoción de redes productivas y la preocupación por la defensa del medio ambiente. De igual manera el respeto por las políticas de empleo y la promoción de inversiones, generación de infraestructuras, fortalecimiento de las cámaras de comercio, el relacionamiento con universidades y promoción de la cooperación nacional e internacional.

3.- La dimensión social requiere del desarrollo de una política social focalizada de lucha contra la pobreza a nivel provincial y distrital; y del financiamiento del sector público y privado. En el campo institucional incorporación de formas eficaces para el financiamiento de la demanda mediante la participación de Consejos, audiencias públicas y talleres participativos. De igual forma, mediante la incorporación de la planificación estratégica y de mecanismos de monitoreo, evaluación y control. Lo anterior requiere explicitar una lógica que incentive la participación comunitaria en el diseño, gestión y evaluación de la política económica y social y de nuevas formas de articulación y fortalecimiento de la sociedad civil en su conjunto.

7.2 GESTIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO

DE LA GESTION URBANA

La Gestión del Plan esta a cargo de la Gerencia de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Tahuamanu, la que ejecutará acciones de planeamiento, administración y gestión del desarrollo urbano, fortalecimiento de capacidades de agentes y actores locales, así como del fomento e institucionalización de la participación de la sociedad civil en el desarrollo de la ciudad, y establecerá una política permanente que contenga estrategias, instrumentos y mecanismos para el ordenamiento, control, promoción y corrección de aquellos procesos que contravengan el cumplimiento de los objetivos propuestos en el Plan Urbano así como los proyectos de desarrollo urbano local.

La Municipalidad Provincial de Tahuamanu gestionará el cumplimiento del reglamento, programas y proyectos del Plan de Desarrollo Urbano, a través de la Implementación del modelo de gestión.

DE LOS MECANISMOS DE CONCERTACION

La Gerencia de Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Tahuamanu establecerá estrategias de gestión urbana, con la finalidad de institucionalizar niveles y mecanismos de concertación y asesoría técnica que permitan incorporar de manera planificada y coherente los intereses de los diversos agentes y actores públicos y privados del nivel local regional y nacional requeridos para alcanzar mejores niveles de bienestar de la población local.

DE LA GESTION DE PROGRAMAS Y PROYECTOS

La Gerencia de Desarrollo Urbano realizará un proceso permanente de planificación, adecuación, actualización y coordinación para la ejecución de los Programas y Proyectos del Plan de Desarrollo Urbano, para su sostenibilidad en los horizontes del planeamiento.

Con la finalidad de garantizar la ejecución de los programas, proyectos y acciones la Municipalidad Provincial deberá considerar las propuestas del Plan de Desarrollo en sus presupuestos de Inversiones. Asimismo las Instituciones Públicas del nivel nacional, el Gobierno Regional y los agentes económicos privados deberán tomar en consideración las propuestas y orientaciones del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Iñapari en la formulación de sus iniciativas y responsabilidades de inversión.

La Gerencia de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Tahuamanu tiene la función principal de Dirigir, formular y Gestionar el cumplimiento de las propuestas, programas y proyectos de su competencia, procurando su vigencia y permanente actualización.

OBLIGATORIEDAD Y CORRESPONSABILIDAD

Todas las instituciones públicas, privadas y sociedad civil de la ciudad de Iñapari aplicarán los principios e instrumentos de manejo y gestión urbana ambiental determinados en el Plan de Desarrollo Urbano en concordancia con la normatividad vigente que permitan atingir déficit, atender requerimientos, reducir riesgos ambientales en el corto, mediano y largo plazo.

INTANGIBILIDAD DE AREAS NO URBANIZABLES

Declárese de interés y necesidad publica, las áreas de reserva urbana y las no urbanizables establecidas en el Plan de Desarrollo Urbano. Las áreas no urbanizables adquieren el carácter de intangible, no siendo susceptibles de cambio de zonificación para habilitación urbana. En tal virtud, las acciones que trasgredan esta disposición serán objeto de las sanciones administrativas de ley en las que queda prohibido la habilitación Urbana y edificaciones de cualquier tipo.

8.0 MATRIZ DEL MARCO LÓGICO DE MONITOREO Y EVALUACIÓN

El Marco Lógico de Monitoreo y Evaluación, es una herramienta dinámica que sirve para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación ex post de proyectos. El diseño del marco lógico debe ser un proceso participativo y su fortaleza como herramienta, depende del grado de participación en el proceso de diseño, de los posibles involucrados y beneficiarios del proceso de desarrollo de la ciudad de Iñapari.

La matriz del Marco lógico ayuda a los diseñadores y ejecutores de proyectos en:

- Definir objetivos claros, que se puedan medir y que estén ligados por sus causas
- Definir indicadores y metas específicas para medir los resultados e impactos del proyecto
- Definir los términos de referencia de los ejecutores del proyecto
- Identificar las fuentes de información y establecer el sistema de Monitoreo y Evaluación
- Definir insumos requeridos (humanos, financieros, de tiempo, etc.)
- Desarrollar Planes Operacionales Anuales
- Identificar los supuestos externos de importancia, que pueden influir en los Resultados y en el Impacto del proyecto

La Matriz del Marco Lógico elaborada y que a continuación se presenta de la siguiente forma:

- Finalidad
- Propósito
- Componente/producto
- Indicadores
- Medios de Verificación
- Supuestos

El Componente/Producto responde a las líneas estratégicas del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari y comprende los siguientes programas:

- Fortalecimiento de Capacidades
- Consolidación Urbana
- Expansión Urbana
- Equipamiento urbano
- Turismo Recreativo
- Manejo Ambiental y Protección de riesgos Físicos
- Proyectos Estructurantes

Matriz de Marco Lógico de Monitoreo y Evaluación

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Finalidad Generar condiciones de habitabilidad, soporte y sustentabilidad urbana en Iñapari mediante el impulso de procesos que garanticen, el pleno desarrollo de una ciudad fronteriza internacional, en un escenario de oportunidades económicas y de bienestar. Impulsar su desarrollo urbano en un marco de integración binacional y complementariedad económica y de bienestar pleno	Impactos Para fines del 2010 Ciudad que impulsa procesos de desarrollo territorial, económico y social orientados a posibilitar un escenario de oportunidades que permitan un clima de integración socioeconómica, estabilidad social y el afianzamiento de su capitalidad en el contexto regional y nacional. Para fines del 2015 Ciudad que ha alcanzado adecuados niveles de desarrollo territorial, económico y social, capitalizando sinergias que le permiten el desarrollo pleno de procesos de integración en un escenario de oportunidades económicas y de bienestar Para fines del 2021 Ciudad fronteriza internacional, dotada de los atributos y condiciones de habitabilidad, soporte y sostenibilidad que ha alcanzado su pleno desarrollo en un marco de integración binacional y complementariedad económica y de bienestar	Medios de Verificación Informes y estadísticas del impacto de los Programas de intercambio social económico, cultural y del afianzamiento de su capitalidad en el contexto provincial, regional y nacional. Informes y estadísticas referentes al desarrollo de las condiciones de habitabilidad, bienestar, base económica de la población residente en la ciudad de Iñapari, en el marco de los procesos de integración binacional Informes y estadísticas referentes al pleno cumplimiento de los objetivos y propósitos del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari	Sustentabilidad • Se mantiene un escenario de estabilidad social y un clima de integración socioeconómica prometedora entre la ciudad de Iñapari y Assis. • Nuevos flujos poblacionales y productivos se desarrollan en un ambiente de plena integración y armonía con población anfitriona • Plena voluntad política para continuar con los esfuerzos de integración y para fortalecer las capacidades locales en Iñapari • Suficiente y oportuna asignación presupuestaria de recursos • Pleno acompañamiento de las instituciones publicas del nivel nacional y regional en los objetivos y propósitos del Plan de Desarrollo de la ciudad de Iñapari. • Interés manifiesto de los agentes privados locales, regionales, nacionales y agencias de cooperación internacional por involucrarse en el proceso de desarrollo de la ciudad de Iñapari
Propósito Ciudad planificada, segura y ambientalmente sustentable, que ha alcanzado un pleno desarrollo económico, social y cultural en un escenario de oportunidades derivado de los esfuerzos de complementación integración binacional.	Resultados Línea Programática N° I Ha obtenido un posicionamiento e integración regional, lo cual se sustenta en el desarrollo del CEBAF, la vía de integración internacional, el desarrollo de los sistemas de comunicación, energía, infraestructura aeroportuaria y Terminal terrestre. Línea Programática N° II Ha desarrollado programas de	Medios de Verificación Informes referentes al impacto del programa de paso de frontera sobre el desarrollo urbano de Iñapari: • Estadísticas sobre el número de empresas operadoras y del movimiento de carga y pasajeros. • El impacto sobre el desarrollo de la ciudad de la actividad turística y de las empresas de servicios y de apoyo logístico al intercambio al	Propósito a fin • Plena vigencia de los Convenios de Integración Binacional. • Sistema de control y administración fronteriza en pleno funcionamiento • Carretera interoceánica completada y en plena operación • Intercambio comercial operativo • Franco intercambio de las relaciones interurbanas entre las ciudades de iberia, iñapari y Assis y sus áreas de influencia • Pleno funcionamiento de las infraestructuras mayores

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
	consolidación y expansión funcional y territorial, mediante el desarrollo del hábitat, la vivienda, servicios básicos, equipamiento y proyectos estructurantes Línea Programática N° III Ha mejorado y desarrollado las infraestructuras y sistemas urbanos, mediante un eficiente aprovisionamiento de agua potable, alcantarillado, electricidad, evacuación y tratamiento final de los desechos sólidos y drenaje pluvial. Línea Programática N° IV Ha logrado un nivel de acondicionamiento, especialización y de desarrollo productivo y de servicios especializados, mediante el impulso de proyectos de promoción industrial, agroindustrial, pecuario comercial y de servicios eco turístico. Línea Programática N° V Ha concretado niveles óptimos de protección ambiental, mediante la implementación de acciones e protección, mitigación y prevención de riesgos. Línea Programática N° VI Ha fortalecido sus capacidades locales, implementando proyectos y programas orientados al impulso a la gestión, coordinación y participativa de los agentes y actores comprometidos con el proceso de desarrollo urbano y los esfuerzos de integración	intercambio cultural, comercial y de control fronterizo en pleno funcionamiento. Informes sobre el comportamiento de las siguientes variables: Empleo e ingresos, inmigración, lucha contra la pobreza, participación y gobernabilidad	de transporte, comunicaciones, energía, abastecimiento de agua potables, alcantarillado, drenaje pluvial y de obras de mitigación y seguridad ambiental • Disponibilidad de normas y recursos financieros requeridos para la implementación de Programas y Proyectos

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Componente/Productos 1.0 Fortalecimiento de Capacidades	Productos 1.1 Modelo de gestión de proyectos de inversión. Operativo 1.2 Modelo de gestión pública local. Operativo 1.3 Modelo de gestión Ambiental y Territorial. Operativo 1.4 Planificación Operativa Institucional. Implementada 1.5 Capacitación para el fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa. Ejecutado	Medios de Verificación • Informes periódicos de verificación del estado del avance de Programas y proyectos considerados en la cartera e proyectos • Informe sobre la programación del desarrollo de seminarios, talleres y cursos de adiestramiento considerados en la cartera e proyectos • Auditorias referentes al cumplimiento del gasto presupuestal y del logro de metas específicas de Programas y proyectos considerados en la cartera e proyectos	Componentes/Productos a Propósito • Plan de Desarrollo Urbano Aprobado por la Municipalidad Provincial de Iñapari • Estudios y proyectos específicos aprobados con financiamiento oportuno y adecuado • Programas de asistencia técnica, capacitación, participación y adiestramiento de los agentes y actores involucrados en los procesos de gestión del desarrollo local aprobados y en operación • Proyectos de difusión al nivel local, regional y nacional aprobados y en operación • Cumplimiento de compromisos y elevado nivel de coordinación entre instituciones publicas y privadas del nivel nacional regional y local • Pleno involucramiento de las instituciones publicas del nivel nacional y regional en los proyectos y actividades de la ciudad. • Disponibilidad de recursos de financiamiento.
2.0 Consolidación Urbana	2.1 Proceso de formalización de la propiedad. Concluido 2.2 Ampliación de cobertura de agua potable. Ejecutado 2.3 Renovación integral de la red de agua potable. Ejecutada 2.4 Renovación integral del servicio de desagües. Concluido 2.5 Renovación integral de la red de desagües. Concluida 2.6 Construcción de la red de drenaje de aguas pluviales. Concluida 2.7 Ampliación de cobertura del servicio de alumbrado y energía. Concluida 2.8 Renovación del tendido de la red de suministro de energía eléctrica. Concluida 2.9 Pavimentación de la red vial local Ejecutada		
3.0 Expansión Urbana	3.1 Obras de expansión urbana Ejecutadas 3.2 Expansión de la red de servicios de agua potable. Concluidas 3.3 Expansión de la red de servicio de desagüe. Ejecutada 3.4 Expansión de la red de drenaje de		

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
	aguas pluviales. Ejecutada 3.5 Expansión de la red del servicio de alumbrado y energía. Ejecutada 3.6 Expansión de la red vial local. Ejecutada		
4.0 Equipamiento Urbano	4.1 Mercado de abastos. Construido 4.2 Terminal terrestre. Construido 4.3 Ampliación y equipamiento del Puesto de Salud H1 existente. Ejecutado 4.4 Construcción de Centro de Salud Tipo II. Ejecutado 4.5 Ampliación y Equipamiento de Centros educativos existentes. Ejecutado <u>Productos</u> 4.6 construcción y equipamiento del Centro de Educación Superior. Ejecutado 4.7 Camal y servicios conexos. Construido 4.8 Complejo polideportivo. Implementado 4.9 Reacondicionamiento del Cementerio. Implementado		
5.0 Turismo Recreacional	5.1 Malecón turístico. Ejecutado 5.2 Reacondicionamiento del Balneario Tres Fronteras. Implementado 5.3 Complejo Eco-Turístico Meandro Callao. Implementado		
6.0 Manejo Ambiental y Protección de Riesgos Físicos	6.1 Defensa ribereña del cuello del Meandro Callao. Concluidas 6.2 Obras de encauzamiento del río Acre. Concluidas 6.3 Obras de drenaje para recuperación de zonas urbanas. Implementadas 6.4 Tratamiento paisajístico de humedales. Implementado 6.5 Tratamiento paisajístico de la zona aledaña al meandro Callao. Implementado 6.6 Arborización y mobiliario urbano en vías y parques. Implementado		

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
7.0 Proyectos Estructurantes	Productos 7.1 Construcción y puesta en servicio del Centro de Administración de Frontera. Implementado 7.2 Sistema interconectado San Gabán – Puerto Maldonado – Iñapari. Implementado 7.3 Ampliación del sistema de captación, conducción y tratamiento de agua potable. Implementado 7.4 Implementación del sistema de tratamiento de aguas servidas. Implementado 7.5 Sistema de recolección y disposición final de residuos sólidos. Implementado 7.6 Reacondicionamiento y puesta en servicio del aeropuerto local. Implementado		

BOLIVIA

BRASIL

RIO ACRE

RIO YAVERIJA

CAMINO A ASSIS BRASIL

PUENTE

PUENTE INTERNACIONAL

ETERA INTEROCEÁNICA

CARRETERA INTEROCEÁNICA

Óvalo de intersección y de amortiguamiento vial de la carretera sobre la zona urbana

AREA DE RESERVA PARA FUTURA EXPANSION URBANA

ZONA DE TRATAMIENTO TURÍSTICO RECREATIVO

ZONA TURISTICO CULTURAL

ZONA DE RECREACION PUBLICA

CAMINO A PUERTO CALLAO

OBRAS DE RRELLENO Y DRENAJE
PARA RECUPERACIÓN DE AREA URBANA

MEANDRO DEL CALLAO

CV SANTA MARTHA BELGICA

NC

437750

437550

437350

437150

436950

436750

436550

ESCALA GRAFICA

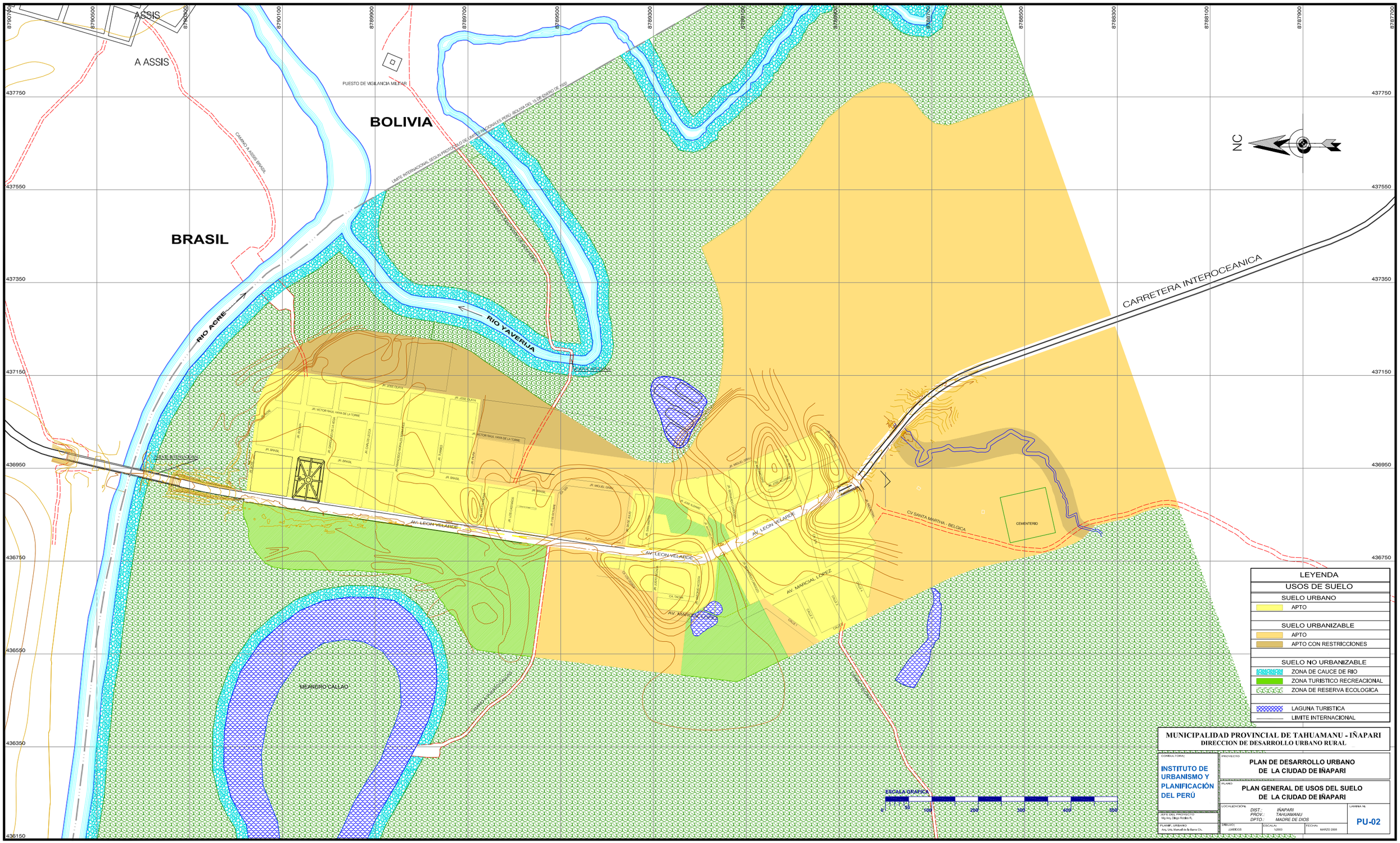
LEYENDA	
USO RESIDENCIALES	
CONSOLIDACIÓN URBANA	
EXPANSIÓN URBANA	
USOS URBANOS COMPLEMENTARIOS	

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TAHUAMANU - IÑAPARI
DIRECCION DE DESARROLLO URBANO RURAL

CONSULTORA:
INSTITUTO DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN DEL PERÚ

PROYECTO:
PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI

PLANO:
CONSOLIDACIÓN Y EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE IÑAPARI AL AÑO 2021



ASSIS
A ASSIS
BOLIVIA
BRASIL
PUESTO DE VIGILANCIA MILITAR
CAMINO A ASSIS BRASIL
RIO ACRE
RIO YAVERIJA
CARRETERA INTEROCEANICA
AV. LEON VELARDE
AV. MARCIAL LOPEZ
CV SANTA MARTHA - BELGICA
CEMENTERIO
MEANDRO CALLAO
NC
LEYENDA
USOS DE SUELO
SUELO URBANO
APTO
SUELO URBANIZABLE
APTO
APTO CON RESTRICCIONES
SUELO NO URBANIZABLE
ZONA DE CAUCE DE RIO
ZONA TURISTICO RECREACIONAL
ZONA DE RESERVA ECOLOGICA
LAGUNA TURISTICA
LIMITE INTERNACIONAL
ESCALA GRAFICA
0 50 100 200 300 400 500
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TAHUAMANU - IÑAPARI
DIRECCION DE DESARROLLO URBANO RURAL
CONSULTORA:
INSTITUTO DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN DEL PERÚ
PROYECTO:
PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI
PLANO:
PLAN GENERAL DE USOS DEL SUELO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI
LOCALIZACIÓN:
DIST.: IÑAPARI
PROV.: TAHUAMANU
DPTO.: MADRE DE DIOS
LAMINA N:
PU-02
JEFE DEL PROYECTO:
Mg.Arq. Diego Robles R.
PLANIF. URBANO:
Arq. Urb. Manuel de la Barra Ch.
DIBUJO:
JAMBOGS
ESCALA:
1:2000
FECHA:
MARZO 2008

A ASSIS

PUESTO DE VIGILANCIA MILITAR

BOLIVIA

BRASIL

CAMPO A ASSIS BRASIL

LIMITE INTERNACIONAL SEGUN PROTOCOLO DE LIMITES MAGNALES PERU-BOLIVIA DEL 15 DE ENERO DE 1902

RIO ACRE

RIO YAVERIJA

AREA DE RESERVA ECOLOGICA

AREU
AREA DE RESERVA
PARA EXPANSION URBANA

ZTR

ZONA TURISTICO CULTURAL
ZTC

ZONA DE RECREACION PUBLICA
ZRP

C1

C2

R2

R3

OU

PUESTO
DE SALUD
H1

CENTRO DE SALUD
TIPO II
H2

EDUCACION BASICA
E2

CENTRO DE
EDUCACION SUPERIOR
E3

COMERCIO VECINAL
C2

CI

TERMINAL TERRESTRE
OU

ESTACIONAMIENTO MUNICIPAL
OU

INDUSTRIA MEDIANA
I3

ZTR
COMPLEJO DEPORTIVO

CANCHA
CUBIERTA

OU
CEMENTERIO

AVENIDA MARISCAL LOPEZ

CALLE SUCRE

AVENIDA MANUEL GRAU

AVENIDA JOSE OLAYA

JIRON VICTOR RAUL HAYA DE LA TORRE

JIRON BRASIL

JIRON JOSE GALVEZ

JIRON JOSE ALVARADO

JIRON JOSE SANTOS CHOCANO

JIRON MIGUEL GRAU

JIRON LUIS ALBERTO SANCHEZ

JIRON FRANCISCO BOLOGNESI

JIRON ZONA ALOMIA

JIRON ABRAHAM VALDELOMAR

JIRON TUMBES

JIRON HUARAL

JIRON LAS MAGNOLIAS

JIRON LAS ORQUIDEAS

JIRON LAS AMAPOLAS

JIRON LAS ROSAS

JIRON LAS AZUCENAS

JIRON LAS CAMELIAS

JIRON LAS GARDENIAS

JIRON LAS VIOLETAS

JIRON LAS MARGARITAS

JIRON LAS CLAVELIN

A ASSIS

BOLIVIA

BRASIL

PUESTO DE VIGILANCIA MILITAR

LIMITE INTERNACIONAL SEGUN PROTOCOLO DE LIMITES NACIONALES PERU - BOLIVIA DEL 10 DE ENERO DE 1928

CAMINO A ASSIS BRASIL

RIO ACRE

RIO YAVERIJA

PUENTE

PUENTE INTERNACIONAL

RRETERA INTEROCEÁNICA

Anillo de Circunvalación Este

Ovalo de intersección y de amortiguamiento vial de la carretera sobre la zona urbana

CARRETERA INTEROCEÁNICA

CV-SANTA MARTHA - BELOCA

Anillo de Circunvalación Oeste

COMPLEJO DEPORTIVO

CEMENTERIO

AREA DE RESERVA ECOLOGICA

MEANDRO CALLAO

MEANDRO DEL CALLAO

CAMINO A PUERTO CALLAO

437750

437550

437350

437150

436950

436750

436550

NC

LEYENDA

- COLECTORA PRINCIPAL - CARRETERA INTEROCEANICA
- ANILLO DE CIRCUNVALACION ESTE
- ANILLO DE CIRCUNVALACION OESTE
- COLECTORA SCUNDARIA NORTE - SUR
- COLECTORA SECUNDARIA ESTE - OESTE

ESCALA GRAFICA

0 50 100 200 300 400 500

SECCIONES DE VIAS PROPUESTAS

SECCION A-A: AVENIDA LEÓN VELARDE

SECCION B-B

SECCION C-C

SECCION D-D

SECCION E-E

NOMENCLATURA

PP = Pista Principal
PS = Pista Secundaria
E = Estacionamiento

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TAHUAMANU - IÑAPARI
DIRECCION DE DESARROLLO URBANO RURAL

CONSULTORA:
INSTITUTO DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN DEL PERÚ

PROYECTO:
PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI

PLANO:
PLAN VIAL DE LA CIUDAD DE IÑAPARI AL AÑO 2021

ANEXOS

I. **REGLAMENTO DE ZONIFICACION**
II. **INDICE DE USOS**
III. **REGLAMENTO VIAL**
IV. **RECOMENDACIONES TECNICAS DE EDIFICACION Y HABILITACIONES URBANAS PROPUESTAS POR INDECI**
V. **FICHAS DE PROYECTOS DE MITIGACION DE RIESGOS FORMULADAS POR INDECI**

REGLAMENTO DE ZONIFICACION DE USOS DE SUELO URBANO

DE LA CIUDAD DE IÑAPARI

INDICE GENERAL

TITULO PRELIMINAR : GENERALIDADES

CAPITULO I : DEFINICIÓN DE TERMINOS
CAPITULO II : NORMAS GENERALES

TITULO PRIMERO : NORMAS SOBRE ZONIFICACIÓN

CAPITULO I : ZONAS RESIDENCIALES
CAPITULO II : ZONAS COMERCIALES
CAPITULO III : ZONAS INDUSTRIALES
CAPITULO IV : ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS
CAPITULO V : USOS ESPECIALES
CAPITULO VI : ZONAS DE RECREACIÓN
CAPITULO VII : AREA DE RESERVA URBANA

TITULO SEGUNDO : NORMAS SOBRE HABILITACIÓN URBANA

TITULO PRELIMINAR : GENERALIDADES

CAPITULO I : DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Para fines de aplicación de las normas contenidas en el presente Reglamento de Zonificación, se precisan los siguientes conceptos:

- **Altura de Edificación:** Altura máxima en metros que puede alcanzar una edificación a partir del nivel promedio de la vereda pública.

- **Aportes:** Es la contribución obligatoria y gratuita de un porcentaje del área bruta total del terreno a ser habilitado, destinado como reserva de área para el Equipamiento Básico, para lo cual serán transferidas a los órganos competentes para tal fin. El porcentaje de área se encuentra establecido en las normas vigentes.

- **Área Libre de Lote:** Porcentaje mínimo de la superficie de lote que debe ser reservada; no debe estar construida ni techada.

- **Área Mínima Normativa de Lote:** Es la mínima superficie del predio o lote que se establece para cada zona de usos del suelo, y constituye la unidad básica para la aplicación de normas de zonificación.

- **Área Urbana:** Es la superficie de la ciudad que se encuentra ocupada en cuyo suelo se desarrollan actividades urbanas. Constituye el espacio de aplicación de las normas de zonificación urbana.

- **Área de Expansión Urbana:** Es la superficie de un territorio señalada en la Zonificación Urbana para cubrir las demandas del crecimiento poblacional de la ciudad.

- **Coeficiente de Edificación:** Factor que multiplicado por el área total de un lote o predio, determina la máxima superficie edificable del mismo, excluyendo de su cuantificación las áreas ocupadas por sótanos.

- **Densidad:** Indicador de la intensidad de uso del suelo urbano en las zonas residenciales. La relación: Densidad = población / área y se expresa en Hab./Ha.

- **Densidad Bruta:** Es la población que habita en una determinada área que abarca las manzanas, pistas, veredas, áreas libres urbanas, equipamiento, otros usos, etc.; es la relación entre el número de habitantes y la superficie total del predio urbano.

  Se aplica para fines de habilitación urbana y se considera, para efectos de su cálculo, el promedio de cinco (5) habitantes por unidad de lote, vivienda o departamento. Se expresa en: Hab./Há.

- **Densidad Neta:** Es la población que habita en un área utilizada exclusivamente para vivienda; descontando las áreas ocupadas por vías, parques, equipamiento, otros usos, etc. Es la relación entre el número de habitantes y el área total del predio o lote habilitado.

  Se aplica para fines de edificación, considerando como promedio, para efectos de su cálculo, cinco (5) habitantes por unidad de vivienda o departamento. Se expresa en: Hab. / Ha.

- **Equipamiento Básico Residencial:** Corresponde a las áreas locales complementarias a la vivienda, destinadas a fines de recreación (Parques), educativos (Centro de Educación Inicial), salud (Centro de Salud, Posta Médica) y otros fines que determine la comunidad o población de la urbanización a la que pertenece

- **Estacionamiento:** Número de espacios mínimos para el estacionamiento de vehículos. Estos espacios deberán reservarse dentro de los límites del lote o en zonas expresas de acuerdo a la reglamentación. Normativamente se utiliza el parámetro de estacionamiento / m² de área neta para el uso asignado.

- **Frente mínimo de lote:** distancia frontal en metros lineales que deberá respetar un lote o unidad privativa.

- **Habilitación Urbana:** Es el proceso de cambio de uso de la tierra para fines urbanos, que requiere la ejecución de diversas obras de infraestructura urbana, y que se encuentra regulado por normas específicas.

- **Infraestructura básica:** las redes generales que permiten suministrar en las distintas unidades territoriales que integran al distrito urbano los servicios públicos de agua potable, desagüe, energía eléctrica y vías urbanas.

- **Línea Municipal de Fachada:** Es la línea que delimita el plomo de las fachadas en un espacio público urbano: calles, plazas, alamedas, etc.

- **Plano de Zonificación:** plano donde se señalan las diferentes zonas que comprenden a los usos del suelo urbano y que forma parte de la Propuesta de Zonificación de los Usos del Suelo e integra el anexo gráfico del Plan de Desarrollo Urbano.

- **Reglamento de Zonificación:** Instrumento técnico – normativo de la Zonificación Urbana que norma los aspectos técnicos contenidos en el Plan de Desarrollo Urbano y establece las características de los usos del suelo en cada una de las zonas señaladas en el Plano de Zonificación Urbana.

  Precisa parámetros normativos como: densidades de población, las dimensiones de lotes, porcentajes de áreas libres, retiros y estacionamientos de las edificaciones urbanas; así como las compatibilidades, densidades y características de la habilitación de las áreas de expansión.

- **Retiros:** Es la separación obligatoria o distancia no techada entre el límite de propiedad y la línea municipal. Esta distancia se toma en forma perpendicular a

ambas líneas y a todo lo largo del frente o de los frentes del lote. Los retiros pueden ser:

- **F = Frontal;** área que debe dejarse libre medida desde la línea del límite de propiedad, hasta su alineamiento por todo el frente del mismo lote.
- **L = Lateral;** la superficie que debe dejarse libre de construcción dentro de un lote, medida desde la línea de la colindancia lateral hasta el inicio permisible de la edificación
- **P = Posterior;** la superficie en la cual se restringe la altura de la construcción dentro de un lote, con objeto de no afectar la privacidad y el asoleamiento de las propiedades vecinas, medida desde la línea de propiedad de la colindancia posterior.

- **Suelo urbanizado:** aquel donde habiéndose ejecutado las obras de urbanización cuenta con su incorporación o reincorporación municipal.

- **Sector Urbano:** subdivisión territorial de una zona o distrito urbano, para efectos de un Plan Parcial, sujeta a una zonificación secundaria o específica;

- **Subdivisión:** la partición de un predio en dos o más fracciones para su utilización en forma independiente

- **Superficie edificable:** el área de un lote o predio que puede ser ocupada por la edificación y corresponde a la proyección horizontal de la misma, excluyendo los salientes de los techos, cuando son permitidos.

- **Superficie mínima de lote:** las mínimas dimensiones en metros cuadrados totales que un predio debe tener para adecuarse normativamente a lo regulado.

- **Usos:** los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas, áreas y predios de un centro poblado.

- **Uso compatible:** se refiere al uso o actividad que desarrolla funciones que pueden desarrollarse simultáneamente al uso predominante de una zona sin causar ningún tipo de interferencia, por lo que es permitido.

- **Uso predominante:** el o los usos que caracterizan de una manera principal una zona, siendo plenamente permitida su ubicación en la zona señalada.

- **Uso restringido:** el o los usos que desarrollan funciones complementarias dentro de una zona estando sujetos para su aprobación o permanencia, al cumplimiento de determinadas condiciones establecidas previamente o bien a la presentación de un estudio detallado que demuestre que no causan impactos negativos al entorno.

- **Urbanización:** es el proceso técnico para lograr a través de la acción material y de manera ordenada, la adecuación de los espacios que el ser humano y su comunidad requieren para su asentamiento.

CAPITULO II : NORMAS GENERALES

II.1 El Reglamento de Zonificación constituye el instrumento técnico legal para la aplicación de las propuestas contenidas en el Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari al 2021. Este reglamento tiene por objeto establecer las disposiciones técnicas y parámetros normativos para los usos del suelo determinados en dichas propuestas a fin de garantizar el adecuado desarrollo de las actividades urbanas.

II.2 Los Usos del Suelo se regulan por los lineamientos técnicos formulados en las Propuestas del Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari al 2021 así como por los parámetros normativos establecidos en el presente Reglamento de Zonificación que forma parte del plan.

II.3 El ámbito de aplicación de las normas contenidas en el Reglamento de Zonificación es el ámbito de la ciudad de Iñapari, capital de la Provincia de Tahuamanu, Departamento de Madre de Dios.

II.4 Para los efectos del presente Reglamento, el área urbana está subdividida en Zonas, a cada una de las cuales se le asigna un uso del suelo o grupo de usos de características comunes, las mismas que se observan en el Plano de Zonificación Urbana que forma parte del presente reglamento.

II.5 La delimitación de zonas en el Plano de Zonificación se efectúa mediante líneas que cruzan las manzanas por el límite de propiedad. En el caso de lotes con frente a dos calles paralelas que estén cruzados por una línea que delimitan dos zonas, los parámetros normativos se aplican en forma proporcional al área correspondiente a cada una.

II.6 Para la aplicación de las normas del presente Reglamento de Zonificación se tendrán en cuenta los siguientes lineamientos:

a) Para el cálculo de las densidades netas, se considerará como promedio general cinco (5) habitantes por unidad de vivienda.
b) Los parámetros normativos sobre área y frente mínimo en áreas consolidadas serán exigibles en casos de subdivisión de lotes, y de cumplimiento obligatorio para las nuevas habilitaciones urbanas.
c) Los retiros en el frente o los frentes del lote, establecidos en el presente Reglamento serán exigibles para las nuevas edificaciones en el área urbana o en las áreas de expansión urbana.

III.7 El Reglamento de Zonificación precisa los usos permitidos para cada zona. La compatibilidad específica de los usos urbanos se determina en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas que forma parte del Reglamento de Zonificación

II.8 En la ciudad de Iñapari se han determinado las siguientes zonas de usos de suelo, las que se indican a continuación con la nomenclatura correspondiente utilizada en el Plano de Zonificación:

a. ZONAS DE USO RESIDENCIAL

- Residencial de Baja Densidad R2
- Residencial de Densidad Media R3

b. ZONAS DE USO COMERCIAL

- Comercio Local C1
- Comercio Vecinal C2

c. ZONAS DE INDUSTRIA

- Industria Mediana [1] / I 3

d. ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS

- Equipamiento Educativo E
- Equipamiento de Salud H

e. ZONAS DE USOS ESPECIALES

- Otros Usos OU

f. ZONAS DE RECREACIÓN

- Zona de Recreación Pública ZRP
- Zona Turístico – Recreativa ZTR
- Zona Turístico – Cultural ZTC

g. AREA EXPANSIÒN URBANA

- Área Reserva Urbana ARU

[1] *Clasificación según Art. 3° Norma A.060 RNE*

TITULO PRIMERO

CAPITULO I : ZONAS RESIDENCIALES

I.1.0 ZONA RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD (R-2).- Son aquellas zonas residenciales indicadas en el Plano de Zonificación Urbana con la clave **R2**. Estas zonas están destinadas preponderantemente a la construcción de viviendas unifamiliares o bifamiliares debiendo éstas adecuarse a las normas que se especifican a continuación.

Se permitirá el establecimiento de viviendas taller solo en el caso de actividades de tipo artesanal, no molestas ni contaminantes, no pudiendo destinar para este fin más del 50% del área útil del lote.

I.1.1 OTROS USOS PERMITIDOS.- En las zonas residenciales de baja densidad se permitirán los siguientes usos:

- **COMERCIO:** Se permitirá el uso comercial preferentemente en lotes de esquina, debiendo sujetarse a las normas del comercio correspondiente, y en las actividades compatibles establecidas en el Cuadro de Compatibilidades de Uso que forma parte de la Propuesta.

- **USOS ESPECIALES:** Solo se permitirán los usos indicados en el Cuadro de Compatibilidad de Usos que pudieran desarrollarse sin interferir con el uso predominante de vivienda de la zona.

I.1.2 USOS NO CONFORMES.- Los usos del suelo en la zona urbana del área fundacional que se encuentren como No Compatibles en el Índice de Usos, no podrán ampliar su área de uso; en el caso probado en que la incompatibilidad genere perjuicio al desarrollo de la actividad residencial, deberán ser reubicados a otras zonas, bajo responsabilidad de la autoridad municipal.

I.1.3 DENSIDAD NORMATIVA.- La densidad normativa para las zonas residenciales de Baja Densidad R2 será:

- Densidad Neta: 200 Hab. / Há.

I.1.4 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En el área antigua fundacional de Iñapari, propuesta como área de consolidación residencial en el corto plazo, se respetarán las dimensiones del lote existentes.

En las áreas de expansión urbana determinadas para el mediano y largo plazo, para efectos de habilitación urbana, deberán considerarse las siguientes dimensiones:

- Frente Normativo del Lote : 12.00 ml
- Área Normativa del Lote : 360.00 m^2

I.1.5 PARÁMETROS NORMATIVOS.- Estos parámetros serán de aplicación en las zonas residenciales R2 comprendidas en el área central del asentamiento a ser habilitadas. En el caso de las edificaciones residenciales previamente existentes a la aprobación del presente Reglamento estos parámetros solo serán exigibles para los proyectos de ampliación de las edificaciones.

- Área Libre mínima : 40% del área del lote
- Retiro Frontal : 3.00 ml.
- Retiros Laterales : 2.00 ml.
- Retiro Posterior : 3.00 ml.
- Altura de Edificación : 2 pisos máximo
- Coeficiente de Edificación : 1.2 (viv. Unifamiliares)
  1.2 (viv. Bifamiliares)
- Estacionamientos : no exigible

I.1.6 SUBDIVISIÓN DE LOTES.- Sólo se permitirá la subdivisión de lotes que tengan un área que sea al menos el doble del área normativa del lote, de manera que los lotes producto de la subdivisión cumplan los requisitos del área y frente mínimo del lote.

I.2.0 ZONA RESIDENCIAL DE DENSIDAD MEDIA (R3).- Son aquellas zonas residenciales en las que se permite el uso de vivienda multifamiliar, siempre que se ajuste a la densidad y demás parámetros normativos establecidos en el presente reglamento.

I.2.1 OTROS USOS PERMITIDOS.- En las zonas residenciales de densidad media se permitirán los siguientes usos:

- **Comercio:** Se permite el uso comercial de nivel local, dedicados a la venta de artículos de primera necesidad, en el primer piso de las edificaciones en los lotes ubicados en esquina. Las edificaciones para uso comercial se sujetarán a las normas establecidas para el comercio en el presente Reglamento.

- **Otros Usos:** En el primer piso de la edificaciones se permitirá el establecimiento de todos los demás usos indicados en el Índice de de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

I.2.2 USOS NO CONFORMES.- Los usos del suelo que se encuentren como No Compatibles en el Índice de Usos, no podrán extender su área; en el caso probado que la incompatibilidad genere perjuicio al desarrollo de la actividad residencial, deberán ser reubicados a otras zonas, bajo responsabilidad de la autoridad municipal.

I.2.3 DENSIDAD NORMATIVA.- En las áreas de expansión urbana determinadas para el mediano y largo plazo, para efectos de habilitación urbana, deberán considerarse las siguientes densidades netas:

- Densidad Neta: 400 Hab./ Há.

I.2.4 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En el área de expansión urbana determinada en la propuesta para el mediano y largo plazo para efectos de habilitación urbana, deberán considerarse las siguientes dimensiones:

- Frente Normativo del Lote : 15.00 ml
- Área Normativa del Lote : 450.00 m^2

I.2.5 PARÁMETROS NORMATIVOS.- Estos parámetros serán de aplicación en las zonas residenciales R3 comprendidas en el área expansión urbana que serán habilitadas en el mediano y largo plazo. En el caso de las edificaciones residenciales previamente existentes a la aprobación del presente Reglamento estos parámetros solo serán exigibles para los proyectos de ampliación de las edificaciones.

- Área Libre mínima : 30% del área del lote
- Retiro Frontal : 3.00 ml.
- Retiros Laterales : 2.00 ml.
- Retiro Posterior : 3.00 ml.
- Altura de Edificación : 3 pisos máximo
- Coeficiente de Edificación : 2.0

Estacionamientos : 1 estacionamiento c / 3 viviendas

Eliminado: ¶

I.2.6 SUBDIVISIÓN DE LOTES.- Sólo se permitirá la subdivisión de lotes que tengan un área que sea al menos el doble del área normativa del lote exigida en cada caso, de manera que los lotes producto de la subdivisión cumplan los requisitos del área del área y frente mínimo del lote.

Cuadro N° 01
RESUMEN DE ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL
CIUDAD DE IÑAPARI

ZONA	USOS PERMITIDOS	DENSIDAD NETA (Hab./Ha.)	ÁREA LOTE MÍNIMO (m^2)	FRENTE MÍNIMO (ml)	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	ALTURA MÁXIMA EDIFICACION (pisos)	AREA LIBRE MÍNIMA (%)	ESTACIONAMIENTO
RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD (R-2)	Unifamiliar Bifamiliar	200	360.00	12. 00	1.2	2	40	(no exigible)
RESIDENCIAL DE DENSIDAD MEDIA (R-3)	Multifamiliar	400	450.00	15.00	2.0	3 pisos	30	1 estac./ 3 viviendas

Elaboración: Equipo Técnico Plan Urbano de Iñapari – Marzo 2008

CAPITULO II : ZONAS COMERCIALES

II.1.0 ZONA DE COMERCIO LOCAL (C1).- Es la zona que comprende los establecimientos dedicados a la comercialización de productos de consumo diario y servicios de pequeña escala, que tienen cobertura a nivel de barrio, con una población de servicio de hasta 2000 habitantes.

II.1.1 OTROS USOS PERMITIDOS.- En las zonas de Comercio Local se permitirán los siguientes usos:

- **Vivienda:** En la zona comercial del área fundacional de la ciudad se permitirá el uso residencial (R2), debiendo los proyectos de vivienda sujetarse a las pautas normativas establecidas para dicho uso. El uso de viviendas taller será permitido solo en el caso de actividades de producción artesanal que no causen molestias ni generen ruidos ni contaminación, no pudiendo destinarse más del 50 % del área del lote para este uso

  En la zona comercial del área de expansión urbana no será permitido el uso de vivienda.

- **Otros Usos:** Se permitirá el establecimiento de todos los demás usos indicados en el Índice de de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

II.1.2 USOS NO CONFORMES.- Los usos del suelo que se encuentren como No Compatibles en el Índice de Usos, no podrán obtener autorización para ampliaciones del área destinada al uso no compatible, pudiendo la autoridad municipal dictaminar la reubicación de dicho uso si causara molestias.

II.1.3 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En el área fundacional de Iñapari, las dimensiones normativas no serán exigibles en aquellos lotes que a la aprobación del Reglamento se encontrarán dedicados a la actividad comercial.

En la zona de comercio local propuesta en el área de expansión urbana, las dimensiones del lote serán las resultantes de los proyectos de habilitación comercial.

II.1.4 PARÁMETROS NORMATIVOS.- No serán de aplicación para los establecimientos comerciales previamente existentes a la aprobación de este Reglamento**.** Si serán exigibles en la zona C1 propuesta en el área expansión urbana.

- Área Libre mínima : no exigible cuando la edificación es dedicada exclusivamente a la actividad comercial siempre y cuando sean solucionadas eficientemente la ventilación e iluminación del local.
- Retiro Frontal : 3.00 ml.
- Retiros Laterales : 2.00 ml.
- Retiro Posterior : 3.00 ml
- Altura de Edificación : Existente en el área fundacional
  2 pisos en área de Expansión Urbana
- Coeficiente de Edificación : Según Habitación Urbana
- Estacionamientos : no exigible (área fundacional)
  1 est. / 100 m^2 de Área Útil

II.2.0 ZONA DE COMERCIO VECINAL (C2) .- Es la zona donde el comercio se da en forma concentrada; se localiza sobre las vías principales como la Av. León Velarde. Tiene una cobertura de servicio de hasta 7500 habitantes, y se caracteriza por el volumen de comercialización y el grado de especialización de la actividad comercial.

II.2.1 OTROS USOS PERMITIDOS.- En las zonas de Comercio Vecinal que será habilitado en el área central del asentamiento, solo se permitirán aquellos otros usos establecidos en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas que forma parte de esta propuesta.

II.2.2 USOS NO CONFORMES.- Los usos del suelo que se encuentren como No Compatibles en el Índice de Usos, no podrán obtener autorización para habilitarse en la zona de Comercio Vecinal propuesta.

II.2.3 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En la zona de comercio vecinal propuesta en el área de expansión urbana, las dimensiones del lote serán las resultantes de los proyectos de habilitación comercial.

II.2.4 PARÁMETROS NORMATIVOS.- La habilitación urbana de la zona de Comercio Vecinal propuesta, deberá ceñirse a los siguientes parámetros normativos:

- Área Libre mínima **:** no exigible cuando siempre y cuando sean solucionadas eficientemente la ventilación e iluminación del local.
- Retiro Frontal : 3.00 ml.
- Retiros Laterales : 2.00 ml.
- Retiro Posterior : 3.00 ml
- Altura de Edificación : 2 pisos
- Coeficiente de Edificación : 3.0
- Estacionamientos :1 est. / 100 m^2 de Área Útil

Cuadro N° 2
RESUMEN DE ZONIFICACIÓN COMERCIAL
CIUDAD DE IÑAPARI

ZONIFICACION	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE	TAMAÑO DEL LOTE (m^2)	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	ALTURA DE EDIFICACIÓN	AREA LIBRE	ESTACIONAMIENTO
ZONA DE COMERCIO LOCAL (C1)	R2 (AREA FUNDACIONAL) NO COMPATIBLE (AREA DE EXPANSIÓN URBANA)	EXISTENTE (AREA FUNDACIONAL) RESULTANTE DEL DISEÑO (AREA DE EXPANSIÓN URBANA)	SEGÚN HABILITACIÓN	EXISTENTE EN EL AREA FUNDACIONAL 2 PISOS (AREA DE EXPANSIÓN URBANA)	NO EXIGIBLE PARA USO COMERCIAL. LOS PISOS DESTINADOS A VIVIENDA DEJARAN EL ÁREA LIBRE QUE REQUIERE NORMATIVAMENTE PARA EL USO RESIDENCIAL	NO EXIGIBLE (AREA FUNDACIONAL) 1 c/ 100 m^2 AREA UTIL (AREA DE EXPANSIÓN URBANA)
ZONA DE COMERCIO VECINAL (C2)	NO COMPATIBLE	RESULTANTE DEL DISEÑO	3.0	2 Pisos		1 c/ 100 m^2 AREA UTIL

Elaboración: Equipo Técnico Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari

CAPITULO III : ZONA INDUSTRIAL

III.1.0 ZONA DE INDUSTRIA MEDIANA (IM) [2]/.- Corresponde a las áreas en donde se ubican establecimientos industriales que tienen procesos productivos de mediano volumen y cuya tecnología puede resultar contaminante y molesta para el desarrollo de otras actividades urbanas, por sus niveles operacionales, y por lo tanto incompatibles.

III.1.1 OTROS USOS PERMITIDOS.- En las zonas de Industria Mediana a habilitarse en el área de expansión urbana solo se permitirán usos complementarios a la actividad industrial, como almacenes, y locales comerciales de insumos o equipos para la industria, los que estarán debidamente señalados en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

En el caso de uso mixto dentro de un mismo lote, el área destinada a comercio será no mayor del 30% del área del lote.

III.1.2 USOS NO CONFORMES.- En esta zona no podrá habilitarse, en ningún caso, **l**os usos del suelo que se encuentren como No Compatibles en el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas que forma parte de esta propuesta.

III.1.3 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En los proyectos de habilitación industrial a desarrollarse en el área de expansión deberán considerarse las siguientes dimensiones normativas:

- Área Mínima del Lote : 2500 m^2
- Frente Mínimo de Lote : 30 ml.

III.1.4 PARÁMETROS NORMATIVOS.- El desarrollo de edificaciones en la Zona de Industria Liviana deberán observar las condiciones generales de diseño y demás requisitos establecidos en el RNE para garantizar el desarrollo satisfactorio de los procesos productivos y ofrecer las condiciones de seguridad y de protección al medio ambiente.

- Área Libre **:** En función a los requerimientos de funcionamiento
- Altura de Edificación : según el proyecto
- Retiro Frontal : 5.00 ml
- Retiros Laterales : 5.00 ml
- Retiro Posterior : 5.00 ml

[2] */ Tipología establecida en el Artículo 3° Norma A 060 del RNE*

- Altura de Edificación : según proyecto
- Coeficiente de Edificación : según proyecto
- Estacionamientos

  La dotación de estacionamientos al interior del terreno deberá ser suficiente para alojar los vehículos del personal y visitantes, así como los vehículos de trabajo para el funcionamiento de la industria.
  El proceso de carga y descarga de vehículos deberá efectuarse de manera que tanto los vehículos como el proceso se encuentren íntegramente dentro de los límites del terreno.
  Deberá proponerse una solución para la espera de vehículos para carga y descarga de productos, materiales e insumos, la misma que no debe afectar la circulación de vehículos en las vías públicas circundantes.

Cuadro N° 3
RESUMEN DE ZONIFICACIÓN INDUSTRIAL
CIIUDAD DE IÑAPARI

ZONIFICACION	CARACTERÍSTICAS	LOTE MINIMO (m^2)	FRENTE MINIMO (ml)	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	ALTURA EDIFICACIÓN	AREA LIBRE	USO PERMITIDO
ZONA DE DE INDUSTRIA MEDIANA (*) (IM)	MOLESTA CON CIERTO GRADO DE PELIGROSIDAD	2,500.00	30.00	SEGÚN PROYECTO	SEGÚN PROYECTO	EN FUNCIÓN A LOS REQUERIMIENTOS DE FUNCIONAMIENTO	INDUSTRIA LIVIANA INDUSTRIA ARTESANAL DEPÓSITOS ESPECIALES

(*) Tipología establecida en el Artículo 3° Norma A 060 del RNE
Elaboración: Equipo Técnico Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari

CAPITULO IV : ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS

IV.1.0 ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS.- Corresponde a las áreas en donde localiza el equipamiento de educación y salud complementarios a las actividades urbanas.

IV.2.0 EQUIPAMIENTO EDUCATIVO (E).- Son aquellas áreas destinadas a la localización y funcionamiento de locales educativos, y se encuentran señalizadas en el Plano de Zonificación.

IV.2.1 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En el área fundacional de Iñapari los centros educativos existentes mejorarán su infraestructura educativa y en ningún caso podrán subdividirse, ni reducirse debiendo sujetarse su adecuación a las normas específicas establecidas en la Norma A.040 del RNE.

La zona de Equipamiento Educativo propuesta en el área de expansión será destinada para la habilitación del Instituto Superior Tecnológico y se desarrollará sobre el área total de la manzana determinada en el Plano de Zonificación. De igual forma, su construcción deberá sujetarse a la regulación normativa del RNE.

IV.2.2 PARÁMETROS NORMATIVOS.- Los centros educativos deberán cumplir con las exigencias sectoriales del Ministerio de Educación específicas en la materia, y lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Edificaciones – Título III.

Las edificaciones que se construyan para el funcionamiento de establecimientos educativos deberán guardar armonía con el entorno urbano, en cuanto a perfil urbano, volumetría y alineamiento.

IV.3.0 ZONAS DE EQUIPAMIENTO DE SALUD (H).- Son Aquellas áreas destinadas exclusivamente a la localización y funcionamiento de establecimientos de salud y que se encuentran localizados en el Plano de Zonificación. Está constituido por los niveles siguientes:

- Posta Médica H1
- Centro de Salud/ Policlínico privado H2

IV.3.1 DIMENSIONES NORMATIVAS.- En el área fundacional de Iñapari se propone la ampliación del área y mejoramiento de la infraestructura del Puesto de Salud (H1) existente, debiendo observar para este fin las disposiciones establecidas en la Norma A.050 del RNE, así como las directivas de los reglamentos específicos sobre la materia, promulgados por el MINSA en concordancia con los objetivos de la Política Nacional de Salud.

El Centro de Salud Tipo II [3]/ (H2) propuesto en el área de expansión urbana deberá desarrollarse sobre el total de la manzana propuesta en el Plano de Zonificación para que se adecue convenientemente un Centro con Unidad de Internamiento y con Unidad del Centro Obstétrico y Quirúrgico, con énfasis en la atención madre - niño.

Para la edificación del Centro de Salud deberán observarse las disposiciones precisadas en la Norma A.050 del RNE así como las directivas de los

[3] / *Tipología establecida en la Norma A.050 del RNE*

reglamentos específicos sobre la materia, promulgados por el MINSA en concordancia con los objetivos de la Política Nacional de Salud.

IV.3.2 PARÁMETROS NORMATIVOS.- Como se ha señalado, las obras de edificación o mejoramiento del equipamiento de salud deberán cumplir con la normatividad sectorial y toda la regulación aplicable contenida en el Título III del RNE en cuanto a condiciones generales de diseño, seguridad y otras.

Las edificaciones correspondientes a equipamiento de salud, deberán guardar armonía con el entorno urbano, en cuanto a perfil urbano, volumetría y alineamiento.

CAPITULO V : USOS ESPECIALES

V.1.0 ZONAS DE USOS ESPECIALES (OU).- Son aquellas zonas que se encuentran señaladas en el Plano de Zonificación como OU y están destinadas a diversos usos, que pueden ser institucionales, administrativos, infraestructura de servicios, equipamiento complementarios, comunales destinadas a desarrollar actividades de servicios públicos complementarios a las viviendas, en permanente relación funcional con la comunidad.

Estas áreas se encuentran determinadas para dichos usos y no pueden ser utilizadas para otro fin, al menos que se efectúe un cambio de zonificación, siguiendo el procedimiento establecido en el Capítulo VII del Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano

V.1.1 DIMENSIONES NORMATIVAS.- Las zonas destinadas a Otros Usos en el área fundacional de Iñapari se desarrollan sobre las áreas que ocupan actualmente, lo mismo que el Cementerio Municipal ubicado sobre la vía Santa Marta – Bélgica al sur –oeste del área urbana.

El Terminal Terrestre Internacional propuesto para habilitarse en el área central sobre la Av. León Velarde, se desarrollará sobre toda la extensión determinada en el Plano de Zonificación. Su edificación y acondicionamiento se sujetará a las normas específicas vigentes y contará con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones y demás instalaciones necesarias para cumplir satisfactoriamente con su función.

V.1.2 PARÁMETROS NORMATIVOS: Las edificaciones destinadas a usos administrativos, institucionales, de equipamiento complementario, de infraestructura de servicios etc. se sujetan a la normatividad específica para cada caso.

En cuanto a retiros, alturas de edificación, volumetría, etc. Se regirán por los parámetros normativos de las zonas circundantes con el fin de guardar armonía con el contexto urbano en el cual se insertan.

CAPITULO VI : ZONAS DE RECREACIÓN

VI.1.0 ZONAS DE RECREACIÓN.- Son los espacios destinados al desarrollo de actividades de esparcimiento, recreación y otras complementarias o afines. En la ciudad de Iñapari se han diferenciado 03 tipologías de zonas de recreación atendiendo a los fines y funciones para las que serán habilitadas.

VI.2.0 ZONAS DE RECREACIÓN PÚBLICA (ZRP).- Se encuentran localizadas e identificadas en el Plano de Zonificación y corresponden a las áreas dedicadas a actividades de recreación activa y pasiva. En los parques y plazas zonificados como ZRP se instalará para su acondicionamiento mobiliario urbano complementario para el esparcimiento de la población.

En el área de expansión urbana, en el área próxima a la carretera Santa Marta – Bélgica y el Anillo Vial Oeste hacia el Terminal Terrestre, se ha previsto la habilitación en el mediano plazo de un Complejo Deportivo. La edificación y acondicionamiento de la infraestructura deportiva se sujetará a las normas generales establecidas en el Reglamento Nacional de Edificaciones y demás normas específicas que apliquen para tal fin.

VI.3.0 ZONAS TURÍSTICO – RECREATIVAS (ZTR).- Se encuentran señalizadas en el Plano de Zonificación y corresponden a las áreas que por su valor paisajístico – natural serán habilitadas para el desarrollo de actividades turísticas y recreativas mediante instalaciones de carácter temporal.

En la ZTR próxima al Meandro Callao, se ha previsto la instalación de infraestructura de hospedaje bajo la tipología de Ecolodge considerando que se fomentarán la actividad de eco-turismo vivencial en el Área de la Reserva Ecológica determinada en torno al área urbana de Iñapari.

En el acondicionamiento de estos hospedajes será exigible el uso de materiales naturales propios de la zona, debiendo guardar estrecha armonía con su entorno natural. La generación de energía preferentemente debe ser de fuentes renovables, como la solar, eólica, entre otras.

VI.4.0 ZONAS TURÍSTICO-CULTURAL (ZTC).- Se ha diferenciado esta zonificación para el área ubicada en el perímetro urbano próximo a la confluencia de los ríos Acre y Yaverija. En este espacio se podrá habilitar instalaciones para el desarrollo de espectáculos al aire libre, ferias regionales, etc.

CAPITULO VII : AREA DE RESERVA PARA EXPANSIÓN URBANA

VII.1.0 AREA DE RESERVA PARA EXPANSIÓN URBANA (AREU).-Se encuentra señalizada en el Plano de Zonificación Urbana sobre el extremo este del área de expansión urbana. Tiene una extensión de 24.37 Has. y está programada su ocupación más allá del año 2021, año límite del horizonte de planeamiento del estudio.

Esta área ha sido propuesta en esa ubicación, en consideración a las ventajas comparativas para el desarrollo de actividades urbanas, tanto por su localización estratégica como por las condiciones del suelo ante la eventualidad de ocurrencia de peligros naturales, y que lo califican como *"zona recomendada para usos urbanos de alta densidad y la ubicación de edificaciones indispensables como Hospitales, centros Educativos, Cuartel de Bomberos etc. "* [4]/

[4] / *Estudio Mapa de Peligros de la Ciudad de Iñapari – PROYECTO INDECI – PNUD PER/ 02/ 051 CIUDADES SOSTENIBLES – Año 2006.*

TITULO SEGUNDO : NORMAS SOBRE HABILITACIÓN URBANA

I.1 Habilitación Urbana es el proceso mediante el cual se convierte un terreno rústico en urbano, mediante la ejecución de obras de accesibilidad, distribución de agua y recolección de desagüe, distribución de energía e iluminación pública, pistas y veredas. Adicionalmente podrá contar con redes para distribución de gas y redes de comunicaciones. Las habilitaciones urbanas pueden ser ejecutadas de manera progresiva.

I.2 Los procesos de Habilitación Urbana en la ciudad de Iñapari se regulan por las normas técnicas generales establecidas en el Título II del RNE, y las siguientes Normas Específicas:

- Ley General de Habilitaciones Urbanas (Ley Nº 26878).
- Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley General de Habilitaciones Urbanas (Decreto Supremo N° 010-2005-Vivienda).
- Otras normas aplicables

I.3 Las habilitaciones urbanas podrán ejecutarse dentro del área urbana y área de expansión de Iñapari determinadas en la Propuesta Urbana al 2021, con excepción de las zonas identificadas como:

- ❖ Área de Reserva Ecológica
- ❖ Áreas destinadas a Servicios Públicos Complementarios
- ❖ El área de Derecho de Vía de la Carretera Interoceánica
- ❖ Zonas de Recreación Pública
- ❖ Zonas Turístico – Recreativas
- ❖ Zonas Turístico - Culturales

I.4 La Municipalidad Provincial de Tahuamanu establecerá un órgano competente para la tramitación de los procedimientos de habilitación urbana y la recepción de las solicitudes y expedientes técnicos de Aprobación de Habilitación Urbana Nueva y de Regularización de Habilitaciones Ejecutadas para calificarlos y remitirlos a la Comisión Técnica.

I.5 La Municipalidad Provincial de Tahuamanu designará la Comisión Técnica de Habilitaciones Urbanas que tendrá por función pronunciarse, mediante dictámenes, sobre el cumplimiento de los requisitos y condiciones que deben cumplirse en los procedimientos de Aprobación de Habilitación Urbana Nueva o de Regularización de Habilitaciones Ejecutadas.

I.6 La Comisión Técnica estará conformada por un representante de la Municipalidad Provincial de Tahuamanu, Arquitecto o Ingeniero Colegiado, quien la presidirá; un representante del Colegio de Arquitectos del Perú, un representante del Colegio de Ingenieros del Perú, un representante de la Cámara Peruana de la Construcción en aquellas localidades donde dicha institución tenga representación, un representante de la entidad prestadora de los servicios de agua y alcantarillado y, un representante de la entidad prestadora del servicio de energía eléctrica.

Los representantes de los Colegios Profesionales serán designados por los órganos departamentales respectivos. Las entidades prestadoras de servicios que deben designar representantes, son las que realicen sus operaciones en los distritos a los que corresponde cada solicitud de habilitación urbana.

I.7 En las Habilitaciones Urbanas se deberán reservar áreas de aportes de acuerdo a lo establecido por las normas vigentes, las que serán transferidas a las entidades beneficiarias para uso público. Los aportes se calculan sobre el área bruta de la habilitación urbana, menos las áreas que deban cederse para vías expresas, arteriales y colectoras.

I.8 La Municipalidad Provincial de Tahuamanu podrá identificar los predios ubicados en zonas urbanas consolidadas, que se encuentren como urbanos en los registros de la Municipalidad e inscritos como rústicos en el Registro de Predios, declarándolos habilitados de oficio mediante Resolución de Alcaldía, disponiendo la inscripción registral del cambio de uso de rústico a urbano, acto este que será gestionado por el propietario, de acuerdo a lo regulado por el D. S. Nº 035-2006-VIVIENDA .[5]/

I.9 De acuerdo a la zonificación determinada en el Plan de Desarrollo Urbano de Iñapari, las habilitaciones urbanas se destinarán para los siguientes fines:

- Residenciales,
- Comerciales,
- Industriales y
- De usos especiales.

I.10 En ningún caso podrán desarrollarse proyectos de Habilitación Urbana en los terrenos que se encuentren determinados como Suelo No Urbanizable en el Plan General de Usos del Suelo de Iñapari, que forma parte del Plan de Desarrollo Urbano.

NOTA
De acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (Decreto Supremo Nº 027-2003-VIVIENDA**)**, para el cumplimiento de la normatividad contenida en el Reglamento de Zonificación, deberá previamente aprobarse el Plan de Desarrollo Urbano, del cual forma parte, siguiendo el procedimiento establecido para tal fin.

Una vez concluido dicho procedimiento el Concejo Provincial de Tahuamanu, mediante Ordenanza Municipal aprobará el Plan Urbano, el cual tendrá una vigencia de 5 años, contados desde la publicación de dicha norma.

Durante este período se podrán tramitar solicitudes de Cambio de Zonificación siguiendo el procedimiento establecido en el Capítulo VII del Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[5] / ***TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE REGULARIZACIÓN DE EDIFICACIONES, DEL PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARATORIA DE FÁBRICA Y DEL RÉGIMEN DE UNIDADES INMOBILIARIAS DE PROPIEDAD EXCLUSIVA Y DE PROPIEDAD COMÚN***

INDICE DE USOS PARA LA UBICACIÓN DE ACTIVIDADES URBANAS

GENERALIDADES

- El Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas es un instrumento técnico normativo complementario de la Zonificación de los Usos del Suelo cuya finalidad es definir en qué tipo de zonificación se pueden ubicar las actividades urbanas que se desarrollan en la ciudad.

- La elaboración del Índice de Usos de Actividades Urbanas para la ciudad de Iñapari incorpora la tipología de clasificación de zonas aprobada por el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano – D.S. N° 027-2003-VIVIENDA y su norma modificatoria D.S. 012-2004-VIVIENDA

- La estructura de las actividades urbanas en el Índice de Usos se ha estructurado de acuerdo a la Clasificación Industrial Internacional utilizada por el INEI.

- La compatibilidad de las actividades urbanas no contempladas en el Indice de Usos de la ciudad de Iñapari, se determinará siguiendo los lineamientos generales establecidos en el Reglamento de Zonificación para cada Zona.

- El Índice de Usos de Actividades Urbanas para la ciudad de Iñapari podrá ser modificado o ampliado por la autoridad municipal previa evaluación técnica de las implicancias de las compatibilidades o restricciones aplicables en cada caso, con el Uso Predominante de cada Zonificación.

- Para la lectura de las compatibilidades o restricciones asignadas en el Índice de Usos de Actividades Urbanas se hará uso de la siguiente nomenclatura:

LEYENDA :

Eliminado: ¶

1. USO COMPATIBLE SIN RESTRICCIONES
2. USO COMPATIBLE CON RESTRICCIONES (*)
3. INCOMPATIBLE – USO NO CONFORME

(*) De acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Zonificación.

Eliminado: —Salto de página—

GENERALIDADES

- El Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas es un instrumento técnico normativo complementario de la Zonificación de los Usos del Suelo cuya finalidad es definir en qué tipo de zonificación se pueden ubicar las actividades urbanas que se desarrollan en la ciudad.

- La elaboración del Índice de Usos de Actividades Urbanas para la ciudad de Iñapari incorpora la tipología de clasificación de zonas aprobada por el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano – D.S. N° 027-2003-VIVIENDA y su norma modificatoria D.S. 012-2004-VIVIENDA

- La estructura de las actividades urbanas en el Índice de Usos se ha estructurado de acuerdo a la Clasificación Industrial Internacional utilizada por el INEI.

- La compatibilidad de las actividades urbanas no contempladas en el Indice de Usos de la ciudad de Iñapari, se determinará siguiendo los lineamientos generales establecidos en el Reglamento de Zonificación para cada Zona.

- El Índice de Usos de Actividades Urbanas para la ciudad de Iñapari podrá ser modificado o ampliado por la autoridad municipal previa evaluación técnica de las implicancias de las compatibilidades o restricciones aplicables en cada caso, con el Uso Predominante de cada Zonificación.

- Para la lectura de las compatibilidades o restricciones asignadas en el Índice de Usos de Actividades Urbanas se hará uso de la siguiente

INDICE DE USOS PARA LA UBICACIÓN DE ACTIVIDADES URBANAS

CUADRO INDICE PARA LA UBICACIÓN DE ACTIVIDADES URBANAS

CIUDAD DE IÑAPARI - AÑO 2021

CIIU	NUM.	ACTIVIDADES	UBICACIÓN CONFORME (ZONAS)										
			R2	R3	C1	C2	I M	E	S	OU	ZRP	ZTR	ZTC
	1.0	COMERCIO AL POR MAYOR Y MENOR, RESTAURANTES Y HOTELES											
	1.1	COMERCIO AL POR MAYOR											
5190		Agentes de Compra Venta de mercaderías intermediarios y mayoristas o revenderodres distribuidores industriales				■	■						
5190		Exportadores				■	■						
5190		Importadores				■	■						
5190		Cooperativa de Compras				■	■						
7499		Oficinas de las Empresas Manufactureras				■	■						
	1.2	COMERCIO ESPECIALIZADO											
5259		Acrilicos			■	■							
5234		Material de Construcción de Acabados			◆	■							
5234		Perfiles de Aluminio			◆	■							
5220		Depósitos de Cerveza y Gaseosa				■							
5259		Refrigeración de Aire Acondicionado			◆	■							
5232		Cueros y Similares			■	■							
5239		Madera Aserrada				■							
5234		Maquinarias				■							
5239		Repuestos en General			◆	■							
5239		Maquinaria Agrícola y Equipo de Construcción			◆	■							
	1.3	COMERCIO AL POR MENOR											
	1.3.1	BIENES DE CONSUMO DIRECTO											
552		Mercado Mayorista - Mercado de Abastos				■							
5210		Supermercados, Cooperativas de Compras				■							
5210		Centros Comerciales				■							
5252		Galerías Comerciales				■							
5220		Galerías Artesanales	◆	◆	■	■						■	■
5211		Abarrotes, Licorerías (sin consumo)	■	■	■	■							
5220		Bodegas	■	■	■	■							
5220		Productos Avícolas / Carnicería	■	■	■	■							
5211		Embutidos, Verduleria	■	■	■	■							
5220		Venta de Pan con abarrotes	■	■	■	■							
5220		Panaderías o Pastelerías	■	■	■	■							
5239		Florería	■	■	■	■							
5219		Repuestos Eléctricos y Electrónicos	■	■	■	■							
5230		Discos y Casettes	■	■	■	■							
5230		Opticas	■	■	■	■							
5230		Muebles de Acero, muebles de madera			■	■							
5239		Electrodomésticos, línea blanca			■	■							
5230		Artefáctos Eléctricos			■	■							
5230		Venta de Teléfonos Celulares	■	■	■	■							
5230		Bazares	■	■	■	■							
5230		Librerías	■	■	■	■		■					
5239		Ropa, boutiques	◆	◆	■	■							

CIIU	NUM.	ACTIVIDADES	UBICACIÓN CONFORME (ZONAS)										
			R2	R3	C1	C2	I M	E	S	OU	ZRP	ZTR	ZTC
	1.3.1	BIENES DE CONSUMO DIRECTO											
5239		Farmacias - Boticas	■	■	■	■			■				
5250		Venta de Gasolina y Lubricantes derivados											
		del petrólego (kerosene y gas licuado)					■						
	2.0	SERVICIOS TURÍSTICOS											
	2.1	ESTABLECIMIENTOS QUE EXPENDEN BEBIDAS Y COMIDAS											
5520		Restaurantes y Chifas	■	■	■	■				■	◆	◆	
5520		Cafeterías, Salones de Té, Comidas al paso	■	■	■	■				■	◆	◆	
5520		Bares (no cantinas)	■	■	■	■				■	◆	◆	
	2.2	HOTELES Y OTROS LUGARES DE ALOJAMIENTO											
5500		Hotel								■			
5510		Hostal								■			
5510		Casa de Huéspedes, Pensión, Albergue	◆	◆						■		◆	
	3.0	INDUSTRIAS MANUFACTURERAS											
	3.1	PRODUCTOS ALIMENTICIOS, BEBIDAS Y TABACO											
1541		Fabricación de pan en Panaderías - dulces	◆	◆	■	■							
		y artículos de repostería											
	3.3	INDUSTRIA DE LA MADERA, PRODUCTOS DE LA MADERA INCLUIDO MUEBLES											
2010		Aserraderos, Talleres de acepilladura					■						
2029		Fabricación de productos de madera y					■						
		y de corcho											
	3.4	FABRICACIÓN DE PAPEL PRODUCTOS DE IMPRENTA Y EDITORIALES											
2100		Fabricación de papel y productos de papel					■						
2200		Imprentas, Edioriales e Industrias Conexas					■						
	4.0	TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO											
	4.1	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE											
	4.1.2	TRANSPORTE URBANO, SUBURBANO E INTERURBANO DE PASAJEROS Y CARGA											
6303		Servicios relacionados con el transporte					◆			■			
		Terrestre											
	4.2	SERVICIOS CONEXOS											
6300	4.2.1	SERVICIOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE											
6302		Depósito y Almacenamiento					■						
6302		Servicios de deposito y almacenamiento					■						
	5.0	ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS, SEGUROS, BIENES INMUEBLES											
6511	5.1	ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS											
6599	5.1.1	INSTITUCIONES MONETARIAS											
6511		Bancos	■	■	■	■				■			
8512	6.0	SERVICIOS COMUNALES, SOCIALES, EMPRESARIALES Y PERSONALES											
	6.4	SERVICIOS MEDICOS ODONTOLÓGICOS, OTROS SERVICIOS DE SANIDAD Y VETERINARIA											
	6.4.1	Consultorios odontológicos	■	■	■	■			■				
9213	6.8	SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES											
		Oficinas de servcios de telecomunicaciones	◆	◆	■	■				■			
9300	6.9	OTROS SERVICIOS COMUNALES CONEXOS											
9191		Organizaciones Religiosas	◆	◆						■			
9309		Servicios Sociales y servicios comunales	◆	◆	◆	◆							
	6.10	SERVICIOS PERSONALES Y DE LOS HOGARES											
9309		Servicios de Reparación	◆	◆	■	■							
93010		Lavanderías	■	■	■	■							

CIIU	NUM.	ACTIVIDADES	UBICACIÓN CONFORME (ZONAS)										
			R2	R3	C1	C2	I M	E	S	OU	ZRP	ZTR	ZTC
9300	6.11	SERVICIOS PERSONALES DIRECTOS											
9302		Peluquerías	■	■	■	■							
9309		Sauna o Baños a vapor			■	■				■			
9316		Gimnasios			◆	◆				■	■		
9241		Campos deportivos								■	■		
7494		Estudios Fotográficos	■	■	■	■				■			
	6.12	SERVICIOS PERSONALES											
9303		Cementerios											
		Funerarias, empresas fúnebres											
		Salones de Velatorio											
	7.0	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y DEFENSA											
7511		Gobiernos centrales, provinciales, municpales	■	■	■	■				■			
		o locales											
7510		Juzgados	■	■						■			
7511		Dependencias administrativas y ordinarias	■	■	◆	◆		◆	◆	■			
		del sector público											
7522		Locales de fuerzas armadas											
7522		Comisarías y estaciones de policía											
	8.0	RELIGIOSO											
	8.1	ORGANIZACIONES RELIGIOSAS											
9191		Iglesias, mezquitas, sinaogas, templos	◆	◆						■			
9191		Locales religiosos	◆	◆						■			
	9.0	SALUD											
	9.1	SERVICIOS DE SANIDAD							■				
8511		Sanatorios, clínicas, y otras instituciones							■				
		similares							■				
8511		Hospitales							■				
8511		Clínicas de maternidad y pediatría							■				
	10.0	EDUCACIÓN											
	10.1	ESTABLECIMIENTOS DE ENSEÑANZA											
8010		Universidades Estatales o Particulares						■					
8020		Colegios, Escuelas						■					
8020		Jardines de la Infancia						■					
	11.0	SERVICIOS DE DIVERSIÓN, ESPARCIMIENTO Y CULTURA											
	11.1	SERVICIOS DE DIVERSIÓN											
9210		Cines			■	■				■			
	11.2	SERVICIO DE ESPARCIMIENTO											
9219		Discotecas			◆	◆			◆				
	11.3	SERVICIOS CULTURALES											
9214		Teatros								■			
9233		Jardines Botánicos y zoológicos									■	◆	◆
9231		Bibliotécas	■	■				■		■			
		Otros servicios culturales											◆
	11.4	OTROS SERVICIOS DE DIVERSIÓN Y ESPARCIMIENTO											
9249		Bingos	◆	◆	■	■				■			
9249		Tragamonedas/electrónicos			■	■				■			

	LEYENDA
1	USO COMPATIBLE SIN RESTRICCIONES
2	USO COMPATIBLE CON RESTRICCIONES (*)
3	INCOMPATIBLE USO NO CONFORME
	(*) De acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Zonificación

REGLAMENTO VIAL DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE IÑAPARI

1.00 DEFINICIONES

El Reglamento Vial es un instrumento conformarte del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Iñapari y se presenta gráficamente mediante el Plano del Sistema Vial de la ciudad de Iñapari el cual forma parte del presente Reglamento (ver Plano PU-04).

La estructura vial propuesta, se adecua a las necesidades urbanas de la localidad, de acuerdo a los lineamientos del plan de desarrollo y en función a la programación del crecimiento urbano y su correspondiente ordenamiento territorial.

La propuesta de estructura vial está sustentada en los siguientes principios ordenadores:

a) Articulación territorial y funcional de todas las áreas urbanas propuestas, dando fluidez al tránsito longitudinal y transversal

b) Accesibilidad a los centros de servicios y su área de influencia

c) Acondicionamiento a las redes de infraestructura de servicio básicos, de acuerdo a las demandas proyectadas

d) Adecuación y complementariedad con la presencia de la carretera Interoceánica

e) Máximo aprovechamiento de la oferta turística ambiental y recreativa del entorno urbano.

2.00 SISTEMA VIAL URBANO

2.1 Sistema Vial Principal.

El sistema Vial Principal proporciona en su estructura las relaciones funcionales de la ciudad de Iñapari con el sistema vial nacional a través de la Av. León Velarde, la cual forma parte del trazo de la Carretera Interoceánica.

La Av. León Velarde como parte de la Carretera Interoceánica permite relacionar a la ciudad de Iñapari con el sistema de centros poblados menores del entorno del distrito a través de su empalme con el camino vecinal Santa Martha – Bélgica; así como con los distritos de Iberia hasta la ciudad de Puerto Maldonado.

Asimismo el Sistema Vial Principal integra a la ciudad de Iñapari y al resto del país con el sistema internacional de ciudades que integra a las ciudades de Assis en Brasil y BOLPEBRA en Bolivia.

2.2 Sistema Vial Secundario.

a. Anillo de Circunvalación Oeste

b. Anillo de Circunvalación Este

c. Vías de Articulación Longitudinal Norte – Sur

d. Vías de Articulación Transversal Este – Oeste

e. Vía Periférica del Malecón Turístico

El sistema Vial Secundario constituido por los anillos y vías locales, se complementa en el ámbito urbano interno al sistema vial principal: Constituido por la Av. León Velarde, a través de la creación de dos anillos de circunvalación urbana.

a. El anillo de circunvalación Oeste, conformados por la vía de servicio de la Avenida león Velarde, el Jirón Acre, Jirón José Olaya, el Jirón Víctor Raúl Haya de la Torre, y continua bordeando la zona de expansión urbana Sur Oeste hasta la Avenida León Velarde.

b. El anillo de circunvalación Este, conformado por la vía de servicio de Avenida León Velarde, continua hasta la zona de expansión urbana Sur Este, bordeando la zona industrial hasta la prolongación de la calle 5, continúa por la calle 5 y sube por el Jirón 7 de Octubre, hasta la Av León Velarde. Ambos anillos están interconectados transversalmente a través del Jirón 7 de Octubre y el Jirón Industrial.

c. Articulación y continuidad urbana, longitudinal Norte Sur, mediante dos ejes viales, un eje alterno principal y otro secundario. El primero, constituido por el Jirón Víctor Raúl Haya de la Torre y el Jirón Miguel Grau hasta la zona de expansión Urbana Sur Este. El Segundo, constituido por el Jirón Brasil, parte del Jirón 7 de Octubre y la Calle José Aldamas.

d. Articulación transversal Este-Oeste, mediante vías locales de tipo residencial dentro del área urbana diseñada para interconectar el equipamiento urbano y las zonas residenciales.

e. Además propone un malecón turístico que integra las zonas de tratamiento turístico recreativo, vinculadas al entorno paisajístico que proporcionan los ríos Acre, Yaverija.

3.00 SECCIONES VIALES.-

El Plan Urbano define las secciones viales normativas principales y secundarias tomando en cuenta, principalmente en los alineamientos de las edificaciones adyacentes a las vías existentes, así como estableciendo algunas secciones viales normativas en nuevas áreas de expansión por continuidad urbana.

4.00 NOMENCLATURAS Y SECCIONES VIALES.-

La nomenclatura y secciones viales reglamentarias están determinadas en el Plano PU-04: Sistema Vial, el cual forma parte del presente reglamento.

5.00 CLASIFICACION DE VIAS.-

Las Secciones Viales Normativas Locales para la ciudad de Iñapari forman parte del presente reglamento y están indicadas en el plano de Sistema Vial, (PU-04.)

En ese sentido la clasificación normativa de vías públicas, considera las siguientes categorías:

- Vías Internacional: (Tramo de la Av. León Velarde, tramo vial en áreas de expansión orientada hacia BOLPEBRA).
- Vía Inter Distrital (Camino vecinal hacia Santa Martha – Bélgica)
- Vías urbanas principales
- Vías Urbanas secundarias

6.00 MANTENIMIENTO Y REMODELACION.-

La Municipalidad Provincial de Tahuamanu tiene a su cargo el mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano en todas las vías descritas en el Artículo precedente en coordinación con las municipalidades distritales

7.00 ESTACIONAMIENTOS.-

Los espacios destinados a estacionamiento en todas las vías, corresponden a la administración de la Municipalidad Provincial de Tahuamanu y no pueden ser objeto de derecho privado bajo ninguna circunstancia.

8.00 PROYECTOS VIALES.-

Los proyectos específicos identificados con la finalidad de establecer soluciones a los problemas viales en el corto, mediano y largo plazo se consignan en el Plan Urbano de la ciudad de Iñapari y orientaran la inversión Pública y Privada para su futura ejecución a partir de la vigencia del Plan.

ANEXO IV[1]

PAUTAS TÉCNICAS TECNICAS DE EDIFICACION Y HABILITACIONES URBANAS PROPUESTAS POR INDECI

CAPITULO V: MEDIDAS DE MITIGACION ANTE LOS EFECTOS DE LOS PELIGROS DE ORIGEN NATURAL

5.2.- PAUTAS TECNICAS

5.2.1.- PAUTAS TECNICAS DE HABILITACION URBANA

Los procesos de habilitación urbana con fines de ocupación deberán contemplar las siguientes pautas técnicas, con la finalidad de garantizar la estabilidad y seguridad física de la ciudad de Iñapari y de sus áreas de expansión urbana, tanto en las habilitaciones urbanas existentes como en las futuras.

5.2.1.1.- PAUTAS TECNICAS DE HABILITACIONES URBANAS EXISTENTES

a).- Restringir la densificación poblacional en áreas calificadas como de Peligro Alto y Peligro Muy Alto; ubicadas en puntos aislados de la ciudad y principalmente sobre ambas márgenes de los ríos Yaverija y Acre y hasta donde quede delimitada la zona de inundación extraordinaria.

b).- No autorizar la construcción de nuevos equipamientos urbanos, en áreas calificadas como de Peligro Alto y Peligro Muy Alto, promoviéndose mas bien el reforzamiento de los ya existentes o su reubicación en caso de encontrarse en zonas críticas de peligro.

c).- Reubicación en el Corto y Mediano Plazo de la población que se encuentra asentada sobre zonas inundables en épocas de avenidas extraordinarias; teniendo como caso crítico el lado oeste de la Av. León Velarde, desde la Av. Carlos Lecca hasta el Estadio Municipal;

[1] EXTRACTO DEL ESTUDIO DE MAPA DE PELIGROS DE LA CIUDAD DE IÑAPARI.
PROYECTO INDECI – PNUD PER / 02 / 051 CIUDADES SOSTENIBLES

hacia las áreas de bajo peligro o áreas seguras, hasta que se construya la ampliación de la Defensa Ribereña sobre dicha calle.

d).- Implementar un sistema integral de drenaje pluvial que tome en cuenta las características climatológicas y topográficas propias de la ciudad de Iñapari: Precipitaciones intensas que ocasionan encharcamientos de agua y difícil drenaje debido a la baja pendiente de los terrenos de la ciudad. Este sistema ha de evitar la infiltración de las aguas de lluvia a la red de tuberías de desagüe y prevenir la formación de inundaciones, sedimentación y erosiones.

e).- Implementar la pavimentación de las vías urbanas utilizando el tipo de recubrimiento (rígido o flexible) más apropiado con la finalidad de disminuir los medios a intensos procesos de erosión pluvial que se suceden en la zona, en especial en la Carretera Transoceánica y arterias principales de la ciudad. Asimismo, se deberá otorgar especial atención a los ejes viales que faciliten la accesibilidad de la población a los equipamientos mayores: Colegio Nacional, Estadio Municipal, Municipalidad Provincial, Centro de Salud y otros.

f).- Planteamiento integrado de los sistemas de redes (agua, desagüe, energía, drenaje pluvial y vías), en base a los resultados de estudios a desarrollarse, estudios existentes y Proyectos en actual ejecución para la ciudad de Iñapari; relacionados a las características de los fenómenos de origen geológico-geotécnico climático y geológico-climático.

g).- Acondicionar el nivel del interior de las viviendas y el dimensionamiento de los vanos de las edificaciones de manera tal que no permita la filtración de las aguas acumuladas y la inundación por desborde en las calles y avenidas en épocas de lluvias intensas; con especial énfasis en las arterias que comúnmente se encuentran encharcadas de agua (Alrededores del Jr. Bernardo Cardozo, Prolongación de la Av. José Olaya y otros).

h).- En las zonas de vías no pavimentadas la altura del nivel de piso terminado debe ubicarse a 0.60 m. por encima del nivel actual de las pista, considerando la posible elevación de la rasante de la vía, cuando ésta se pavimente.

l).- A ambos lados de las márgenes de los cursos naturales de agua, acequias y drenes del área en expansión deberá existir una franja de seguridad según lo establecido en la clasificación del suelo por condiciones especificas de uso, dentro de la cual deberán contemplarse vías para el mantenimiento de acequias, obras de forestación y vías de acceso a las habilitaciones urbanas adyacentes.

5.2.1.2.- PAUTAS TÉCNICAS DE HABILITACIONES URBANAS NUEVAS

a).- Las nuevas habilitaciones urbanas deberán ubicarse en las áreas de expansión urbana previstas y que representan las áreas más seguras a la producción de fenómenos de origen geológico-geotécnico, climático y geológico-climático considerando la seguridad física de la ciudad. Estas áreas de expansión segura son las indicadas en el item **5.1).-**

b).- Reglamentar y controlar la ubicación de nuevas habilitaciones en las áreas de protección, tales como: laderas de los cerros, cursos de aguas naturales, acequias, canales, drenes, rellenos, etc.; sobre las cuales queda terminante prohibido la construcción de edificaciones para fines urbanos.

c).- Las nuevas habilitaciones urbanas y obras de ingeniería deberán tomar en cuenta los terrenos rellenados (sanitario o desmonte), áreas inundables, encharcadas o con afloramiento de la napa freática; de manera que sobre estas áreas no se desarrolle ninguna edificación para fines urbanos o se tome en cuenta los estudios, proyectos y medidas de mitigación requeridas

d).- No se permitirá en los sectores calificados de Peligro Muy Alto el uso del suelo para habilitaciones urbanas. Las áreas no aptas para fines urbanos deberán ser destinadas a uso recreacional, paisajístico, u otros usos aparentes, que no requieran de altos montos de inversión para su habilitación.

e).- No se permitirá la ubicación de los aportes reglamentarios, sobre terrenos afectados por inundaciones, encharcamientos de agua o erosión pluvial intensa; en tanto no se implemente el Sistema Integral de Drenaje Pluvial en la ciudad de Iñapari.

f).- Las habilitaciones urbanas para uso de vivienda deben adecuarse a las características particulares de la ciudad de Iñapari, a factores climáticos, así como a la vulnerabilidad ante la ocurrencia de fenómenos naturales; poniendo especial interés a la ocurrencia de inundaciones, encharcamiento de agua y erosión pluvial en época de lluvias intensas.

g).- En las habilitaciones nuevas se recomienda que la longitud de las manzanas no exceda los 100 m. para lograr una mejor accesibilidad vial.

h).- Los aportes para recreación pública, deben estar debidamente ubicados y distribuidos, de manera tal que permitan un uso funcional y sirvan como área de refugio en caso de producirse un desastre.

i).- El diseño vial debe adecuarse a la vulnerabilidad de la zona y la circulación de emergencia en caso de desastres, debe contemplar las obras de drenaje y la arborización de las bermas laterales para interceptar el asoleamiento; con especial énfasis en la Carretera Transoceánica.

j).- La planificación y el diseño de las nuevas habilitaciones urbanas, así como de las vías principales, deberán contemplarse dentro de un Sistema Integral de Drenaje Pluvial de la ciudad de Iñapari.

5.2.2.- PAUTAS TÉCNICAS DE EDIFICACIONES

A continuación se presentan recomendaciones técnicas para orientar el proceso de edificación en la ciudad de Iñapari, con la finalidad que las construcciones estén preparadas para afrontar la eventualidad de un sismo y la incidencia de periodos extraordinarios de lluvias y sus consecuencias, reduciendo así su grado de vulnerabilidad.

a).- Previamente a las labores de excavación de cimientos, deberá ser eliminado todo el material de desmonte que pudiera encontrarse en el área en donde se va a construir la edificación.

b).- No debe cimentarse nunca sobre suelos orgánicos, suelos susceptibles a cambios de volumen, suelos expansivos, suelos colapsables, suelos aluviales sueltos, desmonte o

relleno sanitario. Estos materiales inadecuados deberán ser removidos en su totalidad, antes de construir la edificación y reemplazados con material de relleno seleccionado (GM y GC preferentemente), controlados y de ingeniería. Esta pauta debe aplicarse con especial énfasis en el área ubicada a lo largo de la Av. León Velarde y Av. José Olaya y en áreas aledañas al Jr. Bernardo Cardozo, en donde es probable encontrar suelos arcillosos de alta plasticidad muy húmedos a saturados.

c).- La profundidad mínima de cimentación recomendada para edificaciones convencionales en la ciudad de Iñapari y sus áreas de expansión es igual a 1.0 m.

d).- La cimentación de las edificaciones debe ser diseñada de modo que la presión de contacto o actuante para la condición más crítica de servicio (Con ocurrencia de sismo), sea inferior o cuando menos igual a la capacidad portante del terreno. En términos generales los valores conservadores de capacidad portante propuestos para el diseño de la cimentación en la ciudad de Iñapari, es el siguiente:

DISTRITO	**SECTOR**	**CAPACIDAD PORTANTE (Kg/cm^2)**	**TIPO DE SUELO**
Iñapari	Zona Norte y Central consolidada; hasta el Jr. Bernardo Cardozo	1.00	Arcilla de media a alta plasticidad
Iñapari	Zona Sur de la ciudad y Area III; desde el Jr. Bernardo Cardozo	1.50	Arcilla de baja a media plasticidad
Iñapari	Zona fuera de la ciudad de Iñapari y sus áreas de expansión urbana	1.00 a 0.75	Suelos Fluvioaluviales: Arcilla, Limo Arcilla y Limo Arenoso.

e).- Para la cimentación de las estructuras en suelos arcillosos inorgánicos de baja a media plasticidad de consistencia suave a media, es necesario compactarlos y luego colocar una

capa de afirmado de 0.30 m. en el fondo de la cimentación para contrarrestar el posible proceso de hinchamiento y contracción de suelos.

f).- Para la cimentación de las estructuras en suelos arcillosos inorgánicos de alta plasticidad de consistencia suave a muy suave y en donde el potencial de expansión sea alto, es necesario reemplazar el material natural alrededor de la estructura de cimentación por un material de relleno seleccionado (GM y GC preferentemente) con la finalidad de evitar que la expansión del suelo natural ocasione daños en la edificación. Las especificaciones técnicas de detalle deberán ser proporcionadas en un Proyecto Geotécnico específico.

g).- Cuando la napa freática se encuentre superficialmente, en lo posible, se tratará primero de abatir y drenar el agua subterránea instalando zanjas de drenaje profundas que tengan un desfogue libre hacía un curso natural más cercano. En el caso de que esto no fuese ya posible, antes de construir la cimentación se deberá colocar un material granular grueso en un espesor de 0.40 m. cuyos fragmentos deben ser de 7.5 cm. a 15.0 cm. y luego un solado de concreto de 0.20 m. de espesor.

h).- Para las edificaciones proyectadas en la ciudad de Iñapari de no más de tres niveles, es recomendable usar zapatas interconectadas con vigas de cimentación a fin de reducir los asentamientos diferenciales que pudiera ocasionar la consolidación de los suelos en especial en los de tipo arcillosos inorgánicos de media a alta plasticidad.

i).- Los techos de las edificaciones deberán estar preparados para el drenaje de lluvias, debiendo ser inclinados a uno o dos aguas, con tuberías de drenaje que conduzcan mediante canaletas laterales, las aguas pluviales hacia áreas libres.

j).- Las características de las edificaciones deben responder a las técnicas de construcción recomendadas para la ciudad de Iñapari.

k).- El diseño de las edificaciones debe responder a las condiciones climatológicas y deben estar dirigidas a contrarrestar el asoleamiento y favorecer la ventilación y circulación interna para ayudar a los distintos tipos de evacuación.

l).- Siendo la madera el material común para la construcción de casas-habitación en sectores de bajos recursos económicos; y con la finalidad de que este trabaje adecuadamente frente a solicitaciones sísmicas; es que se recomienda lo siguiente:

• Las casas deberán construirse preferentemente sobre suelos cuya capacidad portante sea por lo menos 1.50 Kg/cm^2.
• Los muros deberán estar debidamente arriostrados por diagonales ubicadas en sitios estratégicos, para tomar las cargas laterales del sismo y el viento.
• Longitud libre máxima entre columnas y/o contrafuertes: 4.00 m.
• Cimientos: 80 cm x 80 cm y Sobrecimientos: 30 cm.x 30 cm..
• Superficie de sobrecimientos impermeabilizada con pintura o emulsión asfáltica
• Altura de Muros: entre 2.50 m. y 3.00 m.
• Instalación eléctrica empotrada ó conductores vistos de tipo especial.
• Anclaje de aparatos sanitarios en muros debidamente reforzados.
• El techo de las casas de madera deberán ser de cobertura liviana, poco peso y estar debidamente arriostradas a los muros mediante conectores.
• Para edificaciones de dos pisos, será necesario efectuar el diseño estructural a fin de determinar el dimensionamiento de todos los componentes.
• En general, el Proyecto debe tomar en cuenta la Norma E.010: Madera, del nuevo Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú (Mayo 2006) y el Manual de Diseño para Madera del Grupo Andino (Año 2000).

m).- La edificaciones destinadas a las concentraciones de gran número de personas, deben tener un Estudio de Mecánica de Suelos y un diseño específico que cumpla con las normas de seguridad física y garantice su uso como área de refugio (hospitales, escuelas, oficinas administrativas, hoteles, restaurantes, salas de baile, almacenes comerciales, edificios industriales, etc.).

n).- Los edificios destinados para concentraciones de un gran numero de personas, deberán considerar libre acceso desde todos sus lados, así como salidas y rutas de evacuación dentro u alrededor del edificio.

o).- Para lograr que las construcciones resistan desastres naturales se recomienda lo siguiente:

• Incluir refuerzos laterales: el edificio debe diseñarse para que las paredes, los techos y los pisos se apoyen mutuamente. Una pared debe actuar como refuerzo para otra. El techo y los pisos deberán usarse para dar rigidez horizontal adicional. Deben evitase las ventanas y las puertas cerca de las esquinas.
• Ofrecer resistencia a la tensión: para los amarres entre vigas y columnas deben estar fuertes para que no se separen. Los edificios de ladrillo deben estar amarrados con madera o acero. Los techos deben estar firmemente amarrados a las paredes.
• Fomentar la buena práctica local: la observancia de aspectos como una elección sensata de la ubicación, buenos materiales, y el mantenimiento regular que irá en beneficio de edificios más seguros.
Fuente : Dr. R. Spence, Universidad de Cambrige.

p).- Las Directrices de las Naciones Unidas para la seguridad de las edificaciones recomienda formas y disposiciones para los edificios, que si bien atentan contra la libertad del diseño, es conveniente adecuar su aplicación a ciudades como Iñapari, por su vulnerabilidad ante desastres. Estas orientaciones se seguirán, previendo los efectos de los fenómenos probables:

• Los edificios deben ser de formas sencillas, manteniéndose la homogeneidad en las formas y el diseño estructural. Se recomiendan las formas horizontal cuadrada o rectangular corta.
• Se debe evitar:
- Edificios muy largos
- Edificios en forma de L o en zig-zag.
- Alas añadidas a la unidad principal.
• La configuración del edificio debe ser sencilla evitándose:
- Grandes diferencias en las alturas de distintas partes del mismo edificio.
- Torres pesadas y otros elementos decorativos colocados en la parte más alta de los edificios.

q).- Para la instalación de tuberías en suelos sujetos a movimientos fuertes, se deberá emplear materiales dúctiles como el polietileno.

r).- La accesibilidad, circulación y seguridad para los limitados físicos, deben estar garantizadas con el diseño de las vías y accesos a lugares de concentración pública.

5.3.- PROYECTOS DE MITIGACION ANTE LOS EFECTOS DE LOS PELIGROS DE ORIGEN NATURAL

La estrategia del plan para el manejo de los impactos negativos, que afectan a la ciudad de Iñapari, constituye el conjunto de actividades interconectadas que engloba la prevención, mitigación y la implementación de las pautas técnicas que son necesarias para eliminar y/o minimizar los efectos que ocasionan los fenómenos naturales en la ciudad.

La prevención, mitigación y la implementación de pautas técnicas se plasman a través de la identificación de proyectos. En el caso de la ciudad de Iñapari, el riesgo de sufrir un desastre en el corto plazo (debido a la ocurrencia y recurrencia de las inundaciones, así como de encharcamientos de agua y erosión pluvial), ha influido en la selección de 06 Proyectos de la mayor importancia, cuyo objetivo principal es la mitigación de los efectos producidos por los fenómenos naturales en la ciudad de Iñapari.

En el **PLANO Nº 15** se muestra la ubicación de los 06 Proyectos más importantes considerados para la ciudad de Iñapari y los cuales se mencionan a continuación:

PROYECTO Nº 01: SISTEMA INTEGRAL DE DRENAJE PLUVIAL

PROYECTO Nº 02: SISTEMA INTEGRAL DE DEFENSA RIBEREÑA

PROYECTO Nº 03: SISTEMA DE DRENAJE SUB SUPERFICIAL

PROYECTO Nº 04: AMPLIACION DEL MURO DE PROTECCION EN LA AV. LEON VELARDE

PROYECTO Nº 05: TRATAMIENTO DE CIMENTACION SOBRE SUELOS EXPANSIVOS

PROYECTO Nº 06: CAPACITACION EN TECNICAS CONSTRUCTIVAS

Para los Proyectos principales antes citados se ha elaborado sus Fichas descriptivas; las cuales se presentan a a continuación:

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO :

P1 : SISTEMA INTEGRAL DE DRENAJE PLUVIAL

UBICACION

Ciudad de Iñapari.

OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen climático. Proyectar y construir un adecuado sistema de Drenaje Pluvial para la ciudad de Iñapari y sus áreas de expansión, con la finalidad de disminuir el riesgo por inundaciones, erosiones, escorrentía superficial descontrolada y sedimentación, coherente con las condiciones climáticas propias de la ciudad y con las obras de Drenaje ya existentes, considerando su ampliación o reconstrucción según sea el caso.

Av. León Velarde, principal vía de la ciudad de Iñapari.
No presentas obras de drenaje.

DESCRIPCION

Dentro de la Ciudad de Iñapari, se trata del Proyecto de mayor importancia, orientado a mitigar los efectos por la ocurrencia de fenómenos de origen climático y sus consiguientes peligros. El desarrollo de un adecuado sistema de drenaje pluvial debe ser parte integral de la planificación territorial, tanto en el área urbana como de las áreas aledañas (áreas de futura expansión urbana). Se deberá tomar como base los Estudios anteriores, las obras ya construidas, los niveles de las calles, veredas, edificaciones importantes, la dirección de los flujos de agua y las características geotécnicas del suelo, aprovechando las pendientes naturales del terreno. Las estructuras de drenaje actuales deben ser evaluadas a fin de integrarlas o reubicarlas. El diseño de este sistema debe ser independiente al sistema de desagüe de la ciudad. Las nuevas habilitaciones ubicadas en el área de expansión urbana deberá contemplar la instalación del sistema de drenaje, para evitar la ocupación de las áreas que deberían mantenerse libres para la escorrentía superficial. Se debe asegurar el mantenimiento periódico del sistema de drenaje, especialmente antes de las temporadas de lluvia, a fin de asegurar su adecuado funcionamiento. Los emisores principales y las entregas a los ríos deben ser cuidadosamente evaluadas y diseñadas, a fin de no generar cárcavas que ocasiones problemas de erosión de los taludes de los ríos y posteriormente el desplazamiento del cauce hacia la ciudad.

Zona Este de la Prolongación de la Av. Brasil (Iñapari). Se observa el patio de una vivienda inundada por aguas, producto de precipitación pluvial.

Es necesaria la ejecución de un Sistema de Drenaje integral, el cual debe complementarse con el sistema de drenaje Subsuperficial.

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO:
P2 : SISTEMA INTEGRAL DE DEFENSA RIBEREÑA

UBICACION

Zona Norte de la ciudad de Iñapari hasta su encuentro con el río Acre.

OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen climático. Este Proyecto reducirá el riesgo por inundaciones debido al desborde del río Acre y el desplazamiento de su margen derecha hacia la ciudad de Iñapari. En esta margen se ha registrado antiguos meandros y cauces del río. El Proyecto evitará se active nuevamente algún meandro hacia la ciudad de Iñapari; por lo que debe considerarse un sistema de Defensa Ribereña tanto aguas arriba como aguas abajo del Puente Internacional, protegiendo las riberas y los estribos del mismo.

Al fondo se observa la margen derecha del Río Acre, aguas abajo del Puente Internacional. Se observa también la Zona Noroeste de la Ciudad de Iñapari.

DESCRIPCION

Es un Proyecto de mucha importancia, orientado a mitigar los efectos ocasionados en la ciudad de Iñapari, por la ocurrencia de fenómenos climáticos: inundación por desborde, erosión y desplazamiento del río Acre en la parte Norte de la Ciudad. Está conformado básicamente por el diseño, construcción y mantenimiento de las obras de defensa ribereña en la margen derecha del Río Acre, 500 m. aguas arriba y 400 m. aguas abajo del Puente Internacional. Esta defensa, sea estructural o no estructural, tales como: Diques y/o Muros de encauzamiento y protección, Espigones, Enrocados, etc.; evitará inundaciones por desborde del río Acre, disminuirá el desplazamiento de la margen derecha hacia la ciudad de Iñapari y evitará se active algún meandro del río hacia la ciudad, como fue identificado en las fotografías aéreas del año 1971.
El Proyecto debe incluir acciones y medidas complementarias, tales como: evitar la deforestación de las riberas del río y áreas próximas a ella, evitar la instalación y/o construcción de viviendas permanentes o eventuales en las márgenes, evitar la entrega de drenes superficiales o sub superficiales en esta parte del río.

Río Acre, aguas abajo del Puente Internacional. Se observa en la margen derecha la construcción de una vivienda en la planicie de inundación, el cual estaría en una zona de Muy Alto Peligro.

Río Acre, Aguas arriba del Puente Internacional. Se observa las márgenes en constante erosión.

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO:
P3 : SISTEMA DE DRENAJE SUB SUPERFICIAL

UBICACION

Ciudad de Iñapari: Prolongación de la Av. José Olaya, alrededores del Jr. Bernardo Cardozo y otros sitios puntuales.

OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen climático y geológico-geotécnico. Disminuir la humedad del suelo superficial, encharcamientos de agua y la probable napa freática, a nivel puntual o zonal en la ciudad de Iñapari, con la finalidad de mejorar las condiciones de la cimentación, los procesos constructivos de las edificaciones. El Proyecto permitirá reducir áreas pantanosas, cochas y demás charcos de agua, donde se producen estancamientos del líquido, dando lugar a la contaminación y posteriormente a la proliferación de enfermedades.

Presencia de encharcamiento de agua al costado de una vivienda, en la parte Oeste de la prolongación de la Av. José Olaya, Ciudad de Iñapari.

DESCRIPCION

Se trata de uno de los Proyectos más importantes y que está orientado básicamente a mitigar los efectos ocasionados por la ocurrencia de fenómenos de origen climático y geológico-geotécnico y sus consiguientes peligros. Consiste en reducción de la cantidad de agua del suelo y el abatimiento y drenaje del nivel freático en las áreas donde se requiera edificar, para lo cual se recomienda tomar en cuenta las siguientes medidas:

- Excavación de sumideros en el área de interés; desde los cuales se realiza el abatimiento y drenaje bombeando desde la superficie del terreno.
- Pozos filtrantes debidamente entibados para evitar desmoronamientos cuando se realiza el proceso de abatimiento y drenaje mediante bombeo.
- Zanjas profundas de drenaje con su respectivo filtro que permitan por acción de la gravedad, la evacuación de las aguas subterráneas a un punto de desfogue adecuado.
- Métodos alternos como la construcción de canales o acequias, así como drenes verticales u otros de acuerdo a la magnitud e importancia del problema.

El Proyecto de drenaje Sub superficial, debe estar interrelacionado al Proyecto de Drenaje Pluvial, a fin de complementarse entre ambos Proyectos.

Se observa un área pantanosa con grandes encharcamientos de agua, en la Prolongación de la Av. José Olaya, a la altura del meandro del Río Yaverija (Ciudad de Iñapari). Debido a la topografía plana y boscosa y ausencia de un dren natural, este pantano se mantiene durante todo el año.

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO:

P4 : AMPLIACION DEL MURO DE PROTECCION EN LA AV. LEON VELARDE

UBICACION

Ciudad de IñaparI: Muro de Protección existente a lo largo de la Av. León Velarde.

OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen climático. Este Proyecto reducirá el riesgo por inundación debido al desborde del río Acre, en la zona Nor Oeste de la ciudad de Iñapari. El Proyecto contempla la ampliación longitudinal del actual Muro de Protección, construido a lo largo de la Av. León Velarde, de tal forma que se evite el desborde de las aguas del río a la Ciudad.

Se observa la Av. León Velarde, y en la parte izquierda, el actual Muro de Protección, sin ningún mantenimiento, cubierto completamente de vegetación

DESCRIPCION

Es un Proyecto de la mayor importancia, orientado a mitigar los efectos ocasionados en la ciudad de Iñapari, por la ocurrencia de fenómenos de origen climático: inundación por desborde del río Acre en la parte Nor Oeste de la ciudad. Contempla básicamente la ampliación longitudinal del actual Muro de Protección de concreto ciclópeo, construido a lo largo de la Av. León Velarde, por el Norte hasta el estribo derecho del Puente Internacional en una longitud de 300.0 m. y por el Sur hasta alcanzar una cota de terreno superior a la cota del Muro actual o una longitud estimada de 400.0 m..

El Proyecto debe incluir acciones y medidas complementarias, tales como: mantenimiento permanente del Muro, refacción de los daños, evitar la deforestación de las riberas del río y áreas próximas a ella en la dirección del muro, evitar la instalación y/o construcción de viviendas permanentes o eventuales en esta área, evitar acumulaciones de agua a los costados del muro, implementar de un sistema de drenaje superficial y sub superficial especial para el muro. La zona Nor Oeste del muro constituye una planicie de inundación activa, que con este Proyecto ha de permitir que no ocasione daños sobre la ciudad de Iñapari.

Izquierda. Av. León Velarde (vista hacia el Sur), a la derecha de la Av. Se observa la parte incompleta del actual Muro de Protección.

Abajo. Erosión en la margen derecha del Río Acre, en la dirección del Muro de Protección.

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO :

P5 : TRATAMIENTO DE CIMENTACION SOBRE SUELOS EXPANSIVOS

UBICACION

Zona Nor-Este y Nor-Oeste de la ciudad de Iñapari.

OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen geológico-geotécnico y geológico-climático en áreas puntuales de la ciudad de Iñapari (ubicadas principalmente al nor-este y nor-oeste) que pudiesen producirse en las estructuras de las edificaciones proyectadas y/o construidas sobre una cimentación de suelos expansivos, altamente saturados y con probabilidad de cambios volumétricos por variaciones de la humedad.

Los suelos con potencial de expansión son generalmente arcillosos de alta plasticidad muy húmedos a saturados como los que se ubican en la parte sur de la Av. José Olaya.

DESCRIPCION

Se trata de un Proyecto que ha de plantearse en aquellas zonas con presencia de suelos expansivos y con altos contenidos de humedad; que pudiesen afectar la estabilidad estructural de las edificaciones ya construidas y/o proyectadas sobre los mismos. El Proyecto consiste en diseñar y construir una serie de medidas correctivas para lograr que los cambios volumétricos y las presiones de expansión del suelo no causen daños ni alteren la estabilidad estructural de las edificaciones, tales como:

- Zanjas profundas de drenaje con su respectivo filtro que permitan por acción de la gravedad, la evacuación de las aguas subterráneas a un punto de desfogue adecuado.
- Métodos alternos como la construcción de canales o acequias, así como drenes verticales u otros de acuerdo a la magnitud e importancia del problema.
- Reemplazo del suelo de la cimentación por uno clasificado del tipo GM y/o GC dentro de la zona activa de presiones.
- Cimentación basada en zapatas aisladas con una dimensión mínima de 1.40 m. conectadas en ambos sentidos por vigas de cimentación.

Toda cimentación sobre un suelo arcilloso cuyas características físicas determine que se trate de un suelo con probabilidad de expansión media a alta; requiere los estudios geotécnicos detallados del caso para disponer las medidas correctivas destinadas a que la presión de expansión no dañe los elementos estructurales de la edificación.

Los estudios detallados de suelos son necesarios antes de proyectar y construir cualquier infraestructura sobre este tipo de suelos.

INDECI

NOMBRE DEL PROYECTO :

P6 : CAPACITACION EN TECNICAS CONSTRUCTIVAS

UBICACION

Ciudad de Iñapari

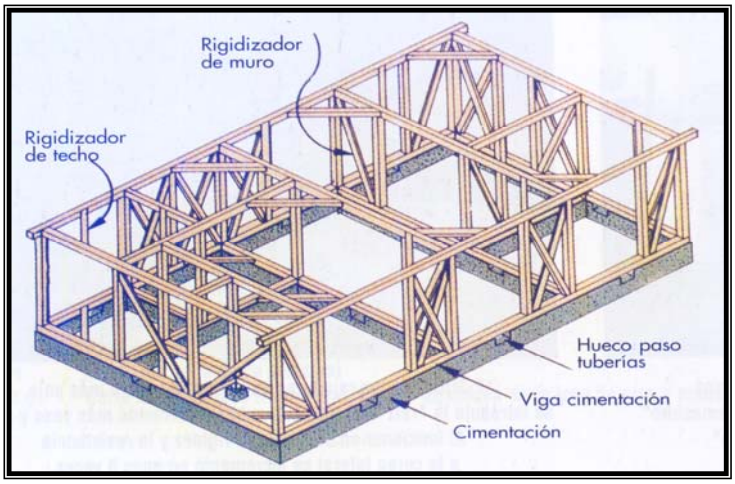
OBJETIVOS

Mitigar los efectos y daños ocasionados por peligros naturales de origen geológico-geotécnico. Tiene como objetivo principal la difusión de sistemas constructivos no convencionales y uso de materiales apropiados para aumentar la capacidad sismorresistente y calidad de las edificaciones y mejorar la calidad de las construcciones. Está dirigido principalmente a la población localizada en los sectores urbanos de peligro Medio de la ciudad de Iñapari.

Se debe difundir las técnicas de construcción antisísmica con madera, por tratarse del material comúnmente usado en la zona.

DESCRIPCION

Aunque se trata de un Proyecto que está orientado a mitigar los efectos de los peligros naturales en general; debe dársele mayor incidencia a los ocasionados por los sismos y lluvias intensas; ya que en Iñapari, a pesar de ser una zona de baja actividad sísmica existe la probabilidad de una media amplificación sísmica local que usualmente el poblador al momento de construir su casa no toma en cuenta o lo considera despreciable. El Proyecto ha de consistir básicamente en organizar talleres para la difusión y capacitación de sistemas constructivos con madera y materiales propios del lugar, sobre todo en las zonas de escasos recursos económicos donde es frecuente la auto construcción a base de madera y la aplicación inadecuada de criterios de diseño y construcción que no garantizan la estabilidad estructural de las edificaciones ante sismos de moderada magnitud. Siendo la Municipalidad Provincial de Tahuamanu - Iñapari, la entidad promotora, debe buscar el apoyo de las organizaciones sociales e instituciones especializadas para el logro de sus objetivos y la aplicación de los mecanismos más apropiados para llegar a la población como la difusión de cartillas técnicas y aplicación de modelos piloto.



Estructura antisísmica de una vivienda de madera típica. Las diagonales en las paredes y los arriostres en el techo sirven para darle rigidez al conjunto.
La estructura de madera debe ser diseñada según la Norma E.010: Madera, del Reglamento Nacional de Edificaciones del Perú (Mayo 2006).