



IMAGINANDO UNA ARQUITECTURA METROPOLITANA: EL EJE DE LA AV ARGENTINA

**REYNALDO LEDGARD / ALEX KRATEIL
GUILLERMO GUEVARA / RENATO MANRIQUE**

Lima, como otras metrópolis latinoamericanas, ha tenido un crecimiento que desborda su capacidad de planificación. La ciudad, primero crece y después hay que dotar de servicios y transporte a esas nuevas áreas. Estas condiciones de carácter metropolitano, son materia de estudio de 4 grupos del taller vertical b en 2005-2, a quienes se les propuso una zona de Lima que contenga la problemática metropolitana, como es la del eje de la Avenida Argentina.

“A inicios del siglo XX, la ciudad de Lima tenía como ejes de comunicación el tranvía al puerto de Callao y a Chorrillos. El ferrocarril central se convirtió en el nexo entre la sierra de Lima y la vía marítima. El tranvía formaba parte de un sistema de transporte urbano que conectaba Lima con el área poblada del Callao. La expansión de la ciudad a partir de los años 30 se llevó a cabo en el eje Lima-balnearios del sur, dejando la conexión al Callao como un lugar propicio para la aparición de las industrias. Es así que en los años 50, las primeras industrias ocupan grandes lotes en las afueras de la ciudad. A medida que se requiere de más espacio, la zona se expande a lo largo de los nuevos ejes de las avenidas: Argentina, Colonial y Venezuela.” (Grupo1)

El Parque Industrial de Lima, se consolidó en lo que en esa época eran las afueras de la ciudad, el eje de la Avenida Argentina, que unía en centro de la ciudad con el puerto, y que adicionalmente tenía el ferrocarril central y el abastecimiento de agua del río.

Pero en los años 70, el crecimiento de la ciudad ya rodeaba el Parque Industrial y aparecían urbanizaciones y pueblos jóvenes que se infiltraban a interior del par-

que industrial. La falta de planificación y protección del Parque Industrial, que pudo haberse resuelto con un anillo verde, forzó su gradual desaparición. Ya en los años 90, aparecían las primeras sentencias judiciales, dándoles plazo a las industrias contaminantes para su reubicación fuera de la zona.

Ahora la zona es materia de estudio por el Ministerio de Vivienda, la Municipalidad de Lima y el Instituto de Planificación, para ver el desarrollo futuro, la transformación gradual de industria a vivienda y su potencial. La zona ahora deprimida, está en un lugar geográficamente estratégico en relación al resto de la ciudad. El tratamiento de la zona requiere de una solución de carácter metropolitano, que no solo resuelva los problemas de la zona misma, sino la de los distritos que la circundan y las conexiones viales y de servicio con el resto de la ciudad.

El tema se plantea académicamente para que los alumnos propongan soluciones libres de carácter metropolitano, ya que nos preocupa que las instituciones a cargo, lo transformen en un conjunto de proyectos de Mi Vivienda, que podrían estar resolviendo los déficit de vivienda de Lima pero no los problemas orgánicos de la ciudad.

ZONA DE TRABAJO

El área de estudio comprende la zona industrial de la Avenida Argentina desde la Av. Universitaria hasta la Av. Alfonso Ugarte. También está incluida la zona ribereña del río Rimac. En total el área es de más de 500 hectáreas y tiene una población de 200, 000 habitantes.

La zona industrial todavía ocupa dos tercios del área total de estudio. Está constituida por manzanas muy grandes, con costados cercados y calles laterales abandonadas. Siguen funcionando algunas industrias importantes como Eternit, Repsa, Abb, Textil Algodonera, Indeco y en otros casos lo hacen solo los grandes almacenes de las compañías industriales como Alicorp, Comfer, Ferreyros. Esta zona no cuenta con áreas libres ni de servicios.

Las Malvinas es la nueva zona comercial promovida por la Municipalidad de Lima, que sirvió para erradicar el mercadillo ambulante existente en la Alameda Central de la Avenida Argentina. El nuevo parque y centro de esparcimiento construido recientemente en dicha alameda ha revitalizado el perímetro comercial, donde se han reubicado los ambulantes reutilizando los edificios industriales desocupados o construyendo nuevos.

La zona ribereña es un denso pueblo joven que va desde la línea del tren hasta el borde mismo del río. Tiene problemas de polución de las industrias, de los basurales del río y el agua contaminada del río. Más de dos mil familias se encuentran en zonas de riesgo al borde del río. La presencia del Montón, que es un pequeño montículo de basura convertido en parque, sigue siendo un riesgo.

También existen urbanizaciones modernas infiltradas como continuación de Pueblo Libre y algunos pueblos jóvenes que han cruzado la línea del tren y se han incrustado en la zona industrial. El barrio de Carcomo es un caso especial, que está conformado por corralones con gente de mal vivir.

ANÁLISIS DE FLUJOS VIALES

“Dentro del área de trabajo existen 5 avenidas claramente diferenciadas. Por un lado están las que cruzan transversalmente el terreno y el río: Universitaria, Dueñas y Alfonso Ugarte, y las que lo atraviesan longitudinalmente: Colonial y Argentina.” G-1

La Avenida Argentina sigue soportando transporte de carga de las industrias locales y de la carretera central al puerto, pero no de transporte de pasajeros. Las principales líneas de ómnibus recorren la ruta del centro de Lima al Callao por la Av. Venezuela que tiene más densidad poblacional. Los transportistas informales realizan rutas cortas dentro del área durante las horas de trabajo.

La Avenida Alfonso Ugarte es la que más carga de transporte soporta: camiones de carga, ómnibus interprovinciales, ómnibus locales y los informales.

La línea del tren es exclusivamente de carga y principalmente para los minerales que vienen de la sierra central al puerto. No trae problemas porque circula una vez al día.

FACTORES QUE FAVORECEN LA ZONA DE TRABAJO

La ubicación es el principal atributo de la zona, por lo que el desaprovechamiento del área es el mayor obstáculo para producir las conexiones y servicios que la ciudad de Lima necesita.

Según el Grupo 3 la zona de estudio está en la intersección de tres áreas fundamentales de Lima: el Centro de Lima que es el centro de poder político, Miraflores y San Isidro que son los centros financie-

ros y el puerto del Callao y el Aeropuerto que son los de comercio exterior.

La cercanía a futuras rutas de transporte público y al tren urbano constituye su mayor potencial. La línea principal de Lima Bus (Comas-Villa el Salvador) pasará por la Av. Alfonso Ugarte y sus ramales principales por la Av. Argentina o Colonial. Las amplias secciones de vía con que cuentan la Av. Argentina y Colonial, van a permitir un desarrollo vial adecuado. La línea del tren será convertida en el tren urbano que tendrá cuatro estaciones: Ovalo Alfonso Ugarte, Calle Trenemann, Av. Dueñas y Av. Universitaria.

El tamaño de las propiedades y de las manzanas es un importante factor que permitiría un desarrollo diferente a la trama urbana existente. Las experiencias exitosas de reconversión de áreas industriales dentro de ciudades como los Docklands en Londres o Puerto Madero en Buenos Aires, demuestran las posibi-

lidades que podrán tener los propietarios de estos terrenos, si en su conjunto se pusieran de acuerdo para compartir los beneficios.

DESVENTAJAS

La desconexión vial entre San Martín de Porres y el área, por la ausencia de puentes que crucen el río y conecten el área con la Panamericana Norte. La falta de cruces transversales por 3.6 Km. entre la Av. Universitaria y Alfonso Ugarte. La no resuelta comunicación del área con la Av. Tingo María en Breña y Pueblo Libre.

La línea del tren a nivel es simultáneamente un obstáculo, un área perdida, y una barrera entre dos barrios. El desnivel existente entre la zona industrial y la zona ribereña es un accidente físico que desvincula ambas áreas. El espacio de la línea del tren no es una calle en si misma, sino un espacio perdido y mal utilizado por todas las espaldas de las industrias.



LA REUBICACIÓN DE LAS VIVIENDAS EN LA RIBERA DEL RÍO. HIPÓTESIS EN LA ZONA DE TRABAJO

Un Gran Parque Central Metropolitano

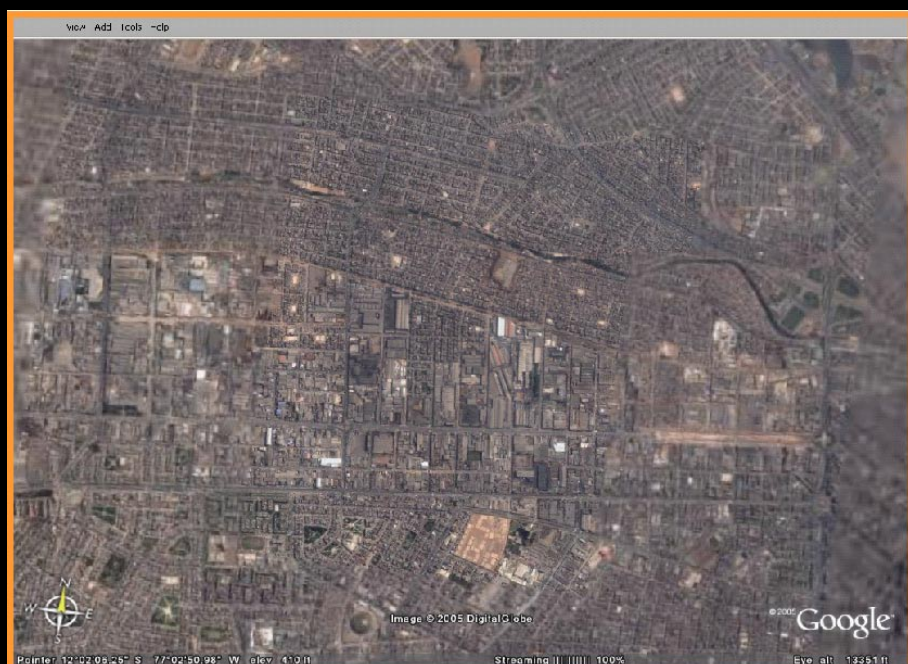
“Existe un déficit de áreas verdes: en promedio Lima tiene 1.98 m² por habitante, siendo lo recomendado por la OMS la de 8 m²/hab. En la zona estudiada existen muy pocas áreas verdes: pequeños parques, plazas y jardines en las vías principales y en los retiros de las viviendas. Si asignamos 30% del terreno a áreas verdes tendríamos un área equivalente al Parque de las Leyendas.” (Grupo 4)

El Grupo 2 sugiere que un gran espacio verde, produciría un aumento en el valor

de los terrenos, de las viviendas y de los comercios que ahí se construyan generando un cambio urbano. La atracción de futuros habitantes sería natural porque las avenidas que recorren el área son arterias principales de la ciudad.

Intercomunicación vial transversal

El Grupo 3 propone una conexión transversal desde la Panamericana Norte, cruzando el río, la línea del tren, la Avenida Argentina, para reactivar la conexión norte sur, Los Olivos, San Martín de Porres con Breña y Pueblo Libre. Esta propuesta ayudaría a solucionar transporte a nivel metropolitano.



Nuevo Eje Turístico Aeropuerto-Centro de Lima

El Grupo 2 trabaja la idea de que la nueva ruta del Aeropuerto por Faucett a través de la Av. Argentina hacia el centro de Lima, propiciaría la posibilidad de tener hoteles y atractivos turísticos a lo largo del recorrido, mejorando la imagen de acceso al Centro de Lima.

Mejoramiento Ribereño

El desplazamiento de las viviendas que ocupan peligrosamente el borde del río, permitiría la generación de áreas verdes en la rivera del río, así como un eje vehicular y peatonal paisajístico a lo largo del mismo.

Nuevo Centro Comercial Metropolitano

“Si ubicáramos un centro comercial en la Avenida Argentina, los clientes que antes iban del otro lado del río Rimac al Megaplaya, tendrían un centro comercial cerca de sus casas. Además la Conexión directa con el Callao y el Centro de Lima, abarcando mercados que hasta ahora no están siendo aprovechados por ningún otro centro comercial” (grupo 4)

Centros Hospitalarios, Centros Deportivos y Centros Culturales

La zona no cuenta con ningún servicio metropolitano, con lo cual las posibilidades de estos programas especiales son también consideradas.

