

Modelo de recuperación para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel. ¹



Recovery model for the deterioration of the plot and urban mobility of the sector La Molina Alta, Pimentel.

Autores: Sencie Tarazona, Iriana Magdalena; Terrones Díaz, Luis Fernando. ²



Coautores: Itabashi Montenegro, Eduardo Alfredo; Rivadeneyra Céspedes, Carlos Omar; Soza Carrillo, David Víctor; Vargas Salazar, Mario Uldarico. ³

RESUMEN

La investigación realizada nos permitió identificar los orígenes y factores que conlleva a que no exista una buena conectividad en el sector por el deterioro de la trama y la movilidad urbana, tenemos como finalidad resolver las problemáticas, mediante un modelo de recuperación que pueda tener estrategias y soluciones que ayuden a mejorar la conectividad vial del sector. La investigación fue de tipo cualitativa, crítica y proyectiva. Asimismo, mediante las técnicas de investigación como es la entrevista y la aplicación de la matriz. Con la finalidad de entender la situación problemática que presenta el sector La Molina Alta con respecto a la falta de conectividad vial, identificando vías que alteran la trama y la movilidad en el sector.

Palabras clave: Trama Urbana, Movilidad, Conectividad.

ABSTRACT

The research carried out will identify the origins and factors that lead to the lack of good connectivity in the sector due to the deterioration of the plot and urban mobility, our aim is to solve the problems, through a recovery model that may have strategies and solutions that help improve road connectivity in the sector. The research was qualitative, critical and projective. Also, through research techniques such as the interview and the application of the matrix. In order to understand the problematic situation that the La Molina Alta sector presents with respect to the lack of road connectivity, identifying roads that alter the network and mobility in the sector.

Keywords: Urban Network, Mobility, Connectivity.

I. Introducción. Planteamiento del problema

En un contexto global la organización y el diseño urbano deben concentrarse en solucionar el deterioro de la trama y la movilidad urbana, así como acercar a las personas a las ubicaciones y crear ciudades que valoren los entornos sin barreras, en lugar de expandir la infraestructura de transporte urbano para aumentar el flujo de pasajeros o mercancías. En resumen, los residentes urbanos deberían poder satisfacer sus necesidades reduciendo el número de

viajes. De manera similar, la preferencia global actual por los automóviles privados también se debería cambiar para respaldar conceptos de movilidad más sostenibles, como un sistema de transporte público con mayor capacidad de pasajeros, una amplia cobertura, un menor consumo de energía y emisiones contaminantes. Para reducir la dependencia del transporte motorizado privado, las ciudades deben elaborar sistemas de transporte atractivo, accesible y asequible que se encuentren dentro del alcance geográfico y económico de sus

¹ Artículo Científico Académico Formativo – ACAF. Línea De Investigación: Académica Formativa o Junior. Tema: Antropología social eco-turística vivencial. Especialidad: Infraestructura tecnológica ambiental Modelo de recuperación para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

² Sencie Tarazona, Iriana Magdalena; Terrones Díaz, Luis Fernando. Estudiantes del 10° ciclo de la Carrera profesional de Arquitectura. Escuela Académico Profesional de Arquitectura. Facultad de Ingeniería Arquitectura y Urbanismo. Universidad Señor de Sipán. Pimentel Perú. Diciembre, 2020.

³ Itabashi Montenegro, Eduardo Alfredo; Rivadeneyra Céspedes, Carlos Omar; Soza Carrillo, David Víctor; Vargas Salazar, Mario Uldarico.. Docentes Arquitectos con el Grado Académico de Maestro, de la Escuela Académico Profesional de Arquitectura. Facultad de Ingeniería Arquitectura y Urbanismo. Universidad Señor de Sipán. Pimentel Perú. Diciembre, 2020.

residentes, especialmente aquellos que se encuentran en desventaja económica. Teniendo en cuenta que la mayoría de los viajes, implican la combinación de múltiples modos de transporte, las ciudades deben proporcionar un sistema de transporte multimodal y abordar la integración de métodos que son una parte importante de cualquier estrategia de viaje urbano. (ONU-HABITAD, 2016)

En Latinoamérica la deficiencia de la trama y la movilidad afecta las leyes de transporte o tráfico ya que estos deben expresar claramente algunos puntos para las transformaciones. El primero es el derecho a actuar con seguridad y la responsabilidad del Estado Para asegurar buenas condiciones. El segundo es incorporar las aceras en el concepto de "vías" como parte inseparable del carril. El tercero es determinar la prioridad de circulación de las clases disponibles, poniendo a las personas más vulnerables en primer lugar, peatones y ciclistas, continuando con el transporte público y finalmente el transporte personal motorizado. (Velásquez, 2019).

En un contexto nacional, la movilidad sostenible requiere un nuevo modo de viajar y un modelo de espacio público que ayude a reestablecer la trama y la movilidad urbana en la ciudad, el modelo debe organizar las funciones de la vía pública, aumentar las oportunidades para los modos alternativos de transporte y restaurar los espacios públicos como espacios de interacción. En este sentido, el nuevo proceso urbano debe reservar al menos el 30% del espacio libre en la manzana, porque estos espacios pueden asegurar la continuidad del espacio de la calle y la calidad del espacio abierto, y permitir el uso de múltiples comunidades. En cuanto a los indicadores de viajes y servicios, el transporte público juega un papel clave en los modelos de viajes sostenibles. Se cree que cualquier parte de la vía pública tiene buena accesibilidad, y se puede llegar a la estación de transporte público en 5 minutos; se considera que el acceso aceptable permite a todos los ciudadanos acceder a las bicicletas en menos de un minuto o en 5 minutos a pie. (Vásquez, 2018).

Por todo lo expuesto, podemos determinar en el planteamiento del problema lo siguiente: Se observa en el sector La Molina

Alta, Pimentel escasa presencia de transporte público en la Av. Prolongación Bolognesi y dentro del sector, vías conectoras en mal estado en zonas residenciales cercanas a la Av. Prolongación Bolognesi; debido a reducidas líneas de transporte público en el sector La Molina Alta, nuevas habilitaciones dentro de una zona en proceso de consolidación con preferencia vehicular; ocasionando la alteración de la conectividad vial y peatonal; teniendo como consecuencia el deterioro de la trama y la movilidad urbana ; siendo su propósito final la degradación de la movilidad urbana sostenible en el sector La Molina Alta.

Antecedentes de estudio

La problemática de diseño de infraestructura vial del transporte en bicicleta dentro de la Ciudad de Chiclayo (Jorge, 2019). La exploración tiene como fin conocer los problemas de ajuste del diseño de la administración pública de infraestructura vial del tránsito alternativo de bicicleta en la urbe de Chiclayo, en el Perú, en tanto el periodo 2014 – 2017. El actual trabajo se ha desarrollado en fundamento a métodos cualitativos de exploración documental y entrevistas semiestructuradas, que permiten distinguir las principales dinámicas de los actores internos y externos que impulsaron e interfirieron en el ajuste de la mencionada administración. Los aportes centrales de la indagación son: La narración de las características de la administración de infraestructura vial de tránsito alternativo a nivel nacional y departamental; la caracterización de los problemas de acomodamiento del diseño abarcando la irrealidad de información, descoordinación y poca colaboración de la comunidad civil; y las principales causas que afectaron la sucesión de ajuste del diseño de la administración pública.

Renovación urbana como solución para la alteración en el sector #26 de Chiclayo (Agustín, 2014)

La indagación empieza por recapacitar referente al estado real de las ciudades latinoamericanas y los más de 5 mil millones de habitantes urbanos que tendremos al año 2030 habitando una superficie que va desestructurándose a partir del centro hacia

los bordes urbanos. Este caso es similar al de la metrópoli de Chiclayo y sus alterados asentamientos urbanos informales cuyas oportunidades espaciales, económicas, sociales, y funcionales son reconocidas como sectores potenciales de progreso, uno de ellos, el sector #26 es seleccionado para esta indagación tras una observación urbano, socio-económico y educativo de la ciudad que permite transformar un sistema de centralidades localizadas en diferentes puntos de la urbe partiendo del principio de catálisis urbana. Es así como se consigue instituir un método de equipamientos y espacios públicos / privados, equidistante a una ordenación de movilidad, pensando asimismo en la forma de asentarse el territorio, se proyectó un método de alternativas para la residencia social contiguo a un procedimiento Participativo Conexión Social para enlazar a los pobladores con la invitación física, al final se desarrolla como iniciativa arquitectónica un Centro Comunitario de mejora Social con funciones mixtas, que funcione como un catalizador urbano que acelere el bienestar socio-cultural, mercantil y cultural. (Félix, 2019).

Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía: el caso de Lima

La investigación planteada indaga las vivencias, emociones y dificultades de las personas que no cuentan con autonomía, lo que le otorga importe teórico al comprender de forma compleja un argumento poco desarrollado. Conjuntamente, se le podría imputar relevancia social porque se examina la manera en que se puede ofrecer el derecho al desplazamiento a estas personas y con ello la conformidad de ser incluidos en la comunidad y la oportunidad de practicar todos sus demás derechos. Además, tendría una implicancia rutinaria y metodológica, ya que el proceso de la tesis culmina con dos productos: una proposición metodológica para apreciar entornos de contigüidad inclusiva y el entendimiento de las características dinámicas de las personas sin autonomía. Por ejemplo, se registra su rapidez, aceleración, trayectorias y modelos de ordenación que es investigación valiosa para optimizar los modelos de micro simulación peatonal que se emplean

actualmente en los proyectos urbanos de ingeniería alrededor del mundo.

Abordaje teórico

Teoría sobre el acceso equitativo a la movilidad urbana

Las inversiones en infraestructuras para la movilidad urbana sirven de manera insuficiente para remediar las dificultades de movilidad de los colectivos sociales más pobres y desfavorecidos si los servicios son inasequibles o físicamente inaccesibles. Este capítulo se centra en los aspectos del transporte urbana conectados con el acceso accesible a las oportunidades, la disminución de la exclusión social y la mejoría de la calidad de vida para todas las personas. El desafío más significativo es la diversidad de las poblaciones urbanas y la disipación territorial de las actividades económicas y sociales. Compensar las necesidades de movilización de todos requiere un correcto servicio de transporte público e infraestructuras adecuadas para los desplazamientos no motorizados. Además, allí en donde la asequibilidad es un semblante clave para lograr un paso imparcial al transporte, es ineludible también tomar medidas en el tema de la planificación urbana, las nuevas tecnologías y las infraestructuras. (HABITAD, 2015)

Teoría sobre La Movilidad, el tránsito y transporte público como derecho humano.

La movilidad como un derecho alcanza algunos elementos importantes relacionados entre sí, que son: disponibilidad, que constituye la objetividad en cantidad suficiente, servicios, instalaciones, procedimientos o cualquier otro dispositivo que permita establecer este derecho. Por lo cual, que exista recurso de acceso a todas las formas de transporte, a la infraestructura vial y a los espacios públicos que permitan retribuir las necesidades básicas de acceso al trabajo, educación, salud, alimentación, vivienda y recreación; accesibilidad mecánica, económica, no discriminatoria, a la indagación y exigibilidad que consiste en la oportunidad de solicitar, recoger y propagar la investigación sobre el derecho; eficacia, es decir medios de transporte, vehículos, unidades de movilidad, infraestructura vial, calles, vías, paradas, centrales de transferencia y el área pública deben ser adecuados, diseñados para otorgar

la movilidad en condiciones de equivalencia y no discriminación, precautelando el medio ambiente y ofreciendo un ambiente adecuado para las personas, en contexto de salubridad y de seguridad; y aceptabilidad, esto es pertinentes y adecuados éticamente, para admitir el saludable y armónico desplazamiento de todas las personas. (López, 2017)

Formulación del problema

¿De qué manera se puede mejorar el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector el La Molina Alta, Pimentel?

Objetivos

Proponer un modelo de recuperación para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

Objetivos específicos derivados son:

- Ejecutar un marco teórico según la proposición del problema.
- Elaborar los instrumentos según la acumulación de datos para el campo.
- Procesar toda información resultante a través de análisis y sistematizaciones.
- Elaborar un diagnóstico del Deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel, y sus efectos en el diseño de Estación Intermodal.
- Proponer un modelo de recuperación para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector el La Molina Alta, Pimentel.

II. MÉTODOS

Tipo de estudio y diseño de investigación.

La investigación es de tipo cualitativa-crítica-proyectiva.

Cualitativa, porque mediante la observación, acumulación de datos y análisis de los mismos mediante las teorías expuestas, nos permite conocer e interpretar la realidad. Crítica, porque lo veraz es sujeto de investigación,

asumiendo su particularidad como construida, complejo, holística y disidente, permitiendo establecer lo que necesita ser cambiado. También, es propositiva, porque se realizará mediante un proyecto arquitectónico, que permita solucionar problemas y hallar respuestas. El diseño de la investigación, se fundamenta en la alineación de subsistemas a partir de la ciencia de facto-percepción, la cual permite jerarquizar y organizar lo expuesto en el planteamiento del problema, en cuatro elementos concatenados que construyen una organización primaria, tal como se muestra en la siguiente figura.

Técnica de facto- percepción

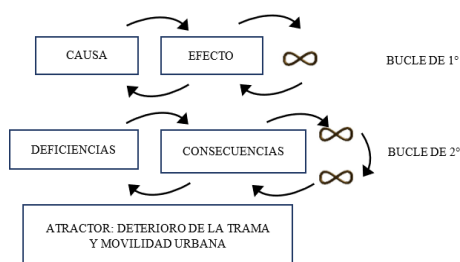


Puesto que, dicho sistema secuencial no es considerada como subsistema de indicadores sino incluso formalizarlos y dinámico de práctica-teoría-práctica. Por ello, podemos indicar que el problema es el método compuesto por el conjunto de subsistemas de indicadores facto-perceptibles, en este caso, un sistema de deficiencias o modelo problémico.

Subsistemas de objeto de estudio

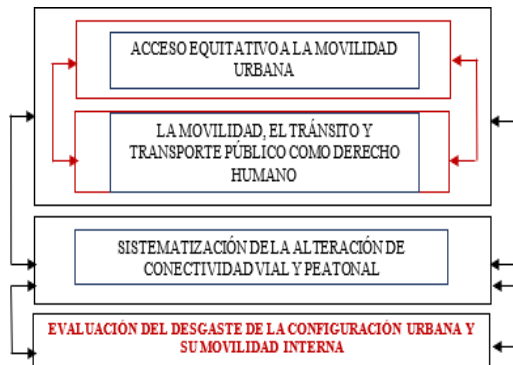
La caracterización principal de este sistema dinámico, es el bucle como unidad esencial y con el diseño de Estación Intermodal para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel. Cabe realzar que los bucles se comportan como auto generadores, remarcando su duración en el horizonte estacional. (Vargas, 2016)

Bucles o triadas dialécticas de causa-efecto-causa.

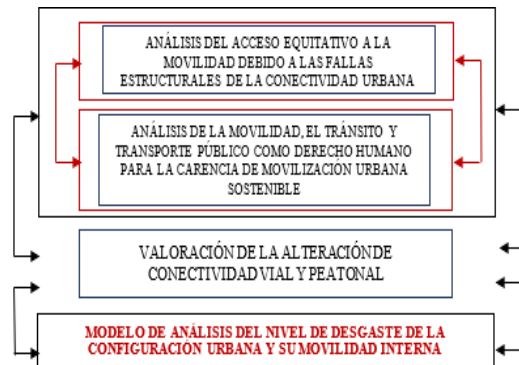


SUBSISTEMA 01	FALLAS ESTRUCTURALES DE LA CONECTIVIDAD URBANA
SUBSISTEMA 02	CARENCIA DE MOVILIZACIÓN URBANA SOSTENIBLE
SUBSISTEMA 03	ALTERACIÓN DE LA CONECTIVIDAD VIAL Y PEATONAL
SUBSISTEMA 04	DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA

Sistema Problemático



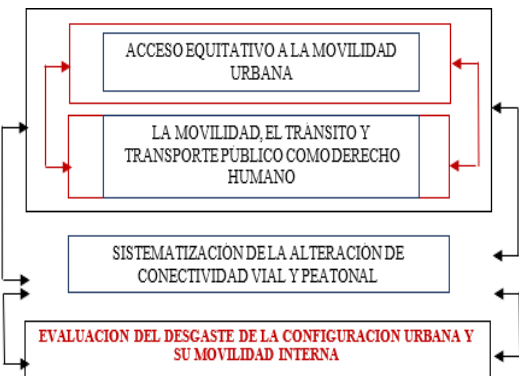
Modelo Teórico



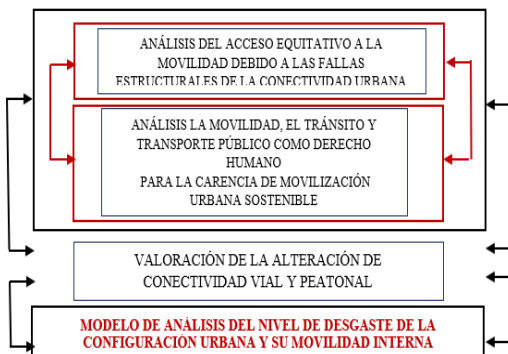
Modelo Teórico



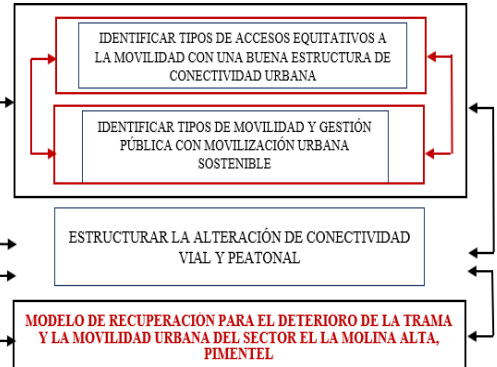
Modelo Teórico - Práctico



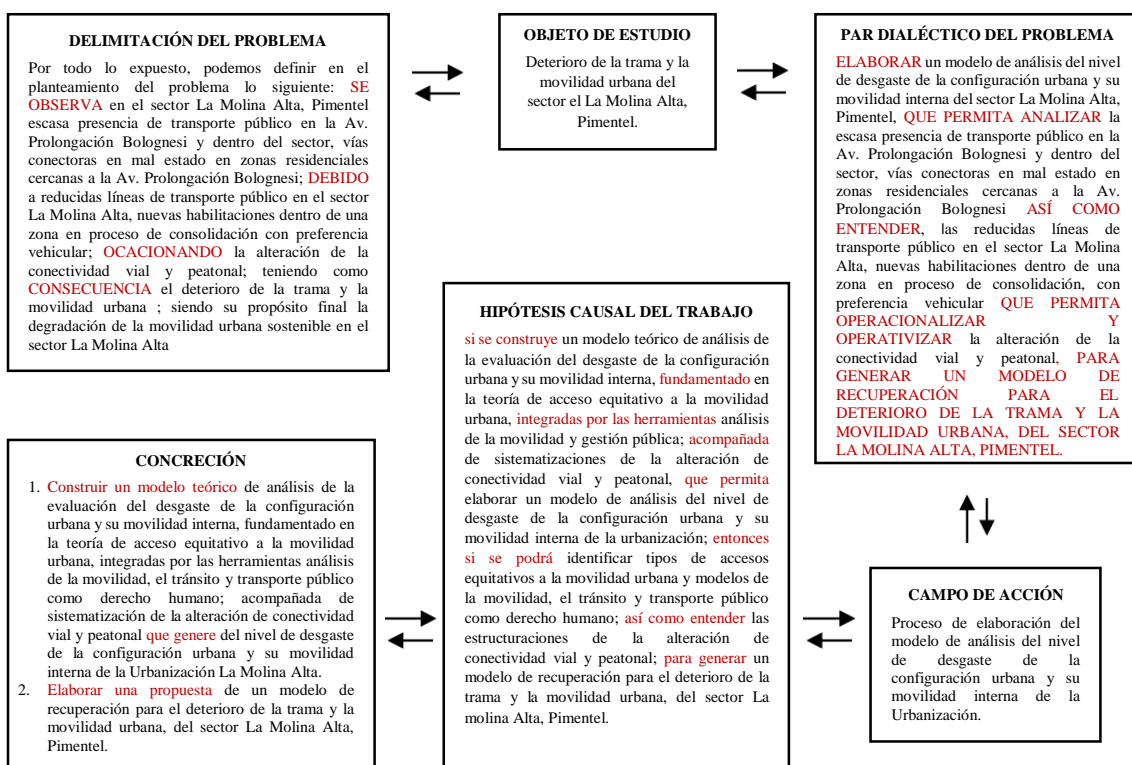
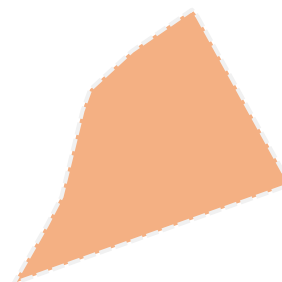
Modelo Teórico - Práctico



Modelo Aplicativo



Escenario de estudio: Plano de ubicación de investigación



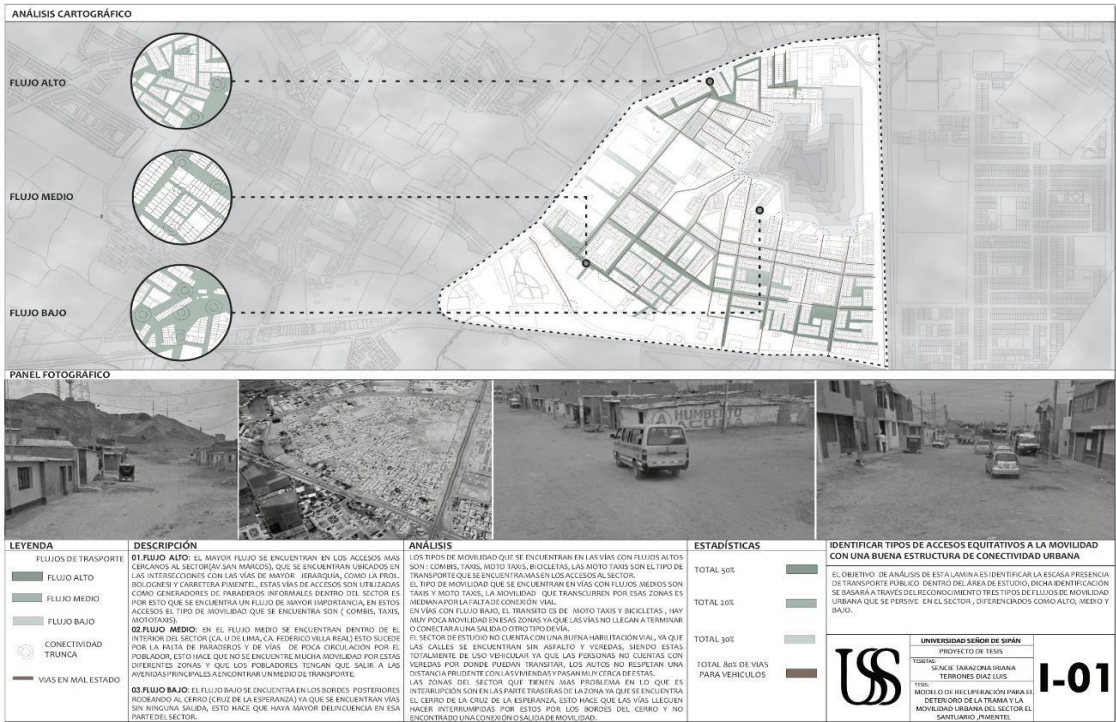
VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADORES	U. MED. N/O	APLICACIÓN DE HERRAMIENTAS – INSTRUMENTOS DE CAMPO				
			ANÁLISIS GRÁFICO	FICHA DE OBSERV.	ANÁLISIS CARTOGRAFICO	ANÁLISIS FOTOGRÁFICO	ENTREVISTA
DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR LA MOLINA ALTA, PIMENTEL	Fallas estructurales de la conectividad urbana.	Ordinal	✓	✓	✓	✓	-
	Carencia de movilización urbana sostenible.	Nominal	✓	✓	✓	✓	-
	Alteración de la conectividad de vial y peatonal.	Nominal	✓	✓	✓	✓	-
	Deterioro de la trama y la movilidad urbana.	Nominal	✓	✓	✓	✓	-
VARIABLE DEPENDIENTE	INDICADORES	U. MED. N/O	APLICACIÓN DE HERRAMIENTAS – INSTRUMENTOS DE CAMPO				
			ANÁLISIS GRÁFICO	FICHA DE OBSERV.	ANÁLISIS CARTOGRAFICO	ANÁLISIS FOTOGRÁFICO	ENTREVISTA
MODELO DE RECUPERACIÓN	Análisis del acceso equitativo a la movilidad urbana.	Ordinal	-	-	-	-	✓
	Análisis de la de la movilidad, el tránsito y transporte público como derecho humano	Ordinal	-	-	-	-	✓
	Sistematización de la alteración de la conectividad vial y peatonal.	Nominal	✓	✓	✓	✓	-
	Evaluación del desgaste de la configuración urbana y su movilidad interna.	Ordinal	✓	✓	✓	✓	-

Población

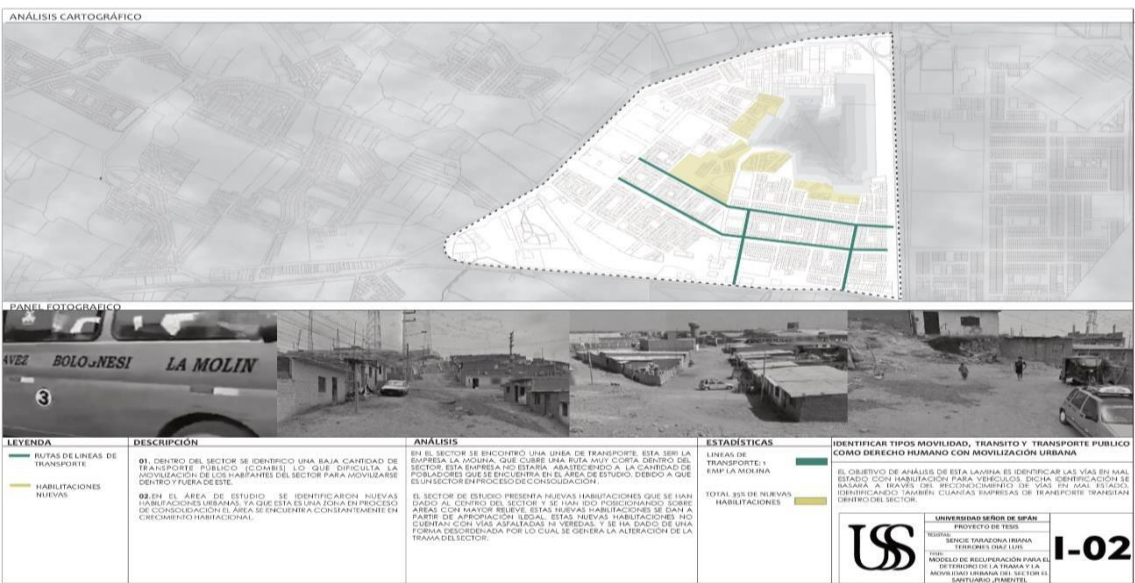
La población de esta investigación, está determinada la zona de desarrollo residencial de la ciudad de Pimentel, donde se da la deformación de la trama por la deficiente planificación de habilitaciones urbanas, carencia de movilidad urbana, fallas estructurales de la conectividad urbana y la alteración de la movilidad debido a la deficiencia de equipamiento de uso públi

Método de análisis de información

Identificar tipos de accesos equitativos a la movilidad con buena estructura de conectividad urbana.



Identificar tipos de movilidad y gestión pública con movilización urbana sostenible.



III. RESULTADOS

Concluido el trabajo de campo, apoyado por la ficha, se procesó la información en los indicadores de identificación correspondientes al modelo práctico; continuando con la estructura del modelo se dio paso a la comparación y valoración de la misma en el punto de valoración desarrollado: la alteración de la conectividad vial y peatonal.

Todo este análisis arrojó resultados, los cuales fueron cruzados con los indicadores de las teorías con el fin de realizar la respectiva discusión de resultados.

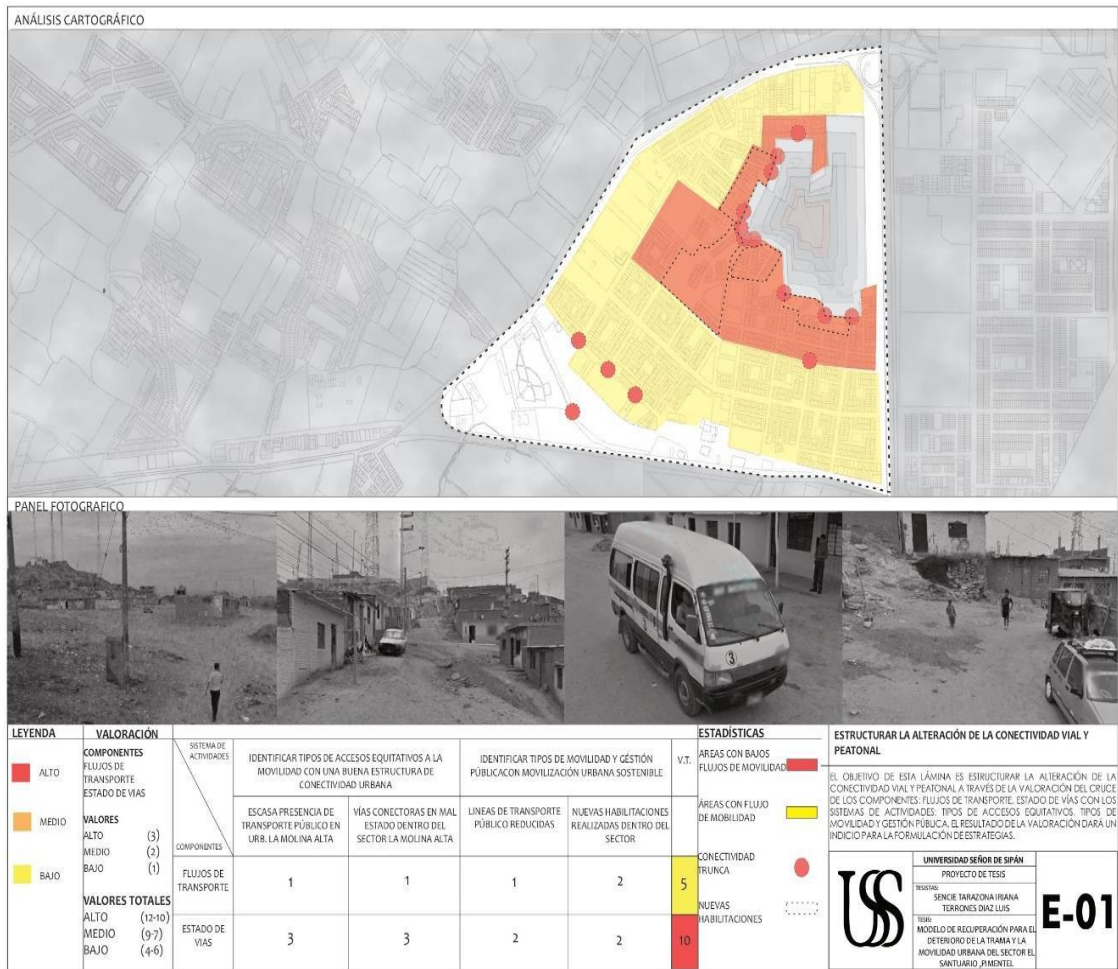
Estructurar la alteración de la conectividad vial y peatonal

- Se identificaron 3 tipos de flujos de transporte, flujo alto con un porcentaje de

50 % esto identificado en calles cercanas a las vías principales, este flujo está dado por moto taxis y combis, flujo medio con un porcentaje de 20%, siendo este el menor porcentaje y por último flujo bajo siendo este de 30%, dentro del sector existe solo línea de transporte siendo esta la empresa La Molina, esta empresa cubre una ruta muy corta dentro del sector y no abastece la necesidad de movilización de los pobladores.

- Se identificó el estado de las vías del sector encontrando que existe un 80% de vías en mal estado, estas vías se caracterizan por ser calles truncas, no encontrarse asfaltadas y no tener veredas, lo cual evidencia una interrupción de la conectividad del sector.

Estructurar la alteración de la conectividad vial y peatonal



IV. DISCUSIÓN

Cuadro de discusión

ESTRUCTURAR LA ALTERACIÓN DE LA CONECTIVIDAD VIAL Y PEATONAL						
	RESULTADOS	TEORÍAS		DISCUSIÓN	CONCLUSIÓN	COMPONENTES PRIMARIOS DE LA PROPUESTA
		ACCESO EQUITATIVO A LA MOVILIDAD URBANA	LA MOVILIDAD, EL TRANSITO Y EL TRANSPORTE PUBLICO COMO DERECHO HUMANO			
FLUJOS DE MOVILIDAD	Se detectaron 3 tipos de flujos, flujo alto (50%) en las cales paralelas a la prol. blognesi y catretera a pimentel, flujo medio (20%) identificado encentro del sector y flujo bajo (30%) ubicado en el area del sector que presenta mayor relieve, generando la alteración de la conectividad vial y peatonal del sector.	Satisfacer las necesidades de movilidad de todos requiere un correcto servicio de transporte público e infraestructuras adecuadas para los desplazamientos no motorizados.	Disponibilidad de acceso a todas las modalidades de transporte, a la infraestructura vial y a los espacios públicos que permitan satisfacer las necesidades básicas.	Se detectaron 3 tipos de flujos, flujo alto (50%) en las cales paralelas a la prol.blognesi y catretera a pimentel, flujo medio (20%) identificado encentro del sector y flujo bajo (30%) ubicado en el area del sector que presenta mayor relieve, generando la alteración de la conectividad vial y peatonal del sector, contrastando con la teoría de la movilidad, el transito y el transporte público como derecho humano, al cumplir con un modalidades de transporte, infraestructura vial y espacios públicos que permitan satisfacer las necesidades básicas.	Los 3 tipos de flujos de movilidad urbana que se da en las calles del sector la Molina Alta y en las vias de primer orden que lo rodean ,afectan la disponibilidad deacceso a las modalidades de transporte.	Estrategia de mejormiento de medios de transporte y su aumento para satisfacer las necesidades de movilización
ESTADO DE VIAS	Se identifico el estado de las vias del sector encontrando que existe un 80% de vias en mal estado, estas vias se caracterizan por ser calles truncas, no encontrarse asfaltadas y no tener veredas, lo cual evidencia una alteración de la conectividad vial y peatonal.			Se identifico el estado de las vias del sector encontrando que existe un 80% de vias en mal estado, estas vias se caracterizan por ser calles truncas, no encontrarse asfaltadas y no tener veredas, lo cual evidencia una alteración de la conectividad vial y peatonal, contrastando con la teoría del acceso equitativo a la movilidad urbana, al cumplir conun correcto servicio de transporte público e infraestructuras adecuadas para los desplazamientos no motorizados.	El estado de vias encontrados dentro del sector La Molina Alta, entre estos vias en mal estado, vias truncas y sin asfalto o veredas, afectan a la necesidad de movilidad medianteo un correcto servicio de transporte.	Estrategia de desarrollo de infraestructura adecuadas para el desplazamiento de la movilidad y las personas.

Modelo teórico

Esquema Modelo Teórico



V. CONCLUSIONES

1. Se logró identificar la realidad problemática en el sector de estudio en base al estudio de trabajos previos con características similares, donde se presenta la alteración de la trama, así como la capacidad de alteración de un modelo de regeneración para la movilidad urbana que origino la propuesta.

2. Se detectó la inclinación de la mutación vigente del eje urbano a una fase netamente vial, que va alterando la movilidad urbana sostenible propia de este.

3. Se logró sustentar un modelo de regeneración como un instrumento eficiente de la planeación urbana.

4. En lo referente al diagnóstico y a la aplicación de los instrumentos dados por la matriz de operacionalización y operativización de variables, se concluye:

a) Ficha de observación: Se efectuó una observación cualitativa de la alteración generada en la trama y la movilidad urbana, en el que está involucrado el eje urbano, así como la alteración de la conectividad vial y peatonal del sector, complementado con evidencia fotográfica.

b) Mapeo: Representa un instrumento necesario para poder realizar la representación de la información recolectada en campo.

5. En lo académico se obtuvo:

a) Se evidenció la importancia del uso científico de las teorías de acceso equitativo a la movilidad urbana y la movilidad, el tránsito y el transporte urbano como derecho humano, como una herramienta para la generación de diseños, estrategias y procesos de modelación dentro del trabajo de investigación.

b) Se argumentó que el enfoque cualitativo de investigación, en su característica exploratoria, descriptiva y propositiva, fue una metodología que enriqueció la propuesta de un modelo de regeneración para la movilidad urbana.

6. En base al modelo de regeneración del presente trabajo de investigación, ofrece una nueva metodología para de análisis de la movilidad urbana.

7. Se logró elaborar un “Modelo de regeneración para la trama y la movilidad sostenible del sector La Molina Alta, Pimentel, que brinda un proceso adaptable a cualquier clase de realidad problemática con condiciones similares.

REFERENCIAS

- Agueda, B. F. (2016). La reversibilidad de los porcesos de deterioro urbano: Perspectivas medio ambientales. (CONAMA, Ed.) 3. Obtenido de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0643836.pdf>
- Agustin, G. S. (2014). *RENOVACIÓN URBANA COMO SOLUCIÓN INTEGRAL A LA ESTRUCTURACIÓN EN EL SECTOR #26 DE CHICLAYO*. LAMBAYEQUE. Obtenido de http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/482/4/TL_GamarraSampenManuel.pdf
- Alvarado, J. (2015). *Estación multimodal de pasajeros y consolidación de una centralidad urbana en la av. primera de mayo con av. kra 68*. Bogota.
- Alvarez, A. (2016). *Propuesta de diseño de un terminal d etransporte terrestre interurbano para la ciudad de Barranquilla*. Barranquilla.
- Arrunategui, C. (2015). *Estacion Intermodal en Martinete*. Martinete.
- BID. (2018). *Sistemas de transporte Urbano en America Latina y el Caribe*. Obtenido de [Transporte urbano en ALC\[1\]_low_0.pdf](#)
- CHEHADE, R. (2018). *LA IMPORTANCIA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS. EL COMERCIO*.
- Felix, C. (2019). *MOVILIDAD URBANA, ESPACIO PUBLICO Y CIUDADANOS SIN AUTONOMIA*. Barcelona. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2019/hdl_10803_667392/icv1de1.pdf
- HABITAD, O. (2015). *MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE*. USA. Obtenido de <https://escobedo-pb.unhabitat.org/system/documents/attachments/000/000/011/original/f7cfe918790e79c6935e584c512d3a55667f0071.pdf>
- Hernandez, S. (2019). *Terminal terrestre en Chimbote*.
- Jorge, A. T. (2019). *LOS PROBLEMAS DE DISEÑO DE LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE ALTERNATIVO DE BIVIVLETA EN LA CIUDAD DECHICLAYO*. LIMA. Obtenido de

- http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15747/DAMIAN_CHAPO%C3%91AN_MANUEL_PROBLEMAS_DISE%C3%91O.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Lopez, V. G. (2017). *La gestión pública de las ciudades: el desarrollo y la gestión de la*. Cuenca. Obtenido de <https://eprints.ucm.es/49532/1/T40370.pdf>
- ONU-HABITAD. (2016). *PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE*. New York, Estados Unidos y Canada. Obtenido de <https://escobedo-pb.unhabitat.org/system/documents/attachments/000/000/011/original/f7cfe918790e79c6935e584c512d3a55667f0071.pdf>
- Ortega, R. (2018). *PANDO, Estación intermodal en Sagunto*.
- Ramirez, A., & Nieto, A. (2016). *Estación central de transferencia de Lima*. Lima.
- Silva, I. (2020). *Terminal terrestre intermodal de transporte de pasajeros en la ciudad de Cutervo*. Cutervo.
- Torres, C. (2014). La rehabilitación arquitectónica planificada. *ARQ*(88), 30-35.
- Vargas, M. (2016). Modelo de Análisis Sistémico de Crecimiento Entrópico para la Gestión del Suelo Urbano en la ciudad de Casma. (*tesis de maestría*). Universidad Privada Antenor Orrego, Trujillo.
- Vásquez, C. A. (2018). *Movilidad y Espacio Público en una ciudad Patrimonio Cusco*. Cusco, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de [file:///C:/Users/User/Downloads/20097-Texto%20del%20art%C3%ADculo-79940-1-10-20180710%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/20097-Texto%20del%20art%C3%ADculo-79940-1-10-20180710%20(3).pdf)
- Velasquez, C. (2019). *Espacio público y movilidad urbana*. Barcelona, España. Obtenido de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM_1de5.pdf