



FACULTAD DE CIENCIAS AMBIENTALES
CARRERA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
AMBIENTAL

“EL AUMENTO DE LA MOVILIDAD Y SU EFECTO EN LA CAPACIDAD
INTEGRADORA (IDENTIDAD Y PERTENENCIA) DEL ESPACIO PÚBLICO, EN LA
AV. FRANCISCO BOLOGNESI Y SU ENTORNO INMEDIATO DEL DISTRITO DE
INDEPENDENCIA, LIMA AL 2019”

Trabajo de Investigación para optar el grado de:
BACHILLER EN ARQUITECTURA Y URBANISMO AMBIENTAL

Presentado por:
Giezi Yamilet Silva Valqui
Katy Carol Urruchi Pariona

Asesor:
Shirley Emperatriz Chilet Cama

Lima – Perú
2019



RESOLUCIÓN DIRECTORAL ACADÉMICA DE CARRERA N°005-2020-DACAU-DAFCA-U.CIENTIFICA

FACULTAD DE CIENCIAS AMBIENTALES
CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO AMBIENTAL

Lima 06 de febrero del 2020

VISTO:

La revisión realizada y la aprobación de Trabajo de Investigación titulado: “El aumento de la movilidad y su efecto en la capacidad integradora (identidad y pertenencia) del espacio público en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia, Lima al 2019”, presentado por:

- Giezi Yamilet Silva Valqui
- Katy Carol Urruchi Pariona

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo al Reglamento General de la Universidad Científica del Sur y los reglamentos de pregrado para obtener el grado de Bachiller en **Arquitectura y Urbanismo Ambiental**, en la **Facultad de Ciencias Ambientales**, se debe desarrollar un trabajo de investigación.

Que, de acuerdo a la normativa vigente de la Universidad Científica del Sur, en uso de las atribuciones conferidas al Director Académico de Carrera.

SE RESUELVE:

Aprobar e inscribir el trabajo de investigación titulado “El aumento de la movilidad y su efecto en la capacidad integradora (identidad y pertenencia) del espacio público en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia, Lima al 2019” con N° de registro de la carrera: **006-FCA-AUA**.

Nombrar al docente / colaborador **Dr. Arq. Shirley Emperatriz Chilet Cama** como asesor de dicho trabajo de investigación.

Regístrese, comuníquese y archívese,


Arq. Javier Humberto Bouby Vega
Director Académico de Carrera
Arquitectura y Urbanismo Ambiental

T//((51)) 610 6400
opción 2
www.cientifica.edu.pe

Campus
Panamericana Sur
km 19 - Lima 42

RESUMEN

El crecimiento de las ciudades ha estado vinculado a la movilidad y el aumento de vehículos en las vías; esto ha impactado negativamente en el carácter del espacio público, debilitando la identidad y el sentimiento de pertenencia hacia estos espacios. El presente artículo tiene como objetivo analizar cómo el aumento de la movilidad afecta la capacidad integradora del espacio público, en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia en la ciudad de Lima. Se usó el método PER y las fuentes primarias mediante cuestionarios y fichas de observación para la recolección de datos, y se concluye que mientras mayor impacto tenga la movilidad y menos usos haya sobre un espacio público menor será la identidad de los habitantes hacia este.

Palabras clave: movilidad vehicular, identidad, espacio público, lugar.

ABSTRACT

The growth of cities has been linked to the mobility and increase of vehicles on the tracks; this has had a negative impact on the nature of the public space, weakening the identity and feeling of belonging to these spaces. This article aims to analyze how increased mobility affects the integrative capacity of public space, in the Av. Francisco Bolognesi and his immediate surroundings of the district of Independencia in the city of Lima. The PER method and primary sources were used through questionnaires and fact sheets for data collection, and concluded that the greater the impact of mobility and the fewer uses there are on a public space the identity of the inhabitants towards this.

Keywords: mobility, identity, public space, place.

REVISIÓN TEÓRICA

Según Lange (2004) afirma que el aumento de los niveles de movilidad en las ciudades pone en disputa la capacidad de integración del espacio público en la conformación del “lugar” fomentando el fraccionamiento cultural entre sus habitantes. Además este cambio de escenario, debido a la preferencia del vehículo, reduce los lugares de encuentro o segrega la relación con estos, lo cual pone en riesgo las funciones sociales y culturales que cumplen los espacios públicos.

La Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia, Lima al 2019 presenta los siguientes síntomas: la identidad y pertenencia que se observan en estos espacios son mínimas, ya que no existe grandes relaciones sociales y culturales por parte de los ciudadanos de la zona. Asimismo, uno de los espacios es usado solo para desplazarse y no hay actividades de permanencia, manifestándose así una débil identidad y sentimiento de pertenencia del espacio público; por lo que también se ve presente la inseguridad ciudadana. Estos problemas se deben fundamentalmente por el aumento de la movilidad en el área de estudio, lo que produce congestionamiento de vías y un difícil acceso a los lugares de encuentro. De seguir esta situación

problemática, en el lugar, lo que se prevé es un mayor desplazamiento, espacios residuales y menos permanencia y estabilidad de las personas en el espacio público. Además, una pérdida total de la identidad y sentimiento de pertenencia de estos espacios, y la declinación del espacio público como un área abierta al desarrollo sociocultural. Es decir, habrá un efecto desterritorializador del lugar.

El diseño, usos y equipamiento ayudará a la permanencia dentro del espacio público para fortalecer la débil identidad y pertenencia actual, dado que el espacio público es más que un espacio por el que se transita de manera casual, es donde se dan relaciones sociales de todo tipo y no solo áreas de paso y de contemplación.

Respecto a este tema Lange (2004) en su tesis de maestría tiene por objetivo analizar a los sujetos en el espacio público en medio de la movilidad y el desplazamiento, y su influencia en las formas de identidad, pertenencia e integración social y concluye que los “lugares” y “flujos” son dos contextos que se unen y complementan, es así que permanencia y desplazamiento son dos formas de uso, dos formas de experimentar y darle significación al espacio público. Velásquez, (2015) en su tesis de doctorado, tiene

como objetivo construir la historia de Maracaibo en relación con el transporte urbano, caracterizando el estado del espacio urbano y del peatón impactado por la implementación de la línea 1 del metro y concluye que el metro de Maracaibo pese a ser un instrumento impulsor del desarrollo urbano, no conecta la ciudad, sino que la fragmenta espacialmente, convirtiéndose así en un elemento insostenible de las demandas sociales. . Y Lara (2014) en su tesis tiene como objetivo conocer el reconocimiento que los habitantes de los asentamientos informales hacen sobre el espacio público para analizar el empleo y apropiación de estos espacios, en la ciudad de Managua y concluye que estos espacios responden en relación a las necesidades de los mismos residentes, así estos espacios se utilizan frecuentemente, pues al sentirse propietarios y creadores de los mismos, se transforman en espacios activos y llenos de vida aunque no tengan los requerimientos mínimos.

La hipótesis del trabajo plantea que el aumento de la movilidad afecta la capacidad integradora del espacio público. Por lo que se analizó cómo el aumento de la movilidad afecta la capacidad integradora (identidad y pertenencia) del espacio público, en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia en la ciudad de Lima. Para lo cual se comparó el parque Los Vencedores, Los Astronautas y Chavín de Huantar según el impacto que estos han tenido frente a la movilidad vehicular.

1. Movilidad vehicular

1.1 Flujos vehiculares

Entendido como flujo vehicular al número de vehículos que pasan durante un determinado tiempo en una vía. Este a lo largo de los años ha tomado gran importancia, justamente por el incremento de vehículos en las ciudades, lo que ha llevado al desarrollo de las ciudades en base a la movilidad vehicular. Como menciona Borja (2000) se prioriza la accesibilidad de vehículos y por ende el aumento de vehículos sobre las vías; esto limita una mayor estancia de las personas sobre el espacio público. Asimismo, el concepto de los espacios de flujos empleadas sobre los espacios públicos de la ciudad, incluyendo las avenidas y carreteras, produce una potente inclinación hacia la fragmentación, discontinuidad y el debilitamiento del concepto de espacio de encuentro, perdiendo su capacidad de promover la integración cultural y sobre todo social entre sus habitantes (Lange, 2004).

Además como menciona Gehl (2014) el incremento del tránsito vehicular ha hecho que el desplazamiento peatonal se vuelva casi imposible. Por lo cual, más allá de una vida tranquila de barrio, lo que se observa son flujos vehiculares de manera continua.

1.2 Infraestructura de la movilidad

En el siglo XX, el urbanismo desarrollo una lógica que favoreció al automóvil, por lo cual incito al aumento del volumen vehicular. Es desde ese momento que la multifuncionalidad de las calles se ha reducido paulatinamente hasta transformarla en espacios con predominancia vehicular y por ende espacios de conexión, perdiendo su capacidad de inclusión de actividades de socialización y de intercambio (Velásquez y Carmen, 20015). Asimismo, la construcción de infraestructuras de la movilidad ha afectado desfavorablemente el espacio público, generando espacios inseguros y desagradables o espacios residuales para el uso público; esto ha impulsado a una pérdida de las relaciones culturales dentro de estos espacios, justamente estas relaciones donde son las personas que la usan las que mayor seguridad pueden brindar a estos espacios.

Es decir el valor que las infraestructuras de la movilidad han tenido en la conformación urbana han adulterado las características de sus espacios, fomentando el individualismo, el uso solamente de transeúntes, aquellas personas que consideran importante el lugar pero que no se identifican con estos; y no de usuarios que puedan usar con mayor frecuencia y permanencia estos espacios.

2 Capacidad integradora del espacio público

2.1 Lugar

Los usos asociados a una mayor permanencia son aquellas que están asociadas a una mayor identidad y mayor sentimiento de pertenencia con el espacio público. Y como mencionan Vidal y Pol (2005) la acción y la identificación son dos elementos que se complementan en un lugar. Bajo este pensamiento los parques barriales son entendidos bajo el concepto de lugar.

Los lugares son espacios concretos, geográficamente bien definidos y que poseen tres características comunes: son identificatorios, porque tienen sentido de unidad para aquellos que lo habitan. Relacionales, porque ser miembro de un lugar

antropológico implica un desarrollo grupal... Y por último histórico ya que por ellos transcurre el tiempo, sus pobladores coinciden la duración de su estancia en dichos lugares. (Lange, 2004)

El lugar, por lo tanto se transforma y adquiere un significado importante para propiciar la diversidad de usos y multifuncionalidad, los cuales los otorgan los ciudadanos (Velásquez y Carmen, 20015).

La identidad forma parte trascendental del vínculo entre el habitante y su entorno físico - espacial. Mientras más años convive con el lugar, espacio de encuentro, más adquiere un sentimiento de pertenencia hacia el espacio público. De igual manera, favorecer el espacio público, otorgándoles condiciones espaciales, formales y estéticas proporciona relaciones y sentimiento de pertenencia al lugar (Borja y Muxi, 2003). Además, aconteciendo en estos espacios el eventos esporádicos y desarrollo costumbres (tradiciones), sirven para potenciar la integración social y de igual manera el sentido de pertenencia (Segovia y Neira, 2005).

2.2 Desplazamiento peatonal

El desplazamiento que las personas hacen sobre un espacio público también forma parte de la ocupación y la generación de dinámicas sobre este. Según Gehl (2014) ¡caminar es mucho más que solo circular! Hay comunicación entre las personas, se disfruta del ambiente, de la permanencia y otras experiencias que nuestros sentidos puedan percibir; es decir caminar es una forma especial de interactuar entre personas que comparten un mismo espacio público.

Y como mencionan Díaz y Marroquin (2016) esto es un proceso de movimiento y descanso que permite aprovechar la interrelación con el lugar, creando pertenencia a la ciudad. Sin embargo el espacio público se ha ido transformando en un espacio que solo sirve de conector, es decir, proporciona el desplazamiento de personas, lo cual disminuye la probabilidad de realizar usos esporádicos y de ocio (prácticas sociales) en esos espacios (Velásquez y Carmen, 2015).

3. Metodología

Para el desarrollo de la investigación se utilizara el método “PER”, lo cual indica tres indicadores: a) Indicadores de Presión: Este indicador explica las relaciones entre variables de tipo económico, social, ambiental, cultural e institucional, pudiendo modificar el estado del recurso afectado; b) Indicadores de estado: Este indicador contiene información de cómo se encuentra el recurso o recursos sobre los que actúa el proyecto y c) Indicadores de Respuesta: Son las respuestas de la sociedad a tales transformaciones mediante políticas generales y sectoriales, las cuales se alimentan de presiones de las actividades humanas.

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo. El tipo de investigación según el caso de análisis y resultados es descriptiva, analítica y correlacional; según el periodo y secuencia de estudio es transversal al 2019 y el diseño es no experimental.

Las sub variables “lugar” y “desplazamiento” son variables cualitativa y cuantitativa respectivamente; y las sub variables flujos e infraestructura de la movilidad son variables cuantitativas.

Respuesta: Son las respuestas de la sociedad a tales transformaciones mediante políticas generales y sectoriales, las cuales se alimentan de presiones de las actividades humanas.

La avenida Francisco Bolognesi y su entorno inmediato cuenta con una población de 9700 habitantes según la INEI (2015). Sin embargo para el desarrollo de la investigación se calculó el tamaño de muestra con un nivel de confianza del 95% y un nivel de error de 8%, obteniendo como resultado una muestra representativa simple (aleatoria) de 54 habitantes.

Para el desarrollo de la investigación se usó las fuentes primarias para la recolección de datos en la zona de estudio. Además, las técnicas e instrumentos que se utilizó son la encuesta plasmada en un cuestionario y la observación mediante fichas de observación; también se utilizó fuentes secundarias, datos obtenidos de otros estudios, permitiendo así que estos datos recolectados faciliten la comprobación de la hipótesis. Para el procesamiento de esta información se usó la estadística mediante la ayuda del programa SPSS.

4. Resultados

Parque Los Vencedores:

Este se encuentra rodeada por 2 vías, el Jr. San Francisco con alto tránsito vehicular y la Calle Sanchez Cerro, usada en su mayoría como estacionamiento por los vecinos (ver tabla 1); es así que la mayoría de visitantes a este parque prefieren acceder por la calle Sanchez Cerro pues resulta más fácil y tranquilo acceder por este.

Tabla 1

Velocidad y densidad de vías aledañas al parque Los Vencedores

VÍAS ALEDAÑAS	DENSIDAD VEHICULAR (m ² /vehículo)	VELOCIDAD VEHICULAR (m / s)
Jr. Francisco Bolognesi	130	40
Calle Sanchez Cerro	132*	solo se encuentran vehículos estacionados

* En su mayoría ocupado por vehículos estacionados

Fuente propia

La movilidad en este caso del parque Los vencedores, dificulta el acceso de peatones y con mayor intensidad a la población más vulnerable, ancianos y niños; pues el Jr. San Francisco que es la vía principal para acceder a este no se encuentra con la señalización adecuada y además no cuenta con semáforos, por lo que muchos transeúntes y vecinos exponen sus vidas o deciden simplemente no cruzar hacia el parque.

A pesar de ello solo es afectada por este jirón y es el parque con mayor número de dinámicas durante el día. El concepto de lugar se adapta más a este parque por las actividades de permanencia, representaciones culturales y deportivas que se realizan aquí. Es así que la mayoría de la población y vecinos consideran muy importante este parque, pero la población que más se identifica con estos espacios son los niños (ver tabla 2), por lo juegos recreativos y la loza deportiva que se encuentra aquí. Además este se encuentra muy cerca de su centro de estudios en la calle Sanchez Cerro, por lo que se les facilita acceder a este. El otro público que también se identifica con este parque son los adultos mayores por sus años de vivencia en este lugar, han creado un sentimiento de pertenencia con este espacio.

Este es el parque más frecuentado y más cuidado de los tres parques estudiados, y en el que se desarrollan un mayor número de actividades por lo que hay más identidad con este espacio. Aunque el parque Los astronautas se encuentran al frente de este

porque la mayoría de visitantes no cruza hacia este parque porque lo consideran riesgoso, aún más para los niños por ser una vía con grandes flujos vehiculares y una velocidad alta de circulación.

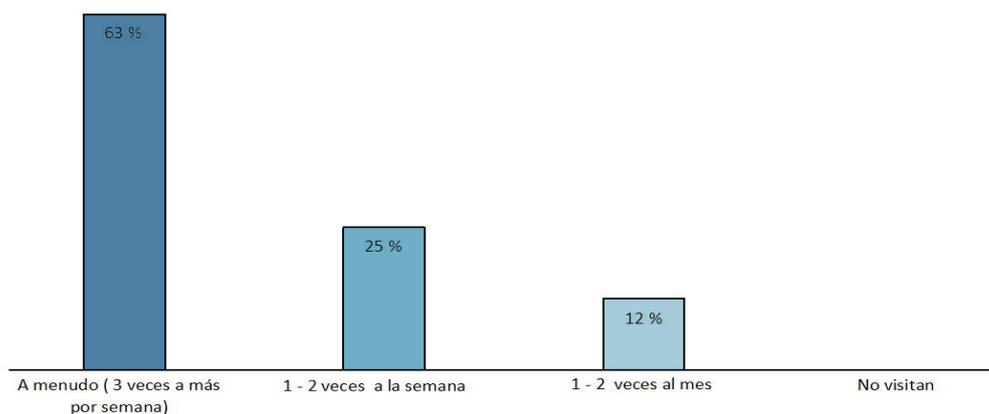
La identidad está relacionada a los usos que se realizan dentro de este parque, este es el que más actividades tiene a diferencia de los otros dos parques. Las usos y/o eventos que se practican son las siguientes: descanso o relajación, ejercicios, juegos infantiles, deporte, campeonatos deportivos por centros educativos u otras instituciones, paseo a mascotas, polladas, actividades por días festivos y otros solo lo usan de paso. Esto también repercute con la frecuencia que los vecinos y ciudadanos visitan el parque (ver tabla 3).

Tabla 2
Importancia e identidad con el parque Los Vencedores

EDAD	IMPORTANCIA				IDENTIDAD	
	Muy importante	Importante	Algo importante	No importante	SI	NO
10 - 17	100%				100%	
18 - 29						
30 - 45	50%	25%	25%		25%	75%
46 - más	50%	50%			50%	50%

Fuente propia

Tabla 3
Frecuencia de visita al parque Los Vencedores



Fuente propia

Parque Los Astronautas:

Este se encuentra rodeada por 4 vías, el Jr. San Francisco con alto tránsito vehicular, las dos calles paralelas Los Astronautas, usada en su mayoría como estacionamiento por

los vecinos, en el cual no transitan vehículos, y la calle Chíncha, con un tránsito vehicular bajo (ver tabla 4).

Tabla 4

Velocidad y densidad de vías aledañas al parque Los Astronautas

VÍAS ALEDAÑAS	DENSIDAD VEHICULAR (m ² /vehículo)	VELOCIDAD VEHICULAR (m / s)
Jr. Francisco Bolognesi	130	40
Calle Los Astronautas (2)	132*	solo se encuentran vehículos estacionados
Calle Chíncha	43*	40

* En su mayoría ocupado por vehículos estacionados

Fuente propia

La población que más se identifica con este parque son los adultos y adultos mayores, pues son estos quienes pasean con sus pequeños hijos o sacan a sus mascotas al parque (ver tabla 5).

A comparación del parque Los vencedores este no es muy frecuentado, es así que se le observa durante ciertos días u horas sin ningún visitante. A pesar que se encuentra al frente del parque Los Vencedores no se conectan, pues por el aumento de la movilidad en el Jr. San Francisco, los vecinos de este lado prefieren no cruzar al otro parque. Esto y las pocas actividades dentro de este espacio hacen que la gente y los vecinos consideren importante al parque, pero no muchos se llegan a identificar con este.

Tabla 5

Importancia e identidad con el parque Los Astronautas

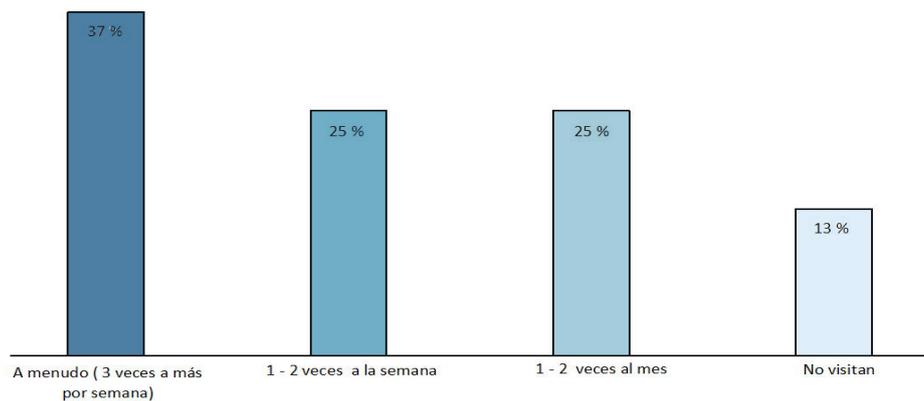
EDAD	IMPORTANCIA				IDENTIDAD	
	Muy importante	Importante	Algo importante	No importante	SI	NO
10 - 17			100%			100%
18 - 29						
30 - 45	25%	50%	25%		75%	25%
46 - más	100%				100%	

Fuente propia

Las actividades que se realizan en este parque son las siguientes: descanso, juegos infantiles, paseo a mascotas y otros únicamente lo usan para transitar, por lo que la frecuencia a la que visitan este parque disminuye a comparación del parque Los Vencedores (ver tabla 6).

Tabla 6

Frecuencia de visita al parque Los Astronautas



Fuente propia

Parque Chavín de Huantar:

Este es el parque más afectado por las vías vehiculares, pues se encuentra rodeado por tres vías, la Av. Alfredo Mendionala, el Jr. San Francisco y la calle Chavín. Todas las vías que lo rodean son de alto tránsito (ver tabla 7), con mayor velocidad y flujo vehicular la Av. Alfredo Mendiola, por ser una avenida aledaña a la Panamericana Norte, en la cual resulta casi imposible cruzar, pues los semáforos no se encuentran en un buen estado y la cantidad de vehículos que cruzan en estas vías son numerosos y continuos durante todo el día.

Tabla 7

Velocidad y densidad de vías aledañas al parque Chavín de Huantar.

VÍAS ALEDAÑAS	DENSIDAD VEHICULAR (m ² /vehículo)	VELOCIDAD VEHICULAR (m / s)
Jr. Francisco Bolognesi	130	40
Av. Alfredo Mendiola	64	80
Calle Chavín	48	40

Fuente propia

Es difícil acceder a este espacio pues se tiene vías rápidas y no hay la señalización adecuada. En este espacio se observa la preferencia al vehículo y no al peatón, es así que este espacio es usado únicamente para del desplazamiento peatonal hacia los paraderos. Las personas que más se han apropiado de este espacio son los comerciantes informales, quienes usan un lado de parque y son los únicos que permanecen varias horas ahí.

Casi ninguna de las personas se identifica con este espacio (ver tabla 8), por lo que tampoco los vecinos lo cuidan, es así que personas alcohólicas y de mal vivir lo han convertido como su espacio de encuentro. Este es el parque que más cambios ha sufrido durante los años anteriores a causa de la infraestructura y el aumento de vehículos en estas vía.

Tabla 8

Importancia e identidad con el parque Chavín de Huantar.

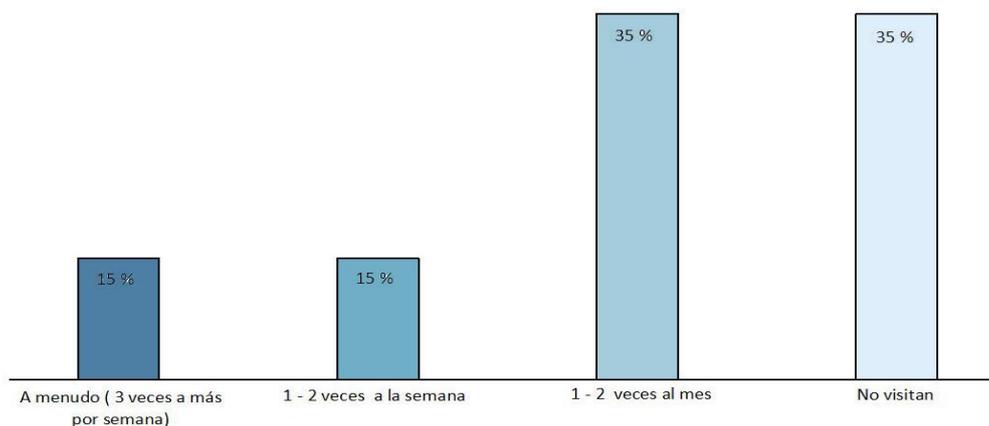
EDAD	IMPORTANCIA				IDENTIDAD	
	Muy importante	Importante	Algo importante	No importante	SI	NO
10 - 17	50%	50%				100%
18 - 29						
30 - 45	25%	25%	50%			100%
46 - más	100%				50%	50%

Fuente propia

En este parque no se presentan usos de permanencia pues únicamente se utiliza para transitar y también es aprovechado por el comercio informal en uno de los perímetros de este, por lo que la mayoría no visita este espacio (ver tabla 9).

Tabla 9

Frecuencia de visita al parque Chavín de Huantar.



Fuente propia

5. Discusión

Según lo expuesto por diferentes autores, se entiende claramente que la nueva “forma de hacer ciudad” condiciona al aumento de la movilidad a grandes distancias, lo que trae

consigo el desarrollo de nuevas infraestructuras que cubran la demanda de la movilidad vehicular, que por consiguiente parte y/o fragmenta el espacio público provocando una alteración en su capacidad integradora de estos espacios, el sentido de pertenencia e identidad. Es por ello, que estas alteraciones en las características de estos “nuevos modelos de espacios públicos” han producido nuevas formas de habitarlo, cuestionando el concepto del espacio público. Según Lange (2004) menciona que:

Este modelo ha propiciado la conformación de centralidades urbanas construidas en función de la movilidad. Y precisamente, una accesibilidad sustentada en la promoción de flujos vehiculares y peatonales restringe las posibilidades de una mayor permanencia y estabilidad de las personas sobre el espacio público.

En el presente caso de investigación, esto no es ajeno, puesto que el desarrollo del Jirón Francisco Bolognesi ha propiciado y generado a la desarticulación de estos tres espacios públicos, como también en el desarrollo de la vivencia colectiva (lugar de encuentro e intercambio). Esto ha provocado, en el lugar, la pérdida de identidad y pertenencia. Sin embargo, esta prevalencia de flujos en estos espacios públicos, de alguna manera promueve cierta forma de interacción, aunque alejándose del valor tradicional que tenían los espacios públicos anteriormente.

CONCLUSIONES

De acuerdo a los resultados obtenidos líneas atrás, el espacio público con más tránsito vehicular y con menos interacciones sociales, se convierte en un espacio público

degradado, perdiendo la identidad de sus habitantes, así como la relación de estos con el lugar

La configuración de las secciones de vía de la Av. Mendiola (vía auxiliar a la Panamericana norte) y el Jr. San Francisco Bolognesi han alterado las características sociales, funcionales y formales del parque Chavín de Huantar, propiciando un no uso del espacio y el desplazamiento como actividad principal. Es decir la infraestructura de la movilidad mientras más impacto tenga sobre el espacio público más será su fraccionamiento hacia el lugar y las actividades que se desarrollan en este.

El alto flujo vehicular impacta sobre el desplazamiento de las personas y las relaciones que los caminantes pueden tener sobre estos espacios, promoviendo el individualismo y fragmentando las interrelaciones de los ciudadanos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Borja, J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Borja, J. (2000). *La ciudad del deseo*. Recuperado de:
<https://core.ac.uk/download/pdf/71043848.pdf>
- Delgado, J., Saavedra, P. y Velasco, R. (2011). *Modelación de problemas de flujo vehicular*. Iztapalapa, México.
- Díaz, M. y Marroquín, J. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público: transmilenio en Bogotá. *Revista de arquitectura*, (18), 126-139.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- González, D. y Domínguez, L. (2014). *Identidad y espacio público: Ampliando ámbitos y prácticas*. Gedisa. Recuperado de:
http://www.doxacomunicacion.es/pdf/resea1_4.pdf
- Guío Burgos, F. A. (2011). Flujos peatonales en infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, 1(29), 179-203.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. Quinta edición. México. *McGraw-Hill*.
- Lange, C. (2004). *Espacio público, movilidad y sujetos urbanos. Estudio de caso: Eje El Golf-Apoquindo* (tesis de maestría). Santiago: PUC.
- Lara, E. (2014). *Reconocimiento, uso y apropiación del espacio público en asentamientos informales* (tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudio Urbanos y Territoriales. Santiago, Chile.

- Martín López, N. (2018). Ciudad Universitaria paseable. Movilidad peatonal y espacio público. Recuperado de: <http://oa.upm.es/52123/>
- Martínez, M., y Agüero, J. (2017). Configuración espacial de la ciudad de Cartago y su relación con volúmenes vehiculares. *Infraestructura Vial*, 19(34), 18-27.
- Moreno, C. (2016). Segregación en el espacio urbano de Soacha: ¿Transmilenio como herramienta integradora? *Revista de arquitectura*, (18), 48-55.
- Ortiz, A. (2006). Regeneración urbana, espacio público y sentido de lugar. Un caso de estudio en la ciudad de México. *Provincia*, (15).
- Páramo, P., Burbano, A., & Fernández-Londoño, D. (2016). Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. *Revista de Arquitectura*, Vol. 18, no. 2 (jul.-dic. 2016); p. 6-49.
- Pérez, F. et al. (2014). Analysis of vehicular traffic flow using a macroscopic model. *Dyna*, 81(184), 36-40.
- Pérez, H. (2004). Percepción del espacio público. *Revista Bitácora urbano territorial*, 1(8).
- Saraví, G. (2004). Segregación urbana y espacio público: los jóvenes en enclaves de pobreza estructural. *Revista de la CEPAL*.
- Segovia, O. y Dascal, G. (2000). Espacio público, participación y ciudadanía. *Santiago, Ediciones Sur*.
- Segovia, O. y Neira, H. (2005). Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada. *Revista Invi*, 20(55).

Serrano Romero, R. O. (2014). Hacia una conceptualización integral de la movilidad urbana: primera aproximación a la construcción de instrumentos de planificación para la integración y consolidación del espacio público en la movilidad urbana. In *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014*. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

Talavera, R, y Valenzuela, L (2012). La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21).

Taylor, C. (1996). Identidad y reconocimiento. Universidad McGill. Canadá.

Velásquez, M., y Carmen, V. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)* (tesis de doctorado). Barcelona. Universidad de Barcelona.

Vidal, T. y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 2005, vol. 36, num. 3, p. 281-297. Universidad de Barcelona.

RESOLUCIÓN DIRECTORAL ACADÉMICA DE CARRERA N°005-2020-DACAU-DAFCA-U.CIENTIFICA

FACULTAD DE CIENCIAS AMBIENTALES
CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO AMBIENTAL

Lima 06 de febrero del 2020

VISTO:

La revisión realizada y la aprobación de Trabajo de Investigación titulado: “El aumento de la movilidad y su efecto en la capacidad integradora (identidad y pertenencia) del espacio público en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia, Lima al 2019”, presentado por:

- Giezi Yamilet Silva Valqui
- Katy Carol Urruchi Pariona

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo al Reglamento General de la Universidad Científica del Sur y los reglamentos de pregrado para obtener el grado de Bachiller en **Arquitectura y Urbanismo Ambiental**, en la **Facultad de Ciencias Ambientales**, se debe desarrollar un trabajo de investigación.

Que, de acuerdo a la normativa vigente de la Universidad Científica del Sur, en uso de las atribuciones conferidas al Director Académico de Carrera.

SE RESUELVE:

Aprobar e inscribir el trabajo de investigación titulado “El aumento de la movilidad y su efecto en la capacidad integradora (identidad y pertenencia) del espacio público en la Av. Francisco Bolognesi y su entorno inmediato del distrito de Independencia, Lima al 2019” con N° de registro de la carrera: **006-FCA-AUA**.

Nombrar al docente / colaborador **Dr. Arq. Shirley Emperatriz Chilet Cama** como asesor de dicho trabajo de investigación.

Regístrese, comuníquese y archívese,




Arq. Javier Humberto Bouby Vega
Director Académico de Carrera
Arquitectura y Urbanismo Ambiental