

Estrategia y escala

El Metro de Lima como oportunidad para una red de equipamiento cultural accesible



Ficha del proyecto

<u>Título</u>	Estrategia y escala <i>El Metro de Lima como oportunidad para una red de equipamiento cultural accesible</i>
<u>Autor</u>	Manuel Flores Caballero
<u>Fecha</u>	Julio 2021
<u>Ubicación</u>	Lima
<u>Curso</u>	Taller VIII
<u>Palabras clave</u>	Lima, red subterránea de transporte, estaciones-equipamientos
<u>Contacto</u>	mrflores@pucp.edu.pe



Línea 4 del Metro de Lima
 Estación La Molina
 Estación Canta Callao
 Estación Pando
 Estación Morales Duarez
 Estación Carmen de la Legua
 Estación Santa Anita

Escala 1
 Metrópoli / Impacto



Línea 4 del Metro de Lima
 Vocaciones e Impactos
 Mapeos metropolitanos
 Programas metropolitanos

Escala 2
 Distrital / Barrial



Mapeos distritales - barriales
 Impactos barriales y
 Estrategias de transformación
 Programas barriales

Escala 3
 Intervención pública



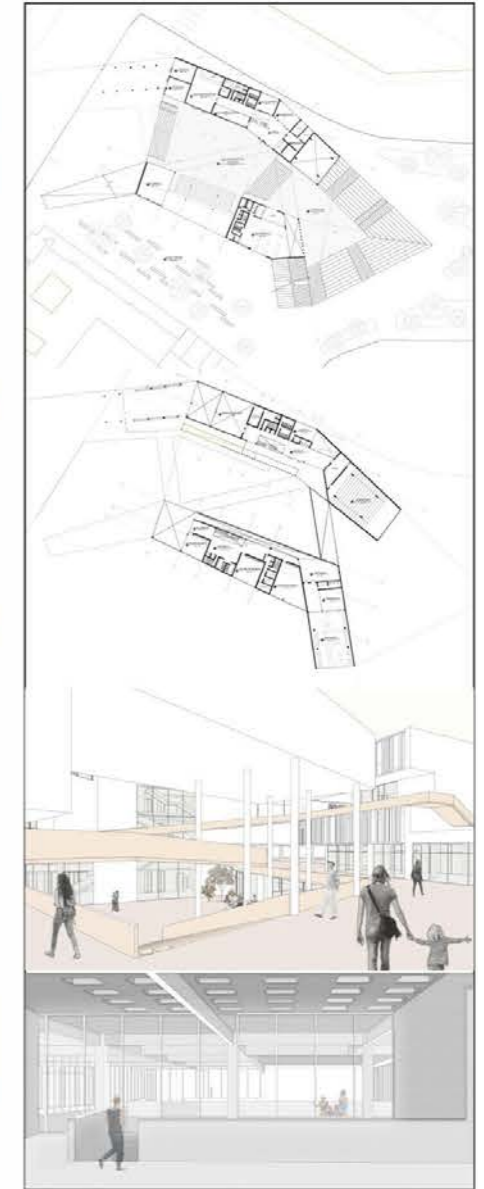
Impacto inmediato
 Espacio público
 De la Estación a la Ciudad
 Programas vecinales
 Flujos público-privado
 Espacios abiertos, intermedios y
 cerrados en el exterior

Escala 4
 Filtros / Vestíbulos



Línea 4 del Metro de Lima
 Vocaciones e Impactos
 Mapeos metropolitanos
 Estrategias interiores
 Vestíbulos - espacio público

Escala 5
 Programa interior



Sistemas estructurales
 Sistemas de movimiento interior
 Espacios abiertos, intermedios y
 cerrados en el interior

Resumen

Descripción general

La próxima red subterránea de transporte (Líneas 2 y 4 del Metro de Lima) puede ser una gran oportunidad para dotar a Lima de un sistema paralelo de infraestructura pública y cultural. Planteamos la reestructuración de las áreas colindantes a las estaciones, con una arquitectura de usos mixtos, que permita servir a dos escalas: la del entorno inmediato, barrial y/o distrital, y la interconectada, de carácter metropolitano. Se proponen intervenciones que se inserten en el pulso de la ciudad, potenciando los diversos usos de la misma para asociarlos a una red metropolitana de servicios. Creemos así poder transformar a Lima en una ciudad mejor articulada, homogénea y democrática.

Preguntas de investigación

1. ¿Cómo un sistema de transporte masivo puede ser una oportunidad para tener un sistema integrado de equipamiento cultural accesible en una ciudad desigual como Lima?
2. ¿Cómo una perspectiva multiescalar nos permite intervenir evitando impactos negativos en la ciudad?

3. ¿Cómo el diseño produce nuevas preguntas que un análisis común no generaría?

Metodología

La metodología se basa en generar un sistema conceptual que impida aislar los impactos de las diferentes fuerzas urbanas y permita conseguir un entendimiento integral de las relaciones interescales que activan la ciudad.

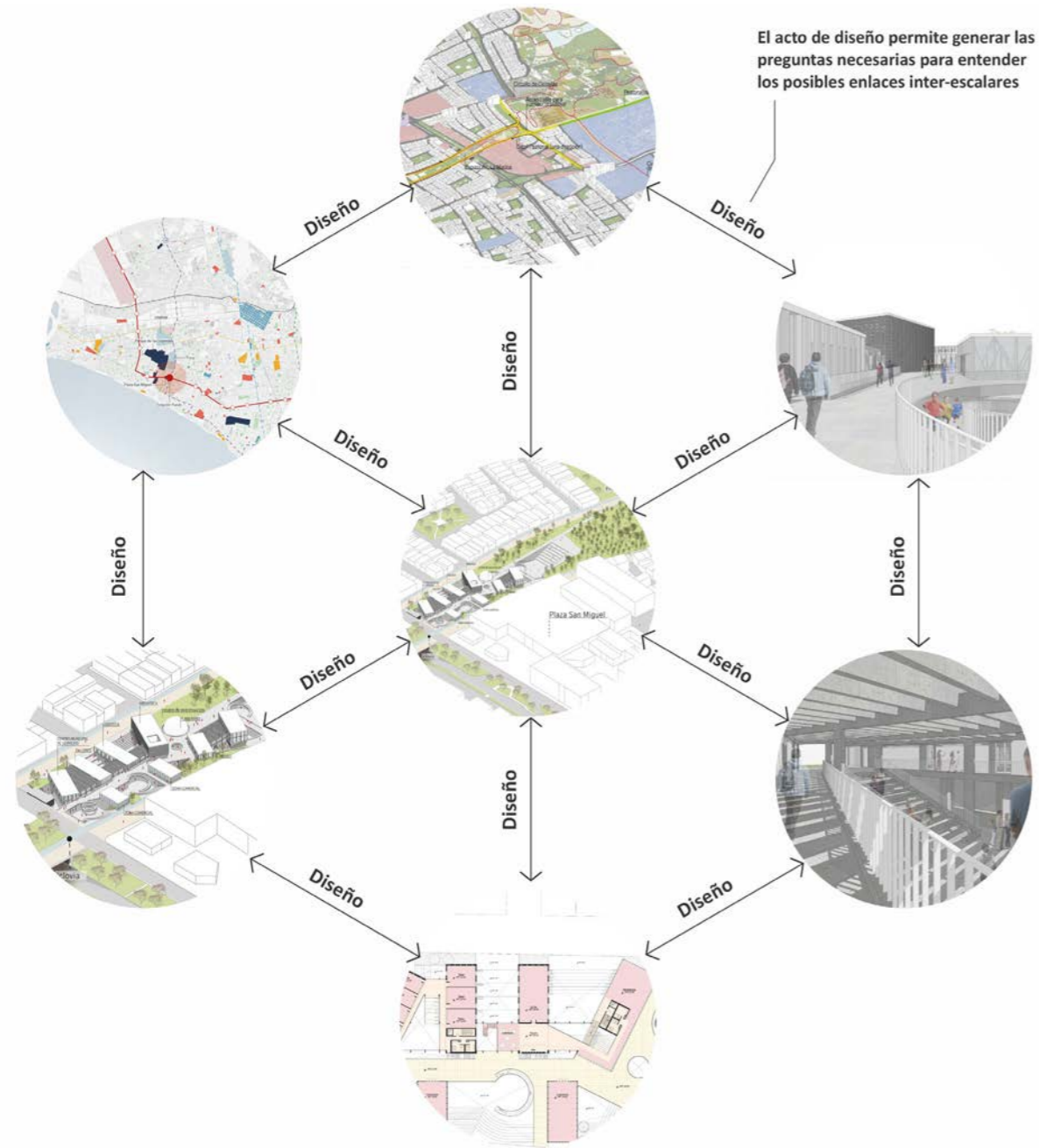
- Hacer una crítica a la relación (o falta de relación) entre los sistemas de equipamiento cultural y el sistema de transporte masivo de Lima.
- Encontrar y sustentar oportunidades urbanas en las estaciones.
- Diseñar intervenciones y analizar sus impactos en diferentes escalas urbanas de la ciudad.
- Volver a diseñar retroalimentando y cruzando las críticas desde una perspectiva interescalar, espacial y programática.

Objetivos

1. Mostrar cómo el diseño, desde una perspectiva integral entre los sistemas de transporte y los de equipamiento cultural, puede producir una ciudad menos desigual.
2. Mostrar cómo la perspectiva multiescalar continua puede evitar impactos negativos de las intervenciones urbanas.
3. Mostrar posibles proyectos, diseñados en base a las condiciones existentes, para pensar una ciudad con un equipamiento paralelo al sistema masivo de transporte como el Metro de Lima.

Créditos y agradecimientos

A los docentes del Taller VIII: Arq. Arturo Morales Ruiz y Arq. Fredy Miranda Norabuena



2

Introducción

La próxima red subterránea de transporte (Líneas 2 y 4 del Metro de Lima) puede ser una gran oportunidad para dotar a Lima de un sistema paralelo de infraestructura pública que la acompañe en cada estación. En el taller de diseño, planteamos la reestructuración de las áreas colindantes a las estaciones, teniendo como protagonista una arquitectura de usos mixtos, que permita servir a dos escalas: la del entorno inmediato, barrial y/o distrital, y la interconectada, de carácter metropolitano. Se proponen intervenciones que se inserten en el pulso de la ciudad, potenciando los nuevos usos emergentes de la misma para asociarlos a una red metropolitana de servicios. Creemos así poder transformar a Lima en una ciudad mejor articulada, homogénea y democrática.

Lima es una ciudad muy extensa y de baja altura y, como la mayoría de ciudades latinoamericanas, tiene al mayor porcentaje de su población viviendo en la periferia con enormes carencias de servicios básicos y de equipamiento. Al habitar en los extremos de la ciudad, los traslados consumen tiempo y los escasos recursos disponibles. Esta situación tiene como agravante que el transporte es de pésima calidad en todas sus formas y

escalas. Desde los años sesenta del siglo xx, se ha pensado en una red integral de metro para la ciudad. Esta iniciativa tardó décadas en materializarse, y solo ha sido construida una línea. Esta línea de metro (Línea 1) no es subterránea, es aérea y va desde el distrito de Villa El Salvador (Lima Sur) hasta San Juan de Lurigancho (Lima Noreste). Al estar sobre pilotes, corta la ciudad en dos debido a su fuerte presencia volumétrica, incluso en algunas partes va a nivel cero, convirtiéndose en una barrera física que elimina toda relación posible entre ambos lados. Esta línea, si bien cumple con trasladar a la población, no integra ni complementa los diferentes sistemas y dinámicas urbanas que ocurren simultáneamente en su paso por la ciudad.

Una red de transporte masivo y eficiente en una ciudad tan extendida y horizontal como Lima puede paliar la enorme desigualdad vivida en las periferias del territorio limeño. Además, si esta red de transporte está directamente conectada a un equipamiento público de escala metropolitana, no se tratará únicamente de un sistema de transporte, sino de un sistema integrado de oferta cultural, comercial, recreativa y productiva, haciendo una enorme diferencia en la calidad de vida de los ciudadanos.

Estrategias programáticas en las escalas metropolitanas y barriales

La secuencia de articulación de las escalas metropolitanas, distritales, barriales y edilicias es estratégica para que el impacto de las intervenciones promueva la permanencia de una red o sistema de equipamiento público. Las intervenciones de equipamiento al lado de las estaciones del metro pueden tener un gran impacto metropolitano, ya sea por su programa o por su condición de hito o referente urbano. En la ruta de la Línea 2 del Metro de Lima, por ejemplo, hay estaciones ligadas a importantes mercados de abastos de la ciudad (Santa Anita, Nicolás Ayllón), mercados laborales y productivos (Gamarra, Callao), centros culturales (Centro Histórico de Lima, Centro Histórico del Callao) o educativos (Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Pontificia Universidad Católica del Perú). Cada estación está ligada a un sector de la ciudad que tiene fuerzas, flujos y dinámicas especiales donde las estaciones-equipamientos pueden desarrollar su «vocación» o potencial como lugar. Las estaciones-equipamientos pueden adoptar la identidad del lugar al que están llegando y potenciarlo como imagen de referencia en una escala metropolitana. Si bien los programas que se propongan pueden ser mixtos,

considerando la variedad de usos y escalas como un factor de activación de lo público, las propuestas pueden tener usos centrales pensados para el impacto metropolitano, como «Museo de Arte Contemporáneo» o «Mercado Cultural», de acuerdo a la estación en la que se interviene. Estos equipamientos tienen la misión de ser atractivos para toda la ciudadanía y ser elementos de referencia de gran escala.

Proponer intervenciones de escala metropolitana puede generar un impacto negativo en la escala barrial. Un gran equipamiento tiende muchas veces a generar barreras, no lugares y espacios no deseados en sus alrededores. Este es un problema que se puede observar en nuestras ciudades: los grandes edificios insertados en barrios de mediana escala no encajan bien. Para enfrentar este problema, se proponen programas híbridos, en términos de usos y escalas. Los programas combinan diversos usos orientados hacia la activación del espacio público dentro y fuera del edificio propuesto, ya que la variedad escalar refiere a tener programas vinculados a una escala metropolitana y a una escala barrial. Los programas para las escalas barriales refieren a la vivienda

multifamiliar, espacios comunitarios y pequeños equipamientos. La sección del programa que incluye vivienda es la que se enfrenta, de forma permeable, a la parte del entorno que podría verse más afectada con una intervención de gran escala. La transición entre la escala del habitar, de lo colectivo y de lo público permite a la intervención emplazarse física y socialmente en el entorno de la estación. A estas estrategias las llamamos «estrategias escalares del programa» y su finalidad es convertir al proyecto en un articulador de las diferentes expectativas sociales que una ciudad tan heterogénea como Lima puede tener frente a una intervención pública. Así, la transformación positiva que una estación-equipamiento puede detonar en una ciudad va a incluir a los vecinos inmediatos, a los vecinos distritales y a los visitantes de áreas alejadas, porque cada uno encontrará que alguna de las actividades de la intervención los incluye.

De la estación subterránea al espacio público al edificio público

Se propone que la experiencia del usuario al salir de la estación hacia la superficie sea impactante y que se prefiera a la salida preestablecida por la red del sistema del Metro de Lima. Generalmente, las estaciones diseñadas contemplan que el usuario baje del vagón, tome una escalera eléctrica, en la mayoría de los casos llegue a una plataforma intermedia (donde están los ingresos, venta de tickets y algunos comercios) y salga de ahí a la superficie.

La estrategia propuesta plantea que desde esa plataforma intermedia (a 6 u 8 metros bajo el nivel de la superficie) se pueda anexar, fuera de la estructura que comprende la estación misma, un espacio público «hundido» que haga las veces de espacio receptor e invite al usuario a preferir tomar esta salida en lugar de seguir subiendo y salir a la vereda, como plantea actualmente el Metro de Lima. Esta plaza hundida debe tener suficiente actividad y oferta de usos para atraer la atención de los transeúntes y configurar un espacio público de calidad. Desde esta plaza pública, el usuario debe tener la opción de salir a la calle o de ingresar al programa principal ofrecido.

La intervención principal debe ofrecer también una secuencia de usos que van de lo público a lo privado. Es decir, debe ofrecer acceso a comercios de entretenimiento, alimentación o recreación que integren al público del tren con el público del barrio y generen una activación intensa, para luego tener acceso al programa más privado. Los espacios destinados a generar esta transición entre lo público y lo privado son los vestíbulos activados. Estos son espacios interiores que, si bien ejercen un cierto cuidado y control sobre los usuarios, podrían también ser espacios de estar e interacción de escala menor con comercios, juegos bajo techo, exposiciones ligeras o espacios para reuniones informales interiores. Estos espacios convierten al vestíbulo convencional en un espacio público interior, como una bisagra activa entre lo público y lo privado, ya que desde estos se podría tener un acceso más natural hacia espacios de mayor privacidad y tranquilidad.

Una adecuada estrategia interescalar, espacial y programática puede convertir la experiencia de entrar o salir de una estación de transporte en un ejercicio de ciudadanía, en crear una vida

urbana realmente más inclusiva, porque permitiría el acceso, de manera directa y económica, a una parte de la población que actualmente no tiene equipamiento urbano a su alcance. Para una ciudad como Lima, con condiciones físicas y sociales que obligan a la población más vulnerable a recorrer grandes distancias para sobrevivir, una red de equipamiento ligada a una red de transporte masivo es una oportunidad ideal para convertirla en una ciudad inclusiva y menos desigual.



Bibliografía y recursos

Augé, Marc (1993). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Gedisa.

Augé, Marc (1998). *El viajero subterráneo, un etnólogo en el metro*. Gedisa.

Borja, Jordi (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.

Castells, Manuel (2006). *La sociedad red: una visión global*. Alianza editorial.

Capron, Guénola y González Arellano, Salomón (2006). Las escalas de la segregación y de la fragmentación Urbana. *Trace. Travaux et Recherches dans les Amériques du Centre*, (49), 65-75. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4238/423839505006>

Kohon, Jorge (2016). *Metro de Lima: el caso de la Línea 1*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/894>

Lefevre, Henri (1978 [1969]). *El derecho a la ciudad*. Península.

Vivanco, Rafael (2019). Línea 1 del Metro de Lima como espacio social para la construcción de una ciudadanía globalizada. *Ponto Urbe*, 24. <https://doi.org/10.4000/pontourbe.6675>

Vega Centeno, Pablo (2006). *El espacio público. La movilidad y la Revaloración de la Ciudad*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Dosieres CIAC

© De los autores, 2021

Editores

Luis Rodríguez Rivero
Gary Leggett Cahuas
Ingrid García Westphalen

Diseño gráfico

Gary Leggett Cahuas

Diagramación

Ingrid García Westphalen
Natalia Talledo Fonken

Revisión de estilo

Lucía Patsías Valle

