

# FACULTAD DE INGENIERÍA, ARQUITECTURA Y URBANISMO

# ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

# **TESIS**

# DISEÑO DE ESTACIÓN INTERMODAL PARA EL DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR LA MOLINA ALTA, PIMENTEL

# PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO

Autor(a) (es):

Bach. Sencie Tarazona Iriana Magdalena

ORCID: 0000-0002-7851-4226

Bach. Terrones Díaz Luis Fernando

ORCID: 0000-0001-7794-186

Asesor(a):

Mg. Arq. Samillan Rodriguez Daniel

ORCID: 0000-0002-4645-0475

Línea de Investigación:

Infraestructura, Tecnología y Medio Ambiente

Pimentel – Perú 2022

# APROBACIÓN DEL JURADO

# TITULO

Grado, Apellidos y nombres		
Aut	or	
Grado, apellidos y nombres		
Asesor		
Grado, apellidos y nombres	Grado, apellidos y nombres	
Presidente de Jurado	Secretario de Jurado	
Grado, apellido	-	
Vocal de Jurado		

### **Dedicatorias**

A mis padres, por confiar en mí y apoyarme a lograr la finalización de esta fase de mi vida, a mi hermana por estar en cada paso importante que he dado y por sus buenos consejos, igualmente a mi hermano por ser el pilar que me impulsa a seguir alcanzando mis metas.

# **Luis Fernando Terrones Diaz**

A Dios, a mi madre que ha sido la guía en mi camino para lograr todas mis metas, mi padre por sus consejos, mis hermanos, quienes han sido mis compañeros de vida y los que más han creído en mí siempre, y a cada persona que contribuyo para poder alcanzar este punto de mi carrera.

Iriana Magdalena Sencie Tarazona

# **Agradecimientos**

Agradecemos en primer lugar a Dios por permitirnos culminar nuestra carrera universitaria, a los docentes que nos acompañaron a lo largo de estos años, ya que gracias a sus enseñanzas lograron que nos formáramos como buenos profesionales, a nuestras familias por el apoyo incondicional que nos dieron en todo momento y finalmente a la universidad "Señor de Sipán" que nos acogió y nos dio la oportunidad de recibir una buena formación, tanto académica como humana.

Resumen

La investigación realizada puede identificar las causas y factores detrás de

la pérdida de buena conectividad en este sector debido a la degradación del suelo

y la movilidad urbana. Nuestro objetivo es brindar estrategias y soluciones para

mejorar la conectividad en el área de estudio.

La investigación realizada de forma cualitativa tiene como objetivo analizar

el contexto del estado de la problemática que se presenta en el campo La Molina

Alta por causa de la deficiencia de conexión en las carreteras, y precisar el camino

de la regulación de la red y la movilidad en el sector.

Se realiza el estudio del sector lo que permite que conozcamos las

características del sujeto y conocer las necesidades sectoriales, esto nos lleva a

proponer un equipamiento que pueda reestructurar la trama urbana y generar

interacción social mediante un espacio de integración, es por esto que proponemos

la delineación de una Estación Intermodal, con la finalidad de mejorar la

conectividad y movilidad urbana sostenible en La Molina Alta, Pimentel.

Palabras Clave: Estación Intermodal, Trama Urbana, Movilidad, Conectividad.

٧

## Abstract

The investigate distributed will determine the causes and factors behind the loss of excellent property during this sector because of land degradation and concrete quality. Our goal is to supply ways and solutions to enhance property within the study space.

The objective of the qualitative study is to grasp the context of the issues that the La Molina Alta field presents because of the dearth of property on the roads, and to specify the trail of regulation of the network and quality within the sector.

The study of the arena is distributed, that permits North American country apprehend to understand to grasp the characteristics of the topic and know the two-dimensional figure desires, this leads North American country to propose associate instrumentation that may reconstitute the urban cloth associated generate social interaction through an integration house, that's why we have a tendency to propose the planning of associate Intermodal Station, so as to enhance property and property urban quality within the La Molina Alta sector.

**Keywords:** Intermodal Station, Urban Network, Mobility, Connectivity.

# Índice

I. II	NTRODUCCIÓN	8
1.1	. Realidad Problemática	8
1.2	. Trabajos previos	12
1.3	. Teorías relacionadas al tema	18
1.4	. Formulación del Problema	22
1.5	. Justificación e importancia del estudio	22
1.6	. Hipótesis	23
1.7	. Objetivos	24
1	.7.1. Objetivo general	24
1	.7.2. Objetivos específicos	24
II. N	MATERIAL Y MÉTODO	24
2.1	. Tipo y Diseño de Investigación	24
2.2	. Población y muestra	26
2.3	. Variables, Operacionalización	27
2.4 cor	. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y nfiabilidad	27
2.5	Procedimiento de análisis de datos	31
2.6	Criterios éticos	44
2.7	Criterios de Rigor Científico	44
III.	RESULTADOS	44
3.1	. Resultados en Tablas y Figuras	44
3.2	. Discusión de resultados	53
3.3	. Aporte práctico	54
	55	
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	57
4.1	. Conclusiones	57
4.2	. Recomendaciones	59
REFE	ERENCIAS	60
VNE	voe	62

# I. INTRODUCCIÓN

## 1.1. Realidad Problemática.

El planeamiento y diseño de la ciudad tiene como objetivo ampliar el sistema de transporte y así adicionar el número de usuarios o mercancías y también para crear una ciudad que valore el medio ambiente sin barreras que crea personas cerca del lugar. En resumen, los habitantes de las ciudades pueden cumplir con sus necesidades disminuyendo el número de rutas. Del mismo modo, la evaluación mundial actual de los automóviles privados apunta a una movilidad más sostenible, como los sistemas de transporte de mayor capacidad de usuarios, una gama cada vez más amplia de consumo de energía y bajas emisiones contaminantes. Debe modificarse para respaldar el concepto. Para reducir la dependencia de la población civil del transporte eléctrico, es necesario desarrollar sistemas de transporte atractivos, accesibles y asequibles que sean adecuados para el territorio y la economía de los habitantes de las ciudades, especialmente los de las zonas urbanas. Dado que los viajes conllevan una mezcla de varias formas de transportarse, las urbes deben abordar el problema de la integración de modos que proporcionan sistemas de transporte multimodal y son una parte importante de su estrategia.

Por ejemplo, los sistemas de transporte público altamente productivos (metro de alta velocidad, tren ligero y autobuses) deben integrarse con otras formas de transporte público para funcionar como un servicio de lanzadera. Por lo tanto, el concepto de "última milla de acceso" debe proponerse para hacerlo más accesible a las personas al transporte público. Los espacios urbanos deben ser rediseñados no solo para optimizar el flujo de tráfico, sino también para aumentar y promover el uso de modos de transporte no esenciales como peatones y ciclistas. (ONU-HABITAD, 2016)



Ilustración 1. Optimizar el flujo de tránsito y peatonización. Recuperado de: www.heraldo.es/noticias/sociedad/2020/05/20/preguntas-respuesasfrecuentes-uso-obligatorio-mascarillas-1375933.html

El código de tráfico o transporte debe representar claramente un punto específico para la conversión. La primera es la acción del estado debería ser el de el derecho a actuar con seguridad y en buenas condiciones. El segundo es la integración de las aceras en el concepto de "calles", que es una parte integral del camión. En tercer lugar, reanudar el transporte público y eventualmente utilizar el transporte privado para priorizar a los más vulnerables, peatones y ciclistas, y determinar la prioridad en los ciclos. El período de clases disponibles es imprescindible.

Como tal, la eficiencia del transporte está directamente ligada a la estructura urbana y, como vehículo no energético, depende de aplicaciones directamente vinculadas a la oferta de transporte que se pueda lograr. Muévete con distancia y flexibilidad en cada ciudad.(Velasquez, 2019).



Ilustración 2. Eficacia de los transportes en la ciudad. Recuperado de: https://www.mtt.cl/archivos/category/noticias/page/13

La movilidad sostenible requiere nuevos modos de transporte y modelos de edificios públicos. Necesitan despejar la función de las carreteras, aumentar las oportunidades de transporte alternativo, encontrar espacios públicos y restaurarlos como lugares para vivir juntos. En este sentido, el proceso de la nueva ciudad debe tener al menos 30% espacios libres dentro de la manzana. Esto se debe a que este espacio permite el uso de múltiples comunidades al tiempo que garantiza la secuencia del espacio a la calle y la buena funcionalidad del espacio abierto. Desde la perspectiva del turismo y los servicios, el transporte urbano se convierte en un rol importante en los modelos de turismo sostenible. Puede llegar fácilmente a cualquier lugar de la vía pública y en 5 minutos puede desembarcar a la estación de transporte. Considere permitir el acceso para que todos los ciudadanos puedan usar sus bicicletas a 1 o 5 minutos a pie.

Sin embargo, tal comportamiento no fue suficiente para estimular la mecanización y brindar una respuesta real al problema en el mediano plazo, ya que la congestión original regresó. Al observar la literatura de política de transporte peruana, podemos concluir que estas políticas fueron diseñadas para automóviles y, por lo tanto, presumir que es más difícil para los peatones y ciclistas explorar la ciudad a diario. (Vásquez, 2018)



Ilustración 3. Modos alternativos de transporte sostenibles. Recuperado de: https://www.mochetourschiclayo.com.pe/ciclovias-en-chiclayo/

Por todo lo mencionado, podemos establecer en la fundamentación de la problemática: Se detecta en el sector La Molina Alta, Pimentel, se observan paraderos informales próximos a la Av. Prolongación Bolognesi, así como calles sin asfaltar dentro del sector La Molina Alta, se percibe en la Av. Prolongación Bolognesi un área de poco tráfico en el área, conectando carreteras en mal estado con áreas residenciales, así mismo presenta una carencia de espacios públicos, teniendo también una baja actividad peatonal; debido a las escasas líneas de transporte para el sector público en el área de La Molina Alta, se consolidan nuevas instalaciones en la zona, inicialmente ejecutadas por posesión informal, de igual manera la deficiente implementación de espacios públicos, muros ciegos y áreas vacías próximas al eje; ocasionando la degradación de la conexión vial y peatonal, perturbación de conectividad de la trama urbana y degradación de la actividad del espacio público; como resultado, se reduce la movilidad de subdivisiones y ciudades. su objetivo último es degradar la movilidad urbana en la zona de La Molina Alta.



Ilustración 4. Degradación de la trama y la movilidad Recuperado de: Google Earth Pro

# 1.2. Trabajos previos.

Según Alvarado, 2015, expone en su tesis nombrada Estación multimodal en la Av. 1ero de mayo, Bogotá, que Bogotá muestra unas condiciones de alteración en el sistema de movilidad, especialmente entre distintos escalas, generando una villa fragmentada correcto al mal motivo de la implementación de los modos, las escalas y su ataque en la estructuración de la localidad inmediato con el manejo del sitio amparo. debido a las condiciones del sistema y los modos, en los que están funcionando en puntos de referencia en la plaza, donde se están descuidando los tiempos y las cortejo, haciendo mucho más álgido el expatriación de la entrada ubicada en la extramuros y las actividades económicas urbanas y metropolitanas de la metrópolis. La importancia del programa arquitectónico es la descentralización de las actividades del área esencial de la villa de Bogotá que contribuyan reducir las presiones de expatriación a los viajes centrales y esparcir a la vendaje urbana actividades que disminuyan los tiempos de viajes. Se hace un exploración de las actividades económicas cuyo resultado testimonio la gran agrupamiento en el área céntrica.



Ilustración 5. Estación multimodal en la Av. Primera de Mayo. Recuperado de: https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18307/AlvaradoTusoJorgeLeonardo201 5.pdf?sequence=3

Según Alvarez, 2016 expone en su proyeto de **de Terminal de Transporte Terrestre, Barranquill,** la empresa apuesta por el establecimiento de un muelle aéreo interurbano en Barankira, con el objetivo de proponer la regulación de la edificación de estaciones terrestres interurbanas, donde las organizaciones organizan diversas actividades participativas para dar servicio a las actividades de este tipo de dispositivo. ¿Responde decididamente de forma práctica y constructiva, pero también contribuye al desarrollo de Justina, que se propone revitalizar el medio ambiente de su entorno inmediato, que se encuentra en estado de deterioro? La intención de la arquitectura es brindar el alojamiento de los pasajeros como un medio y herramienta alternativa para los asientos móviles, teniendo presente que los puntos de llegada y rutas construyen una dirección de transporte clara y ágil para los usuarios.

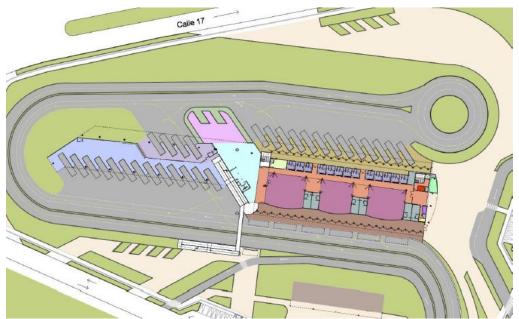


Ilustración 6. Diseño de Terminal de Transporte Terrestre, Barranquilla.

Según Ortega, 2018, expone en su proyecto PANDO, Estación intermodal en Sagunto, que al comenzar este último proyecto clásico, la primera opción a la que uno se enfrenta, es la selección del superficie para llevar a cabo el proyecto. Los lugares para una andén de tren eran: Navajas, como una villa de descanso en la que atizar el turismo; Segorbe, población de bulto moderado y de eminencia histórica en la que aprovecha la terminal para valuar una zona que funciona como límite fronterizo de la villa; y finalmente Sagunto, asiento de prestigio histórica y en vías de evolución debido a su gran potencial. Tras un análisis, se decide seleccionar Sagunto como emplaza - miento para esa futura terminal por distintos motivos. Por un lado el lugar, motivo fundamental para la futura vinculación de los núcleos de Sagunto. Asimismo se trata de una región urbana que ha sido abandonada y desatendida para así convertirse en el lugar páramo que hoy se puede determinar. en primer lugar el proyecto, es de gran atención porque las reflexiones a las que este lleva. incluso, actualmente las personas se encuentran en inmortal actividad y es inevitable respaldar y simplificar el acceso al arranque de un subsidio. De esta forma se podrán reducir las emisiones de CO2 a la escena y ser respetuosos con el entorno. La adicción de todo ello hace que se trate de un proyecto con problema y gran interés, con el que se podrá ganarse muchos conocimientos relacionados con la ciudad y la sociedad.

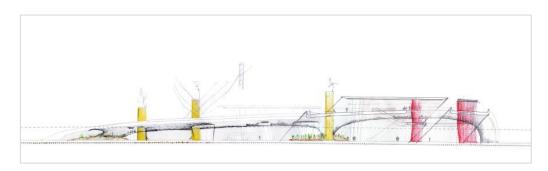


Ilustración 7. PANDO, Diseño de Estación intermodal en Sagunto.

Según Hernandez, 2019, expone en su tesis nombrada, Terminal terrestre en Chimbote, que la insignia patriarca que se desarrolló adentro de esta investigación, fue cronometrar el estado efectivo en el que se encuentra el apeadero terráqueo "El Chimbador", quien se localiza en la región de Ancash, provincia de Santa y como paraje Chimbote, el cual es de escala interprovincial, en adonde se observaron diversos problemas los cuales lo estaban deteriorando, y de esa forma buscarle una decisión a seccionar de un tema en particular, el que consiste en ocasionar un norma de Holograma guardián, del cual no hay directorio en otras investigaciones que lo hayan investigado, es por ello que se plantea el modelo a escindir de teorías. En el transcurso de la prospección, se fueron analizando las deficiencias con la que contaba el apeadero terrestre, ante todo en su equipamiento y su representación, además se observó que para la escala que desempeña este andén, la cual es interprovincial, el oportunidad ha colapsado y no abastece a la demanda poblacional que hace de su explotación. Es por ello que a forma de conclusión se propone nutrir el uso, a pesar de con una pequeño escala, en adonde se cambiaría de interprovincial a interdistrital, visto que actualmente existen diversas empresas de arrebatamiento que se dirigen a los diferentes distritos, y están dispersas por toda la población, y a ello se mantendría en el mismo sede del terminal terrestre real, visto que iría de acorde al contexto y habitaría ubicado como sitio estratégico.



Ilustración 8. Terminal terrestre en Chimbote.

Según Silva, 2020, expone en su proyecto, Terminal terrestre intermodal en la localidad de Cutervo, las observaciones actuales incluyen una evaluación de las características arquitectónicas de una terminal intermodal propuesta donde se plantea aumentar el tráfico de pasajeros en la ciudad de Cutervo. Entre estos, se propusieron cuatro objetivos: respetar la relación entre la ciudadestado, realizar observaciones del área, diagnosticar la experiencia real cuidando la inverción de dinero de Cutervo y observar cambios topográficos que reflejan cambios en la topografía. Al presentar un multimodal se busca que se tomen en cuenta estos deseos estratégicos y se logre acerque a los pasajeros de la ciudad de Cutervo.



Ilustración 9. Terminal terrestre para la ciudadde Cutervo.

Según Arrunategui, 2015, expone en su proyecto, Estación Intermodal en Martinete, que el proyecto de juicio que se plantea es un apeadero Intermodal en la comarca del Rímac, entrada de Lima. Es una dotación de índole metropolitano que tiene como función la transferencia efectiva de los diferentes modos de afluencia que alberga un pueblo. Las estaciones, en su universalidad, se ubican en los nodos importantes de las redes de encuentro de una plaza. Además, contribuyen con el efectivo desarrollo del impulso masivo de la misma, ya sea pareja o interurbano. Así mismo, son edificios de talento concurrencia y sirven a usuarios a grado prelado. Esta tipología de inmueble ha desaliñado de ser solo una consolidación de arranque y se ha convertido, con la vigencia, en una reciente división colectiva. En comentado punto, las personas complementan la perentoriedad de transportarse, representación explicita, con diversas actividades secundarias de junta, entretenimiento, sociales, entre otras. Por ello se han tomado en cuenta diversos espacios en el andén intermodal adicionales a la representación "robo" con el fin de contribuir con su óptimo diseño. "Los nuevos atractivos urbanos han de originar espacios para la reunión. No pueden ser cuerpos extraños que el billete rechaza". En el riesgo específico de la muelle Intermodal de martinete, esta armará el sistema guardián de Metros de Lima mezclado por la raya Nº1, que tiene una autoridad norte-Sur, y la línea Nº2, que tiene un mando occidente-este, con la Red nacional de Ferrocarriles.



Ilustración 10. Diseño de Estación Intermodal en Martinete.

### 1.3. Teorías relacionadas al tema.

Teoría de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar, los espacios públicos se componen de diversos elementos naturales, y las obras adicionales y de construcción cumplen diferentes funciones, todas muy importantes para su uso y conservación (Ministerio de Medio Ambiente). Vivienda y Desarrollo Regional, Colombia 2005). Los factores a considerar durante la implementación de la política de construcción y restauración de espacios públicos incluyen:

### **Elementos naturales**

	Zonas para la preservación y conservación del sistema orográfico	Componentes de la geografía física que por su importancia ambiental necesitan ser protegidas, entre los que tenemos cerros, montañas y colinas
Elementos naturales	Zonas de preservación y conservación del sistema hídrico.	Recursos hídricos que necesitan ser protegidos por conservación del sistema su importancia ambiental, tales como mares, playas, ciénagas, ríos, represas, canales de desagüe, etc.
	Zonas de interés paisajístico, recreativo y ambiental	En esta zona encontramos, entre otros, los parques naturales, las reservas naturales, y los santuarios de fauna y flora.

Ilustración 11. Elementos naturales. Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá

### Elementos constitutivos artificiales o construidos

Elementos artificiales o construidos	Para circulación peatonal	Estas áreas, como los andes, las alamedas y las vías peatonales, se encuentra destinadas de forma exclusiva al tránsito de los peatones.
	Para circulación vehicular	Son las áreas definidas para la circulación de vehículos, tales como las calzadas, zonas viales y pasos a desnivel.
	Para encuentro y articulación urbana	Son los espacios definidos a la convivencia y el encuentro de los ciudadanos. Dentro de esta categoría están, por ejemplo, las plazas, plazoletas y parques.
	Conservación cultural y arquitectónica	En esta categoría están los Bienes de Interés Cultural y arquitectónico, que son parte del patrimonio de la urbe.

Ilustración 12. Elementos constitutivos. Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá

# **Elementos Complementarios**

Elementos complementarios	Vegetación	Son los elementos para jardines, arborización y protección de paisajes, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques.
	Mobiliario urbano	Elementos de comunicación tales como: mapas, planos, informadores y teléfonos, entre otros.
		Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos.
		Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales y vehiculares, protectores de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros.
		Elementos de recreación tales como: juegos para adultos y juegos infantiles.
		Elementos de servicio tales como: parquímetros, bicicleteros, surtidores de agua y casetas de venta, entre otros.
		Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos y canecas.
		Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros.
-	Señalización	Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana.
		Elementos de señalización vial.
		Elementos de señalización fluvial.
		Elementos de señalización férrea.  Elementos de señalización aérea.

Ilustración 13. Elementos complementarios. Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá

Teoria sobre la accesibilidad equitativa a la movilidad urbana, Los gastos en infraestructura de transporte son insuficientes para abordar los desafíos de movilización de los grupos más necesitados y vulnerables cuando los servicios no son asequibles o accesibles. Este capítulo se basa en los lineamientos del transporte urbano público relacionados a la accesibilidad de las oportunidades, la reducción de los problemas sociales y a la mejora de la calidad de vida digna para todos. La tarea más importante es la diversidad de la población urbana y la dispersión territorial de la actividad económica y social. Satisfacer todas las

necesidades de movilidad requiere servicios de transporte público adecuados e infraestructura adecuada para moverse sin motores. Además, la planificación urbana, las nuevas tecnologías y los desafíos de infraestructura son inevitables, ya que la economía es un aspecto importante de la nueva transición al transporte.. (HABITAD, 2015)



Ilustración 14. Calles accesibles para las personas.

Teoria de la calle para la movilidad o para la socialización, se enfoca en como la urbe que apoya la motorización termina dejando de lado el espacio requerido para la socialización en las metropolis. La calle convertida en un espacio de uso vial. Delimitar el espacio automovilistico, y dedicarlo a otras opciones de solucion posible para la necesidad de movilización de las personas. Mientras mayor sea el espacio que se utilice para el transporte motorizado, para su circulacion o estacionamiento, mas espacio se utilizara para este mismo, afectando la impulsión de usos de transporte no motorizados o el desarrollo de espacios públicos para la interaccion. (Carrascal, 2017)



*Ilustración 15.* Desarrollo de espacios públicos para la interaccion. Recuperado de: https://urbanistas.lat/la-importancia-de-los-espacios-publicos/

El modelo teórico de la siguiente investigación se basa en los principios que contribuyen con la reestructuración de la trama urbana y la mobilidad urbana dentro de La Molina Alta – Pimentel, reprensentando los sentidos de flujos y como estos se relacionan entre si teniendo un rango de importancia, llevando estos flujos de forma lineal asi afuera, representando de esta manera el sector y como se recompone la configuración de la trama urbana con la conceptualización de estas teorias para lograr la reestructuración de la trama y la movilidad urbana.



Ilustración 16. Corema Degradación de la trama y la mobilidad en el Sector La molina Alta - Pimentel. Elaboración propia

# Conceptos y definiciones

**Movilidad Sostenible:** La movilidad sostenible es un intento de aprovechar el potencial de la movilidad sin sacrificar el medio ambiente y los recursos disponibles para la próxima generación. (Zuluaga, 2017)

**Accesibilidad:** Son las características que un entorno o servicio debe ser utilizable en términos de confort, seguridad e igualdad para todas las personas, especialmente para los discapacitados. (Blanco, 2010)

**Espacio Público:** El espacio público aclara la estructura urbana, promueve la vida colectiva como un lugar para el compromiso cívico y promueve el acceso a los servicios básicos y sociales y las actividades urbanas. (Yep, 2009)

**Paisaje urbano:** Es un espacio que se modifica de manera constante con el paso del tiempo, tanto por su crecimiento y desarrollo como por su deterioro. (Raffino, 2020)

**Conectividad:** Se crean varios modos de transporte en las ciudades a través de redes locales, que son diferentes formas en que las personas necesitan viajar internamente en la sede. (CASIOPEA, 2014)

#### 1.4. Formulación del Problema.

¿De qué manera se puede optmizar la movilidad sostenible dentro del sector La Molina Alta?

### 1.5. Justificación e importancia del estudio.

La siguiente investigación tiene como fundamento tres puntos importantes:

- **Urbano**: Reestructuración de la trama urbana deteriorada dentro del sector de estudio, mediante el establecimiento de nuevas rutas de transporte que recompongan la conectividad del sector y mejoren la movilidad.
- **Social**: Incentiva a integración social por parte de los pobladores con el diseño de un espacio público que sirva como un lugar de enlace y concentración, en donde se puedan llevar a cabo actividades de interacción y recreación.
- Sostenible: Busca la restauración de la movilidad urbana sostenible y la reestructuración de la trama dentro del sector, logrando recuperar la

conectividad interna, mediante el diseño de una Estación Intermodal que funcione como catalizador.

# 1.6. Hipótesis.

Se propone un método de análisis para comprender las causas y consecuencias que genera la degradación de la trama y la movilidad urbana, basándonos en estudios anteriores para poder desarrollar una solución que mejore la conectividad del sector, para esto proponemos el diseño de una Estación Intermodal en el sector la Molina Alta que permita el ordenamiento de la trama y una buena funcionalidad vial, así como la movilización sostenible de los pobladores.

Respecto al arquetipo de la investigación, esta menciona que: Si se propone un modelamiento teórico de indagación de la valorización del desgaste de los componentes urbanos y el movimiento interno basada en la teoría inversa compleja como catalizador de las ciudades, la teoría del acceso justo para el movimiento urbano y la teoría de la distancia para el movimiento urbano con movimiento o socialización. Una herramienta para analizar la dinámica de la gestión pública y el crecimiento urbano, la vida urbana y la calidad de los espacios públicos. Sistematización de cambios en la conectividad vial y colapso de la conectividad de la estructura urbana, reducción de la actividad en los espacios públicos. Esto le permite crear un modelo que analiza el desgaste de los componentes urbanos y la movilidad interna de esta zona. A continuación, los tipos de componentes de lugares públicos en paradas informales con caminos de tierra, los tipos de acceso justo al movimiento de ciudades estructuralmente deterioradas, los tipos de caminos para viajar a casa, o público si se puede identificar el tipo de socialización con el edificio; el tipo urbano carece de movimiento sostenible, el tipo carece de planificación urbana y el tipo carece de conservación y planificación de espacios verdes. También existe una comprensión estructural de los cambios en la conectividad entre carreteras y peatones, la interrupción de la conectividad de la estructura urbana y la reducción de la actividad del espacio público.; para generar una propuesta de delineación de estación intermodal para el deterioro de la trama y la movilidad urbana, del sector La Molina Alta, Pimentel.

# 1.7. Objetivos.

# 1.7.1. Objetivo general.

Proponer una Estación Intermodal para el deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

# 1.7.2. Objetivos específicos.

En tanto que los objetivos específicos derivados son:

- Desarrollar una evaluación del deterioro del paquete y la movilidad de la Molina Alta, Pimentel y su impacto en la delineación de la estación intermodal.
- Sugiriendo una plantilla de diseño para una estación intermodal que intervenga en el deterioro de la trama y movilidad urbana en la Alta Molina, el sector de Pimentel.
- Procesar toda información que conduzca al análisis y sistematizaciones.
- Elaborar un marco teórico basado en la propuesta del problema.
- Ejecutar las herramientas basadas en la acumulación de información de campo.

# II. MATERIAL Y MÉTODO

# 2.1. Tipo y Diseño de Investigación.

La investigación es cualitativa, crítica, así como proyectiva.

Cualitativa, debido a la investigación, acopio de información de investigación por medio de las teorías descritas, nos permite reconocer y representar la verdad. Crítica, debido a lo factible es cualquiera de análisis, reforzando su relato como ejecutarla, complejo y rival, permitiendo enjuiciar lo que necesita ser variado. Igualmente, es proyectiva, debido a se hará un proyecto arquitectónico, que permita solucionar problemáticas. El diseño del análisis, se basa en la adscripción de subsistemas a seccionar de la ciencia de factoconceptualización, la cual facilita ordenar lo arriesgado en la fundamentación del conflicto, en cuatro principios concatenados que conforman una entidad inicial, tal como se puede observar en la siguiente figura.



Ilustración 17. Facto- percepción. Elaboración propia

Dado que, este sistema continuo no es estimada como subsistema de señalizadores estrella también legalizarlos y organizarlos en subsistemas dialécticos claramente jerarquizados. De esta manera, los subsistemas de indicadores que se van generando comienzan a mostrar una proposición determinada. Por ello, podemos guiñar que la dificultad es la deducción cerilla por el equipo de subsistemas deseñalizadores, en este azar, un sistema deficiente o norma problémico. (Vargas, 2016)

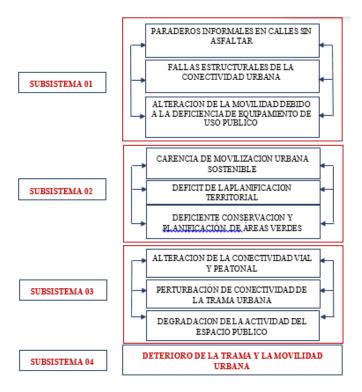


Ilustración 18. Subsistemas del objeto de estudio. Elaboración propia

La mayor característica de este sistema dinamismo, con la triada como sistema básico y con la delineación de Estación Intermodal para el deterioro de la trama urbana y la movilidad del sector La Molina Alta, Pimentel (ver Figura 15).



Ilustración 19. Bucles causa-efecto-causa.

Es a raíz de la obtención del sistema desasosiego o prototipo problémico que se da el patrón teórico, y este a su tiempo genera el tópico teórico-pragmático y este último el arquetipo pragmático propuesto, lo que conlleva a la propuesta final de análisis.

# 2.2. Población y muestra.



Ilustración 20. Sector de estudio. Elaboración propia

La población de este estudio se determinó a partir del área de desarrollo habitacional de la localidad de Pimentel. Paradas informales en caminos de tierra, mala conectividad en las ciudades, disminución de la movilidad por falta de equipamiento público.

# 2.3. Variables, Operacionalización.

Se localiza dado por la generadora lógica de estudio del arquetipo de recuperación para la degradación de la trama urbana y la movilidad del sector La Molina Alta, Pimentel, y sus consecuencias en el diseño de Estación Intermodal en conjunto de generación lógica de operativización y operacionalización de variables, mostrados a continuación, donde:

Variable Independiente: Deterioro de la trama y la movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

Variable Dependiente: Diseño de Estación Intermodal.

# 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

Las herramientas de recopilación de investigación, establecidos en la causa método de operativización y operacionalización de esta exploración, son las siguientes:

## **Entrevista:**

Este instrumento fue aplicada a los 3 funcionarios de la municipalidad provincial de Pimentel responsables de la planificación urbana, encontrando en un porcentaje del 100% su falta de conocimiento sobre estas teorías de: Componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar, accesibilidad equitativa a la movilidad urbana y la calle para la movilidad o para la socialización.

En la pregunta N° 1, "Describa brevemente cómo es la gestión en los componentes del espacio público en su Municipalidad", los entrevistados respondieron a esta pregunta en su totalidad, demostrando su conocimiento sobre el tema.

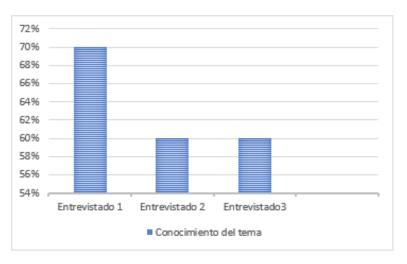


Gráfico N°1." Conocimiento sobre la gestión de los componentes del espacio público".

Elaboración propia

En la pregunta N° 2, "Describa brevemente que conocimiento tiene sobre la accesibilidad equitativa a la movilidad urbana", los entrevistados respondieron a esta pregunta con cierta deficiencia, uno de los entrevistados no contesto la pregunta.

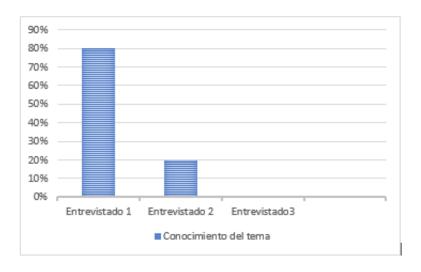


Gráfico N°2." Conocimiento sobre la accesibilidad equitativa a la movilidad urbana". Elaboración propia

En la pregunta N° 3, "Explique brevemente las fallas estructurales de la conectividad en su Municipalidad", los entrevistados respondieron a esta pregunta con claridad, uno de los entrevistados no contesto la pregunta.

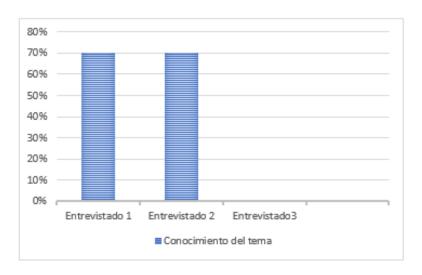


Gráfico N°3." Conocimiento sobre las fallas estructurales de la conectividad". Elaboración propia

En la pregunta N° 4, "Explique brevemente la Teoría sobre la calle para la movilidad o para la socialización en la Municipalidad", los entrevistados respondieron a esta pregunta con poca claridad.

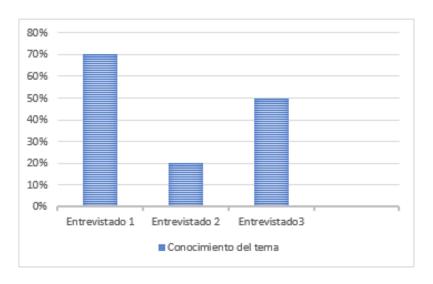


Gráfico N°4." Conocimiento sobre la calle para la movilidad o para la socialización". Elaboración propia

En la pregunta N° 5, "Describa la Teoría sobre del déficit de la planificación urbana en su Municipalidad", los entrevistados respondieron a esta pregunta con claridad.

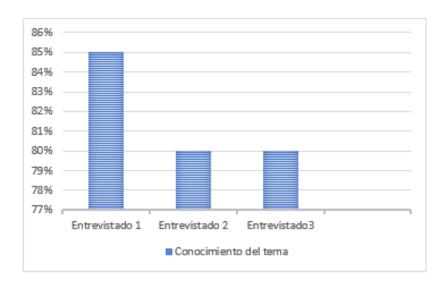


Gráfico N°5." Conocimiento sobre el déficit de la planificación urbana". Elaboración propia

En la pregunta N° 6, "Describa la Teoria sobre la deficiente conservación y planificación de áreas verdes en su Municipalidad", los entrevistados respondieron a esta pregunta con claridad.

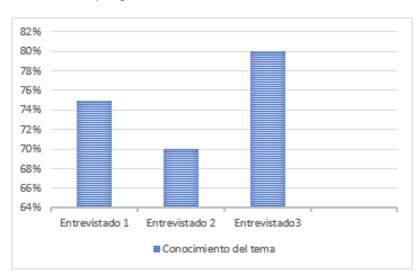


Gráfico N°6." Conocimiento sobre la deficiente conservación y planificación de áreas verdes". Elaboración propia

#### Ficha de Observación:

Con la meta de establecer los tipos de diseño de Estación Intermodal y sus efectos en la degradación de la trama y movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

#### Análisis Gráfico:

Esta es una de las herramientas principales para el análisis de diseño de Estación Intermodal y sus efectos en la degradación de la trama y movilidad urbana del sector La Molina Alta, Pimentel.

# Análisis Cartográfico:

Es un instrumento inapelable para la investigación del rozamiento del guion y la movilidad urbana, alega a los indicadores señalados en la raíz razonamiento de operativización y operacionalización.

# **Análisis Fotográfico:**

La exploración fotográfica, como instrumento de observación para unificar. Por tanto, el progreso de estos, están grupos a los indicadores señalados en la hermana método de operativización y operacionalización.

#### 2.5. Procedimiento de análisis de datos.

Identificar tipos de accesos equitativos a la movilidad urbana con fallas estructurales.

# Objetivo:

Es el de identificar accesos equitativos a la movilidad urbana con fallas estructurales dentro del área de estudio, dicha identificación se basará a través del reconocimiento de conectividad trunca y vías en mal estado, para de esta manera poder determinar las fallas estructurales.

#### Análisis:

Existe muy poca movilidad en esas zonas ya que las vías no llegan a terminar o conectar a una salida u otro tipo de vía. el sector de estudio no cuenta con una buena habilitación vial, ya que las calles se encuentran sin asfalto y veredas, siendo estas totalmente de uso vehicular ya que las personas no cuentas con veredas por donde puedan transitar, los autos no

respetan una distancia prudente con las viviendas y pasan muy cerca de estas.

Las zonas del sector que tienen más problema en lo que es interrupción son en las partes traseras de la zona ya que se encuentra el cerro de la cruz de la esperanza, esto hace que las vías lleguen hacer interrumpidas por estos por los bordes del cerro y no encontrado una conexión o salida de movilidad.

# Conclusión:

Se identificaron 2 tipos de accesibilidad equitativa a la movilidad urbana con fallas estructurales en el sector la molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos el estado de vías y conectividad trunca.

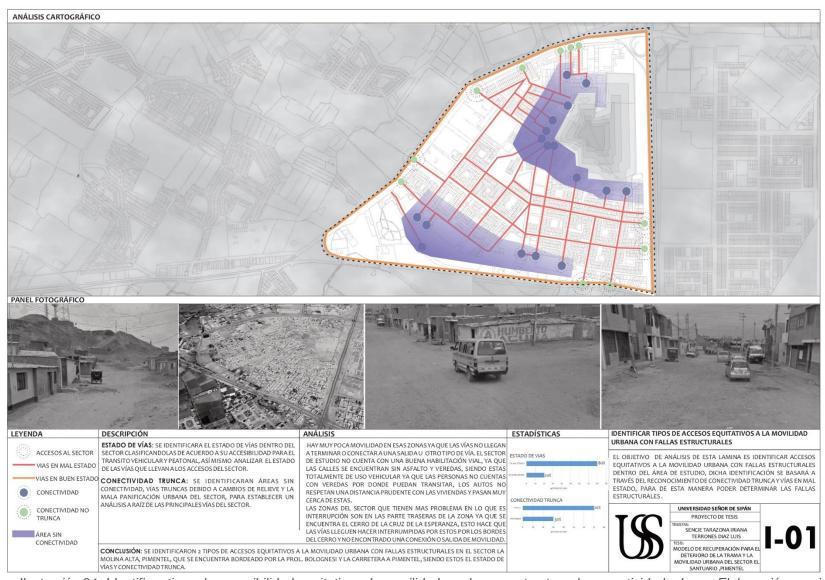


Ilustración 21. Identificar tipos de accesibilidad equitativa a la movilidad con buena estructura de conectividad urbana. Elaboración propia

# Identificar el tipo de carencia de movilización urbana sostenible.

# Objetivo:

Es el de identificar las carencias de movilización urbana sostenible, dicha identificación se basará a través del reconocimiento de los sistemas de transporte, habilitación de espacios públicos y la presencia de veredas en manzanas.

### **Análisis:**

En el sector se encontró una empresa de transporte, esta sería la línea la molina, que abarca una ruta muy reducida dentro del sector, esta empresa no estaría abasteciendo a la cantidad de pobladores que se encuentra en el área de estudio, debido a que es un sector en proceso de consolidación, también se registró movilización por medio de mototaxis, siendo esta la más común para movilizarse dentro del sector.

Siendo este un sector que se ha ido consolidando a partir de apropiación ilegal, estos no cuentan con vías asfaltadas ni veredas, debido a la falta de planificación, por lo que se ha dado de una forma desordenada y esto genera la alteración de la trama del sector.

#### Conclusión:

Se identificaron 2 tipos de carencia de movilidad sostenible en el sector la Molina Alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos el sistema de transporte y la habilitación de veredas dentro del sector.

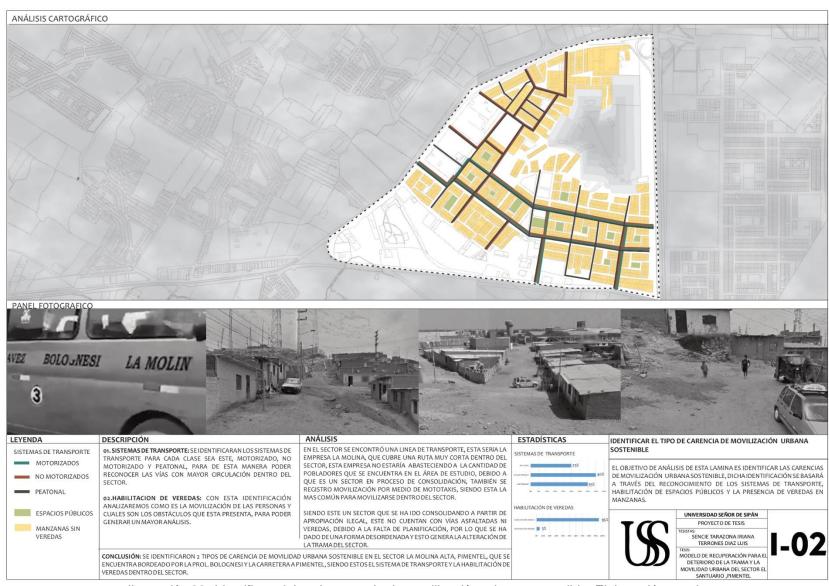


Ilustración 22. Identificar el tipo de carencia de movilización urbana sostenible. Elaboración propia

Identificar los tipos de componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar.

# Objetivo:

Es el de identificar los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar dentro del sector, esto con la finalidad de analizar la conectividad, también se analizarán y detectarán los paraderos informales en vías principales y calles de mayor flujo.

### Análisis:

En mayor porcentaje el sector no cuenta con vías asfaltadas, el 95% del sector está compuesto por vías accidentadas, estando el sector posicionado en una superficie de mayor relieve ha comparación de las vías colectoras que lo rodean, el sector de estudio también se observó la falta de veredas.

En las calles de mayor anchura se detectaron diferentes puntos en donde se han generado paraderos informales, esto generado por la acumulación de personas en ciertos horarios del día, generalmente entre las 6 y 8 de la mañana, estos puntos de concentración han sido utilizados por mototaxis y combis como lugares de parada para la recolección de paraderos

#### Conclusión:

Se identificaron 3 tipos de calles para la movilidad o para la socialización con equipamientos de uso público en el sector la molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos la accesibilidad de calles, espacios públicos habilitados y espacios públicos inhabilitados.

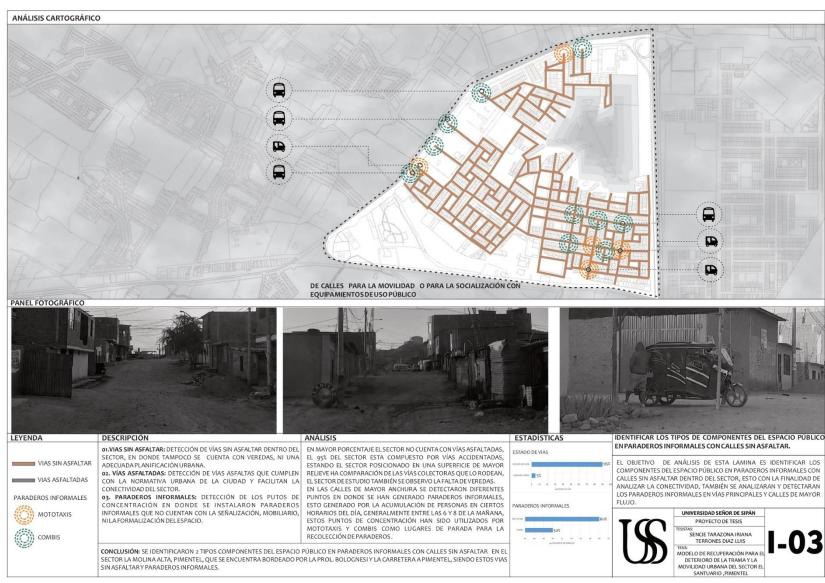


Ilustración 23. Identificar los tipos de componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar. Elaboración propia

Identificar tipos de calles para la movilidad o para la socialización con equipamientos de uso público.

# Objetivo:

Es el de identificar los espacios públicos habilitados para el uso público, reconocer los espacios públicos inhabilitados y su influencia en el entorno, de la misma manera analizar el flujo peatonal en la prolongación Bolognesi.

#### Análisis:

Los espacios públicos dentro del sector se encuentran habilitados en un 40%, en 60% se identifican en porcentaje los espacios públicos inhabilitados, que han no han cuentan con una losa o equipamiento, pero son usados como espacios recreativos de igual manera.

En la prolongación Bolognesi se identificaron muros ciegos y así como en la vía de evitamiento, lo que reduce la peatonización en esas zonas.

#### Conclusión:

Se identificaron 2 tipos componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar en el sector la molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estas vías sin asfaltar y paraderos informales.

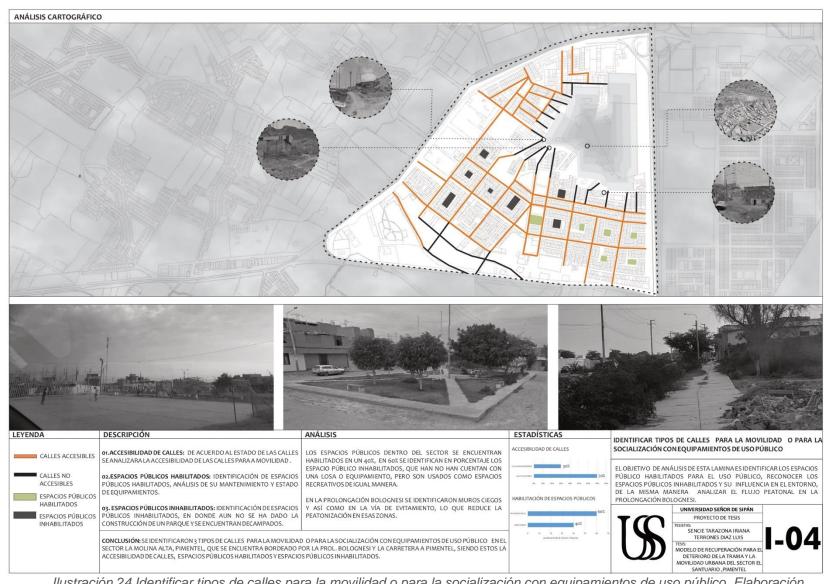


Ilustración 24.Identificar tipos de calles para la movilidad o para la socialización con equipamientos de uso público. Elaboración propia

# Identificar el tipo de déficit de la planificación urbana.

# Objetivo:

Es el de identificar el déficit de la planificación urbana por posesión informal que no han tenido una habilitación urbana adecuada, para analizar como esto ha afectado la formación de la trama del sector.

#### Análisis:

El sector de estudio La molina alta- Pimentel, es un área que se ha consolidado de manera informal con el pasar de los años, es esta la razón por la cual la trama se encuentran fracturada y tiene problemas de vialidad, el sector cuenta con un 25% de viviendas de material rústico y un 75% de material noble, en las zonas que se encuentran actualmente en proceso de consolidación, lo que representa el 30% del sector se plantean diferentes teorías como mejora para su futuro sistema vial y que la conectividad y movilidad urbana se puedan recomponer.

# Conclusión:

Se identificaron 3 tipos de déficit de planificación urbana en el sector la molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos la materialidad de vivienda, habilitación por posesión informal y zonas en proceso de consolidación.

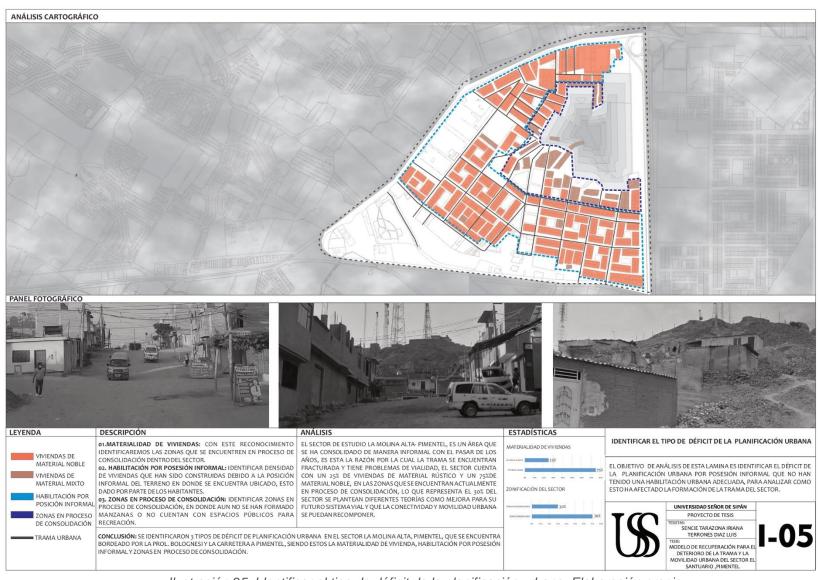


Ilustración 25. Identificar el tipo de déficit de la planificación urbana. Elaboración propia

Identificar el tipo de deficiente conservación y planificación de áreas verdes.

# Objetivo:

Es el de identificar los espacios públicos en mal estado, que no cumplen con la implementación adecuada para el uso social, áreas vacías que contienen puntos críticos de contaminación, así como muros ciegos que reducen el tránsito peatonal.

#### Análisis:

Los espacios públicos dentro del sector se observan deteriorados debido a una falta de mantenimiento, en algunos espacios se pudo observar una falta de equipamientos para el uso público, existen equipamientos que fueron instalados por los mismos poblados por palos de madera y materiales reciclados. se puedo medir también la longitud de muros ciegos en el sector, estos fueron observados en las vías colectoras que representan los ingresos al sector. dentro de las áreas vacías se identificaron puntos críticos de contaminación, una muestra clara se puede observar en la prolongación Bolognesi en donde se pueden observar botaderos de basura.

#### Conclusión:

Se identificaron 3 tipos de deficiente conservación y planificación de áreas verdes en el sector la molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Prolongación Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos los espacios públicos en mal estado, muros ciegos y áreas vacías.



Ilustración 26. Identificar el tipo de deficiente conservación y planificación de áreas verdes. Elaboración propia

#### 2.6. Criterios éticos.

Buscando que la investigación se lleve a cabo dentro de los principios éticos, se ejecutarán los siguientes aspectos, la información que haya sido recaudada de personas involucradas dentro del ámbito de estudio deberán de ser personas que tengan conocimiento basto sobre los temas a tratar, con la finalidad de sustentar claramente ciertas pautas de la investigación; se verificara que se cuenten con los recursos necesarios para llevar a cabo dicho estudio; se deberá procurar que el interés público esté relacionado con la investigación y con sus resultados, finalmente que esta investigación sea en favor a la sociedad y a la población del lugar de estudio.

# 2.7. Criterios de Rigor Científico.

La presente investigación cuenta con los siguientes criterios de rigor, para ayudar a entender mejor las problemáticas que se presentan, estos son:

- a) Causas
- b) Efectos
- c) Deficiencias
- d) Consecuencias
- e) Propósito

# III. RESULTADOS.

# 3.1. Resultados en Tablas y Figuras.

Estructurar la alteración de la conectividad vial y peatonal.

# Objetivo:

Es el de estructurar la alteración de la conectividad vial y peatonal a través de la valoración del cruce de los componentes: flujos de transporte, estado de vías, conectividad trunca y espacios públicos, con los sistemas de actividades: tipos de accesos equitativos, tipos de carencia en la movilidad, el resultado de la valoración dará un indicio para la formulación de estrategias.

# Análisis:

En el análisis realizado se identificó, el mal estado de vías que se encuentra localizado en el borde del área con mayor relieve al interior del sector, esta llega a tener un 90% de vías sin asfaltar, también se identificó vías truncas al interior del terreno que genera escases de transporte público con un 70% de conectividad trunca y tiene como consecuencia que el sistema de transporte sea reducido en el sector, al igual que los espacios públicos se encuentren en mal estado sin ningún mantenimiento.

#### Conclusión:

Se identificaron 4 componentes para la estructuración la deformación de la conectividad vial y peatonal en el sector La molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Pról. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos componentes: estado de vías, conectividad trunca y sistemas de transporte y espacios públicos.

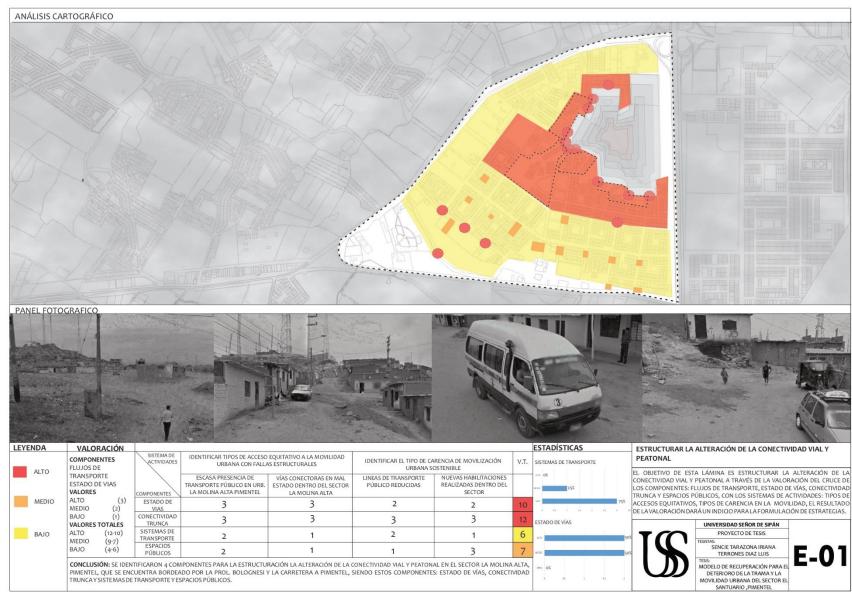


Ilustración 27. Estructurar la deformación de la conectividad vial peatonal. Elaboración Propia

# Estructurar la perturbación de la conectividad de la trama urbana. Objetivo:

Es el de estructurar la perturbación de conectividad de la trama urbana a través de la valoración del cruce de los componentes: paraderos informales, vías sin asfaltar, malas habilitaciones, zonas en proceso de consolidación, con los sistemas de actividades: componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar y planificación de hab. urbanas, tipos de déficit de la planificación urb., el resultado de la valoración dará un indicio para la formulación de estrategias.

#### Análisis:

En el estudio realizado al sector, se pudo identificar la presencia de paraderos informales, entre combis que representan el 45% y mototaxis siendo el 55%, los cuales representan una valoración media en relación a la perturbación de la conectividad de la trama urbana, de la misma manera se pudo identificar vías sin asfaltar en un 95% lo que corresponde a una valoración alta que engloba todo el sector, al igual que la mala habilitación urbana que se dio por consecuencia de la posesión informal de terrenos ocasionando la deformación de la trama, finalmente se reconocieron las zonas en proceso de consolidación que se han asentado en los alrededores del área con mayor relieve en el sector.

#### Conclusión:

Se identificaron 4 componentes para la estructuración de la perturbación de conectividad de la trama urbana en el sector La molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Pról. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos componentes: paraderos informales, vías sin asfaltar, mala habilitación y zonas en proceso de consolidación.

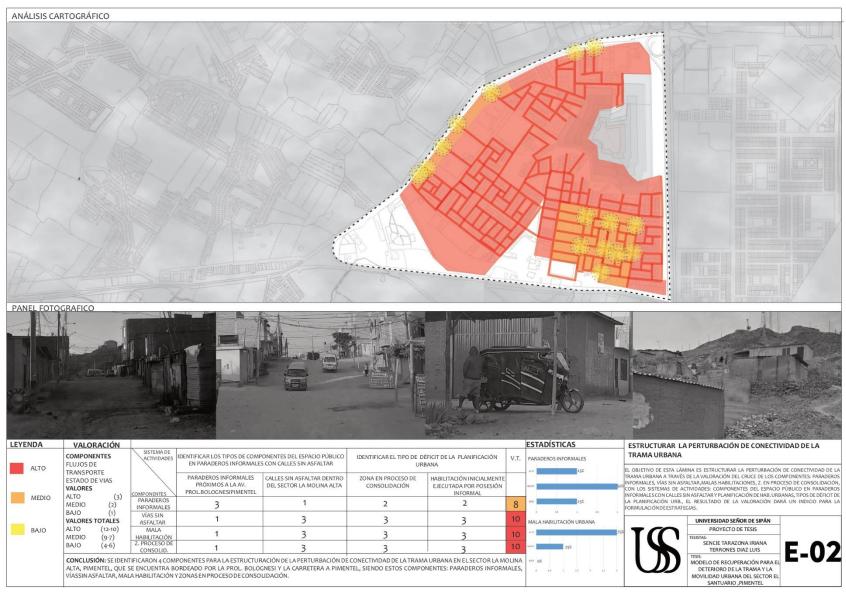


Ilustración 28. Estructurar la perturbación de la conectividad de la trama urbana. Elaboración Propia

# Estructurar la degradación de la actividad en el espacio público.

# Objetivo:

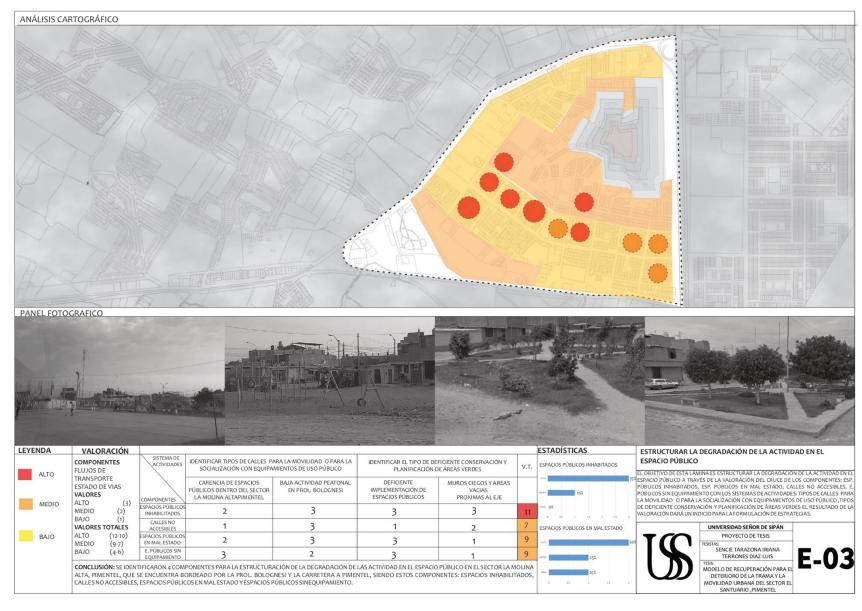
Es el de estructurar la degradación de la actividad en el espacio público a través de la valoración del cruce de los componentes: esp. públicos inhabitados, esp. públicos en mal estado, calles no accesibles, e. públicos sin equipamiento con los sistemas de actividades: tipos de calles para la movilidad o para la socialización con equipamientos de uso público ,tipos de deficiente conservación y planificación de áreas verdes el resultado de la valoración dará un indicio para la formulación de estrategias.

#### Análisis:

En el análisis realizado se identificó, espacios públicos inhabilitados en un 60% lo que genera una valoración alta con respecto a la degradación de dichos espacios dentro del sector, también se encontró calles con poca accesibilidad en un 30% en relación a las calles del sector estudiado, los espacios públicos en mal estado y sin equipamiento tienen una valoración media siendo estos el 80% según el análisis de estado de conservación en el ámbito de estudio.

#### Conclusión:

Se identificaron 4 componentes para la estructuración de la degradación de las actividades en el espacio público en el sector La molina alta, Pimentel, que se encuentra bordeado por la Pról. Bolognesi y la carretera a Pimentel, siendo estos componentes: espacios inhabilitados, calles no accesibles, espacios públicos en mal estado y espacios públicos sin equipamiento.



Dυ

	Discusion del tipo de perturbación de la conectividad de la trama.								
Resultados	Teoria de la calle para la movilidad o para la socialización	Contrastación	Conclusión	Estrategias primarias de la propuesta	Com	patibilidad /Diseño			
Alta perturbación de la conectividad de la trama por la mala habilitación y zonas en proceso de consolidación.		En la presente investigación se identifico una alta perturbación de la conectividad de la trama por la mala habilitación y zonas en proceso de consolidación contrastando con la teoria de la calle para la movilidad o para la socialización al no cumplir con la mejora de la calidad de vida.	La alta perturbación de la conectividad de la trama por la mala habilitación y zonas en proceso de consolidación,presenta afectación para la mejora de la calidad de vida.	Estrategias en relación a la mejora de la calidad de vida para la alta perturbación de la conectividad de la trama por la mala habilitación y zonas en proceso de consolidación.	CONEXIÓN, generar un punto de conexión, con la finalidad de lograr				
Media perturbación de la conectividad de la trama por vias sin asfaltar.	Mejora de la calidad de vida	En la presente investigación se identifico una media perturbación de la conectividad de la trama por vias sin asfaltar contrastando con la teoria de la calle para la movilidad o para la socialización al no cumplir con la mejora de la calidad de vida.	La media perturbación de la conectividad de la trama por vias sin asfaltar, presenta afectación para la mejora de la calidad de vida.	Estrategias en relación a la mejora de la calidad de vida para la media perturbación de la conectividad de la trama por vias sin asfaltar.	CONCILIAR, mejoramiento de vías adyacentes al proyecto.	<b>X</b> → <b>A</b>			
Baja aperturbación de la conectividad de la trama por paraderos informales		En la presente investigación se identifico una baja perturbación de la conectividad de la trama por paraderos informales contrastando con la teoria de la calle para la movilidad o para la socialización al no cumplir con la mejora de la calidad de vida.	La baja perturbación de la conectividad de la trama por paraderos informales, presenta afectación para la mejora de la calidad de vida.	la calidad de vida para la baja	DESATURACIÓN, desaturar la carretera pimentel mediante un enlace que pueda conducir el transito hacia av. Prol. Bolognesi.				

Ilustración 30. Discusión del tipo de alteración de la conectividad vial y peatonal. Elaboración propia

•	Discusion del tipo de alteración de la conectividad vial y peatonal.								
Resultados	Teoria sobre el acceso equitativo a la movilidad urbana	Contrastación	Conclusión	Estrategias primarias de la propuesta	Com	patibilidad /Diseño			
Alta alteración de la conectividad vial y peatonal por el estado de vias y conectividad trunca.		En la presente investigación se identifico una alta alteración de la conectividad vial y peatonal por el estado de vias y conectividad trunca, contrastando con la teoría sobre el acceso equitátivo a la movilidad urbana al no cumplir con proyectos en función a la sociedad.	La alta alteración de la conectividad vial y peatonal por el estado de vias y conectividad trunca, presenta afectación para los proyectos en función a la sociedad	Estrategias para proyectos en funcion a la sociedad para la alta alteración de la conectividad vial y peatonal por el estado de vias y conectividad trunca.					
Media alteración de la conectividad vial y peatonal por la implementación de espacios públicos.	Proyectos en función a la sociedad	En la presente investigación se identifico una media alteración de la conectividad vial y peatonal por la implementación de espacios públicos, contrastando con la teoria sobre el acceso equitativo a la movilidad urbana al no cumplir con proyectos en función a la sociedad.	La media alteración de la conectividad vial y peatonal por la implementación de espacios públicos, presenta afectación para los proyectos en función a la sociedad.	Estrategias para proyectos en funcion a la sociedad para la media alteración de la conectividad vial y peatonal por la implementación de espacios públicos.		<b>☆</b> + ¶			
Baja alteración de la conectividad vial y peatonal por los sistemas de transporte.		En la presente investigación se identifico una baja alteración de la conectividad vial y peatonal por los sistemas de transporte, contrastando con la teoria sobre el acceso equitativo a la movilidad urbana al no cumplir con proyectos en función a la sociedad.	La baja alteración de la conectividad vial y peatonal por los sistemas de transporte, presenta afectación para los proyectos en función a la sociedad.	Estrategias para proyectos en funcion a la sociedad para la baja alteración de la conectividad vial y peatonal por los sistemas de transporte.	POTENCIALIZAR, potenciializar la av. Prolongación bolognesi como nuevo eje vial.				

Ilustración 31. Discusión del tipo de perturbación de la conectividad de la trama. Elaboración propia.

	Discusion del tipo de degradación de la actividad en espacios públicos.								
Resultados	Teoria de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar.	Contrastación	Conclusión	Estrategias primarias de la propuesta	Compatibilidad łDiseño				
Alta degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos inhabilitados.		En la presente investigación se identifico una alta degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos inhabilitados contrastando con la teoria de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar al no cumplir con los espacios públicos interactivos.	La alta degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos inhabilitados,presenta afectación para los espacios públicos interactivos.	Estrategias en relación a los espacios públicos interactivos para la alta degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos inhabilitados.	INTEGRACIÓN SECTORIAL, mediante un espacio público que se adelanta al proyecto mediante una plataforma de acceso.				
Media degradación de la actividad en espacios públicos por calles no accesibles y espacios públicos en mal estado.	Espacios públicos interactivos	En la presente investigación se identifico una media degradación de la actividad en espacios públicos por calles no accesibles y espacios públicos en mal estado contrastando con lateoria de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfalta al no cumplir con los espacios públicos interactivos.	La media degradación de la actividad en espacios públicos por calles no accesibles y espacios públicos en mal estado , presenta afectación para los espacios públicos interactivos.	Estrategias en relación a los espacios públicos interactivos para la media degradación de la actividad en espacios públicos por calles no accesibles y espacios públicos en mal estado.	ENLAZAR, generar acceso mediante espacios publicos que				
Baja degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos sin equipamientos.		En la presente investigación se identifico una baja degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos sin equipamientos contrastando con la teoria de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfalta al no cumplir con los espacios públicos interactivos.	La baja degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos sin equipamientos, presenta afectación para los espacios públicos interactivos.	Estrategias en relación a los espacios públicos interactivos para la baja degradación de la actividad en espacios públicos por espacios públicos sin equipamientos.	ACTIVAR., colocar equipamientos que tengan un mejor cuidado y activen los espacios publicos.	<u></u> →			

Ilustración 32. Discusión del tipo de degradación de la actividad en espacios públicos. Elaboración propia.

# 3.2. Discusión de resultados.

En lo que corresponde a la Variable Deterioro de la trama y la movilidad urbana se observa que todos sus indicadores tienen presencia: estadística, física, sistémico, geo referenciado, modelado, y psicológico. Lo que validaría el diagnóstico, marco teórico, y propuesta de la presente investigación.

En cuanto a la variable Diseño de estación intermodal, encontramos que sus indicadores, no presentan algún tipo de aplicación, conocimiento de ellos o proceso, lo que demuestra y corrobora la originalidad del marco teórico y la propuesta. Tal como se puede observar en el cuadro de la matriz lógica de operacionalización y operativización de variables que presentamos.

VALIDACION CIENTIFICA DE 02 VARIABLES Y 20 INDICADORES, QUE REPRESENTAN AL PROBLEMA, HIPOTESIS, Y PROPUESTA									
		U. MEDID.		NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA VALIDACIÓN EMPÍRICA					
VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADORES	N/O	ANALISIS GRÁFICO	ENTREVISTA	OBSERV. PARTICIP.	ANALISIS DOCUM.	NIVELES DE PRESENCIA		
	Paraderos informales en calles sin asfaltar.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	TIENEN PRESENCIA		
INDEFENDIENTE	Fallas estructurales de la conectividad urbana.	ORDINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO		]		
DETERIORO DE LA TRAMA Y LA	Alteración de la movilidad debido a la deficiencia de equipamiento de uso público.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	EN DIVERSOS PORCENTAJES, A NIVEL FÍSICO, GEOREFERENCIADO, SISTÉMICO, Y DE MODELADO. LOS MISMOS QUE SE PUEDEN OBSERVAR EN LOS		
MOVILIDAD	Carencia de movilización urbana sostenible.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	PRODUCTOS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN		
URBANA DEL	Déficit de la planificación territorial.	NOMINAL	REALIZADO	IREALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	GEOGRÁFICA - SIG, ASI COMO EN LOS		
	Deficiente conservación y planificación de áreas verdes.	ORDINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	RESULTADOS DE LA ENTREVISTA APLICADA,		
SECTOR LA	Alteración de la conectividad de vial y peatonal.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	UBICADOS EN LOS ANEXOS CORRESPONDIENTES.		
MOLINA ALTA,	Perturbación de conectividad de la trama urbana.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	LO QUE DEMUESTRA Y VALIDA EMPIRICAMENTE AL		
	Degradación de la actividad del espacio público.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	PROBLEMA, HIPOTESIS, Y PROPUESTA, EN OTRAS		
	Deterioro de la trama y la movilidad urbana.	NOMINAL	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	PALABRAS, OTORGA VALIDACIÓN EMPIRICA Y EPISTEMOLÓGICA, AL DIAGNÓSTICO, MARCO TEÓRICO, Y PROPUESTA.		

		U. MEDID.	NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA VALIDACIÓN EMPÍRICA				
	INDICADORES	N/O	ANÁLISIS GRÁFICO	ENTREVISTA	OBSERV. PARTICIP.	ANALISIS DOCUM.	NIVELES DE PRESENCIA
	Teoría de los componentes del espacio público	NOMINAL	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	
	Teoría del acceso equitativo a la movilidad urbana.	ORDINAL	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	
	Teoría de la calle para la movilidad o para la socialización	ORDINAL	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	
VARIABLE	Análisis de la carencia de movilización urbana sostenible.	ORDINAL	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	REALIZADO	
DEPENDIENTE	Análisis del déficit de la planificación urbana.	NOMINAL	REALIZADO	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	
DISEÑO DE ESTACION INTERMODAL	Análisis de la deficiente conservación y planificación de áreas verdes.	NOMINAL	REALIZADO	REALIIZADO	REALIZADO	REALIZADO	INEXISTENTE COMO CONOCIMIENTO, APLICACIÓN Y PROCESO LO QUE DEMUESTRA Y VALIDA LA PERTINENCIA Y ORIGINALIDAD DEL MARCO TEÓRICO Y LA PROPÜESTA
	Sistematización de la alteración de la conectividad vial y peatonal.	NOMINAL	REALIZADO	IMPERTINENTE	REALIZADO	REALIZADO	
LITERIODIE		NOMINAL	REALIZADO	IMPERTINENTE	REALIZADO	REALIZADO	
	Sistematización de perturbación de la conectividad de la trama urbana.	ORDINAL	REALIZADO	IMPERTINENTE	REALIZADO	REALIZADO	
	Sistematización de la degradación de la actividad del espacio público.	ORDINAL	REALIZADO	IMPERTINENTE	REALIZADO	REALIZADO	
	Evaluación del desgaste de la configuración urbana y su movilidad interna.	ORDINAL	REALIZADO	IMPERTINENTE	REALIZADO	REALIZADO	

# 3.3. Aporte práctico.

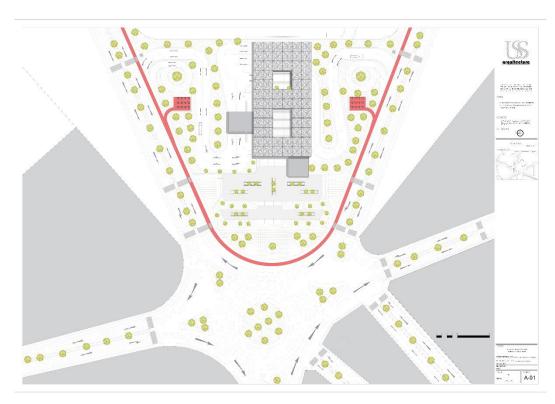


Ilustración 33. Master Plan-Proyecto Estación intermodal. Elaboración propia

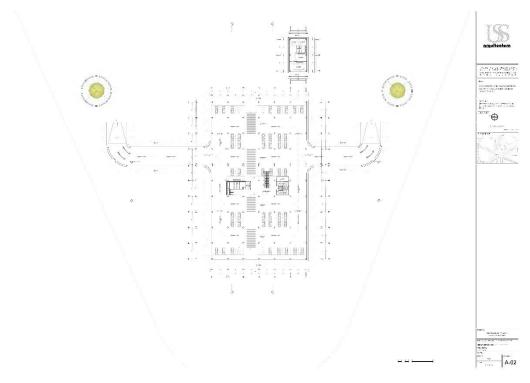


Ilustración 34. Planta Sótano-Proyecto Estación intermodal. Elaboración propia



Ilustración 35. Primera Planta. Proyecto Estación intermodal. Elaboración propia

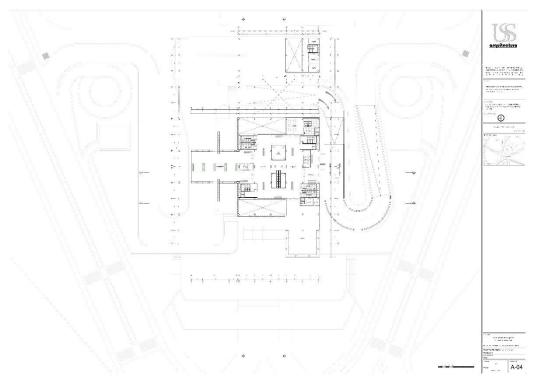


Ilustración 36. Segunda Planta- Proyecto Estación intermodal. Elaboración propia



Ilustración 37. Cortes – Proyecto Estación Intermodal. Elaboración propia



Ilustración 38. Elevaciones – Proyecto Estación intermodal. Elaboración propia



Ilustración 39. Atmosfera del proyecto. Elaboración propia

# IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1. Conclusiones.

- Se identificó la problemática y la calidad cualitativa en su relación a la Teoria de los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar, Teoria sobre la accesibilidad equitativa la movilidad urbana y Teoria de la calle para la movilidad o para la socialización, dando como resultado el modelamiento de la propuesta.
- Se logró fundamentar la degradación de la trama y la movilidad urbana,
   como una nueva propuesta urbana y planeamiento.
- Luego de aplicar las herramientas proporcionadas por la matriz de operación y operativización relacionadas con el diagnóstico, se extrajeron las siguientes conclusiones.:
  - a. Análisis Documentario. Permitió reconocer y ubicar causalidades causantes de las manifestaciones sistémico-cualitativas de la degradación de la trama y la movilidad urbana.
  - b. Entrevista. Realizada al 100% de la población responsable de la gestión de edificaciones, este conformada por 3 funcionarios, encontrándose que desconocen las teorías sobre Componentes del

- espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar, la accesibilidad equitativa a la movilidad urbana y la calle para la movilidad o para la socialización.
- c. Observación Participante. Se observó cualitativamente, los componentes del espacio público en paraderos informales con calles sin asfaltar. Asi como el accesibilidad equitativa a la movilidad urbana, y la calle para la movilidad o para la socialización, reforzándolo con evidencias fotográficas.
- d. Análisis gráfico. En el presente estudio, los atributos similares a instrumentos juegan un papel importante en el análisis urbano y territorial ideal, donde se puede apilar la degradación de la parcela y recopilar la información en gráficos de movilidad urbana del sector. Finalmente, el presente estudio logró encontrar objetivamente la existencia de un indicador o grupo de indicadores para cada variable.

En lo académico se obtuvo:

- a) La teoría de los componentes del espacio público en paradas informales con caminos de terracería como herramienta para generar diseño, estrategia, modelación de procesos de investigación, la teoría de la accesibilidad equitativa a la movilidad; la teoría científica de la carretera para la movilidad o socialización La importancia de usar el trabajo.
- b) El enfoque de investigación cualitativa es visto como una metodología para enriquecer los modelos propuestos de reconstrucción de la movilidad urbana con características exploratorias, explicativas y proposicionales.
- c) Se ha establecido la eficacia del modelado como un método y una estrategia bien razonados para la investigación científica cualitativa.
- d) Los enfoques actuales de la investigación cualitativa han enriquecido nuestra propuesta de modelos de análisis sistemático en forma de información importante, que estudió la degradación de la trama urbana y la movilidad en La molina alta, Pimentel.

- e) Proponemos una metodología para el análisis de la movilidad urbana basada en el modelo de reconstrucción del trabajo actual, ofrece una nueva metódica para de estudio de la movilidad urbana.
- f) Se logró elaborar un "Informe de investigación para el Diseño de estación intermodal para el deterioro de la trama urbana y la movilidad del sector La molina alta, Pimentel. que da un proceso adaptable a cualquier realidad problemática con condiciones similares.

# 4.2. Recomendaciones.

El presente estudio tuvo como objetivo analizar la degradación del suelo y la movilidad urbana, y otros investigadores han trabajado para abordar la falta de espacio público desde estaciones de acceso informal y equitativo con la movilidad urbana. Tienes que investigar un poco. Para movilidad o socialización.

Las municipalidades identifican la accesibilidad equitativa a la movilidad, la privación de la movilidad, los componentes de los espacios públicos en paradas informales, los tipos de calles en movimiento o sociales, la falta de planificación, la conservación y planificación ecológica inadecuada. Es necesario implementar programas de reestructuración urbana para prevenirlos o abordarlos.

Las municipalidades deberían establecer un programa de educación en gestión de la ciudad para implementar un programa de regeneración centrado en la movilidad urbana, reconstruyendo el reciente deterioro de las redes integradas.

#### **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
- 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
- Blanco, L. (2010). *plan de accesibilidad*. Obtenido de https://ddd.uab.cat/pub/estudis/2007/hdl\_2072\_4720/LIBRO\_BLANCO\_AC CESIBILIDAD\_2003.pdf
- Carrascal, J. C. (2017). El deterioro del espacio publico y su impacto en las áreas destinadas a la socialización y al desarrollo de la accesibilidad de las ciudades. Barcelona: Universidad autonoma de barcelona.
- CASIOPEA. (2014). *Movilidad Urbana*. Obtenido de https://wiki.ead.pucv.cl/Movilidad\_Urbana
- CHEHADE, R. (2018). LA IMPORTANCIA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS. *EL COMERCIO*.
- Guerrero, M. S. (2019). ESTACIÓN INTERMODAL SOSTENIBLE EN EL BARRIO LA REFORMA. Bogota.
- HABITAD, O. (2015). MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. USA. Obtenido de https://escobedo-pb.unhabitat.org/system/documents/attachments/000/000/011/original/f7cfe 918790e79c6935e584c512d3a55667f0071.pdf
- Hernandez, S. (2019). Terminal terrestre en Chimbote.
- 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/f7cfe 918790e79c6935e584c512d3a55667f0071.pdf

- Ortega, R. (2018). PANDO, Estación intermodal en Sagunto.
- Raffino, M. (2020). *Paisaje Urbano*. Argentina. Obtenido de https://concepto.de/paisaje-urbano/#:~:text=El%20paisaje%20urbano%20surge%20de,desarrollo%20como%20por%20su%20deterioro.
- 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 Publico 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
- Velasquez, C. (2019). *Espacio publico y movilidad urbana*. Barcelona, España. Obtenido de
  - http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM\_1de5.pdf
- Yep, A. (2009). *Diseño de espacios públicos*. Obtenido de https://www.cap.org.pe/pdfs/47aniv/yep.pdf
- Zuluaga, J. F. (2017). ¿Qué es movilidad sostenible y por qué es importante?

  Obtenido de https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/por-que-debes-saber-que-es-movilidad-sostenible

#### ENTREVISTA ESTRUCTURADA

# DISEÑO DE ESTACIÓN INTERMODAL PARA EL DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR LA MOLINA – PIMENTEL

En la presente entrevista, te presentamos una serie de preguntas que ayudan a la comprensión del problema de la deficiente conectividad vial y peatonal, permitiendo enriquecer la propuesta de nuestro modelo de análisis sistémico. El modelo generado en la presente investigación, ofrece una nueva metodología para el análisis del Deterioro de la trama y la movilidad Urbana, en el sector La Molina — Pimentel.

Nombre del Entrevistado:	Claudia Sad	u suiz wo	, wy
Cargo labora: Institución:	: Municipalidad	Distribal ou	Pinentel.
Fecha: 17/06/2021 C	elular: -	Gmai	1:
Hora inicio: 01.30 pm	Hora i	finalización:	oz.copm.
1. Describa brevemen	te cómo es la gesti	ón en los com	ponentes del espacio
i	público en su Mui	nicipalidad.	
- El espacio publico os.	la principal inte	racción de un	n sociculad, ex por one
que atrarez ol l area de 6	irrencia de Infraestr	vitura urbana	y Rural se permiate crea
interfases que comolidar			
2. Describa brevemente			
^	movilidad ur		
- Lor sistemor de moy	ilidad urbana f	acilitan el oc	aso a las recipilità
actividades cous: -	Servicio de transp	orte l'acceso a	oportunidados urbanas
investiones en les infra	est ructuros.		

3. Explique brevemente las fallas estructurales de la conectividad en su Municipalidad



Esto fallo el dibe al crecimiento pobleccional no planificado, dificultando la
transchabilidad vibractor como pertanol. Estos fallos punden er: fiscaros,
Deformaciones, etc.
4. Explique brevemente la Teoría sobre la calle para la movilidad o para la
socialización en la Municipalidad.
El desarrollo de una ciudad esta ligado a la sistemas de movilidad, la
and pieve para identificar los relaciones que puede existir entre el espacio
publico y la estructura de movisidad.
5. Brevemente, describa la Teoría sobre del déficit de la planificación urbana en
su Municipalidad
La fatta de obres y projectos que muchos vices se desarrollan sin una
planificación vitama dan cono scultado que el distrito se desarrolle con
problema como coroncia de especios publicas y especios que no generan aporto orbanistico.
6. Brevemente, describa Teoria sobre la la deficiente conservación y planificación
de áreas verdes en su Municipalidad
El distrito enfrenta hay en dia falta de apaisos vendes y la gren posibilidad de



# ENTREVISTA ESTRUCTURADA

# DISEÑO DE ESTACIÓN INTERMODAL PARA EL DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR LA MOLINA – PIMENTEL

En la presente entrevista, te presentamos una serie de preguntas que ayudan a la comprensión del problema de la deficiente conectividad vial y peatonal, permitiendo enriquecer la propuesta de nuestro modelo de análisis sistémico. El modelo generado en la presente investigación, ofrece una nueva metodología para el análisis del Deterioro de la trama y la movilidad Urbana, en el sector La Molina — Pimentel.

Nombre del Entrevistado: Yonathan Monteza Carrido.
Cargo labora: Institución: Municipalidad Destrito da Rineff.
Fecha: 17-06-2021 Celular: 922441209 Gmail: 997-6 hotmail com.
Hora inicio: 8:00 pm Hora finalización: 19:00 pm
1. Describa brevemente cómo es la gestión en los componentes del espacio
público en su Municipalidad.
La municipalidad a través de la generia de Grove, se encarge del
Cierre de breches a los componentes del especio póblico con proyetes
de parimentación, infraestructuras financiación por el estado.
2. Describa brevemente que conocimiento tiene sobre el acceso equitativo a la
movilidad urbana.
Son los desplayamientes de persones y bienes en las audades independentemente
al medio que utilicen pira displazarsi.
3. Explique brevemente las fallas estructurales de la conectividad en su
Municipalidad
STRITAL OF B

Standmiento en la carpeta cafaltre del perimeto, asi como fisores longitudines
y fransversales. Cavancia de veredos pera el fransito peatonel autos
deferentes suchora del distrito.
4. Explique brevemente la Teoría sobre la calle para la movilidad o para la
socialización en la Municipalidad.
Es una via de una población delimitada en ambos lados o un solo lado por edificaciones de concreto armado o otro tipo ca sistema
Cado por edificaciones de concreto armado o otro fipo de Sistema
Construcțio.
5. Brevemente, describa la Teoría sobre del déficit de la planificación urbana en
su Municipalidad
La principal caronia es una s-b-Gerenan de Etation y Projectos
Con la la lata alabace proposado de insurana pillas
con la finalidad, elaborar projector de inversion pública a
nivel d Expediente Tearico.
6. Brevemente, describa Teoria sobre la la deficiente conservación y planificación
de áreas verdes en su Municipalidad
Existo deficiencia por el principal motivo que la majoria de Sectores
Existo deficiencia por el principal motivo que la majoria de Sectores cel destrito no conten con pistas, veredos, jurbinel y
Jardinens.
701-01-0

YONATHAN JESUS MONTEZA GARRIDO INGENIERO CIVIL REG. CIP 247632



2

Anexo 2. Entrevista estructurada 2

# ENTREVISTA ESTRUCTURADA

# DISEÑO DE ESTACIÓN INTERMODAL PARA EL DETERIORO DE LA TRAMA Y LA MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR LA MOLINA – PIMENTEL

En la presente entrevista, te presentamos una serie de preguntas que ayudan a la comprensión del problema de la deficiente conectividad vial y peatonal, permitiendo enriquecer la propuesta de nuestro modelo de análisis sistémico. El modelo generado en la presente investigación, ofrece una nueva metodología para el análisis del Deterioro de la trama y la movilidad Urbana, en el sector La Molina — Pimentel.

Targo la	abora: Institución: ANAUSTA
Techa:	17/06/21 Celular: 942011475 Gmail: drawaduquiguta@gmoil
Hora in	
1. I	Describa brevemente cómo es la gestión en los componentes del espacio
	público en su Municipalidad.
	LA GESTION EN US RECEPCIÓN DE LOS ESPACIÓS PUBLICOS ESTA
	SUJETA A LAS NORMAS ESTABLÉCIDAS EN DS Nº 029-7019-414.
	ASY MISHO ES DE COMPETENCIA A LA PAR DEL CIUDADANDO
2. De	scriba brevemente que conocimiento tiene sobre el acceso equitativo a la
	movilidad urbana.
	and the same and t
	11-17 contract
/	INGUNA
/	INGUNA
,	INGUNA
	Explique brevemente las fallas estructurales de la conectividad en su

4.	Explique brevemente la Teoría sobre la calle para la movilidad o para la socialización en la Municipalidad.							
	BA CALLE, SE CONSIDERA UN ESPACIO PUBLICO,	CON EL USO.						
	DE VID DE CIRCUIACION TANTO PEATONIAL	COMO						

5. Brevemente, describa la <u>Teoría</u> sobre del déficit de la planificación urbana en su Municipalidad

VIEH (CULAR

PROVINCIAL CON TAS H. DISTRITATES, LAS CUALES.

DEPRINA ESTAR EN CONSTATE COMUNICACIÓN SOBRE LOS

DIANES URBANDSO

6. Brevemente, describa Teoria sobre la la deficiente conservación y planificación de áreas verdes en su Municipalidad

IN ENTIDAD RUBLICA, NECESITA UN CATASTRO.

ACTUALITADO CONSTANTEMENTE, DEL CUAL SE PUEDA

TENER CONOCUMIENTO. DE LOS BIENES INHUEBIES DEL

ESTADO RUE PUEDAN ESTAR. EN ESTADO PRECARIO,

Y EL CUAL NECESITENDO DE LOS ESPACIOS PUBLICOS.



2