

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Sistema de espacios públicos y equipamientos para la conexión e integración de barrios en laderas. La oportunidad de la Línea 2 del Metro de Lima para los Cerros San Cosme y El Agustino**

**TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE  
ARQUITECTA**

**AUTOR**

Fabiola Bretoneche Palomares

**CÓDIGO**

20141930

**ASESOR**

Augusto Juan Francisco Roman Moncagatta

Lima, octubre, 2023



# PUCP

Facultad de Arquitectura  
y Urbanismo

## INFORME DE SIMILITUD

Yo AUGUSTO JUAN FRANCISCO ROMAN MONCAGATTA docente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulado: SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS PARA LA CONEXIÓN E INTEGRACIÓN DE BARRIOS EN LADERAS. LA OPORTUNIDAD DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE LIMA PARA LOS CERROS SAN COSME Y EL AGUSTINO.


Del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as)

BRETONECHE PALOMARES, FABIOLA

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 23%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 07/04/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 08 de abril de 2024.

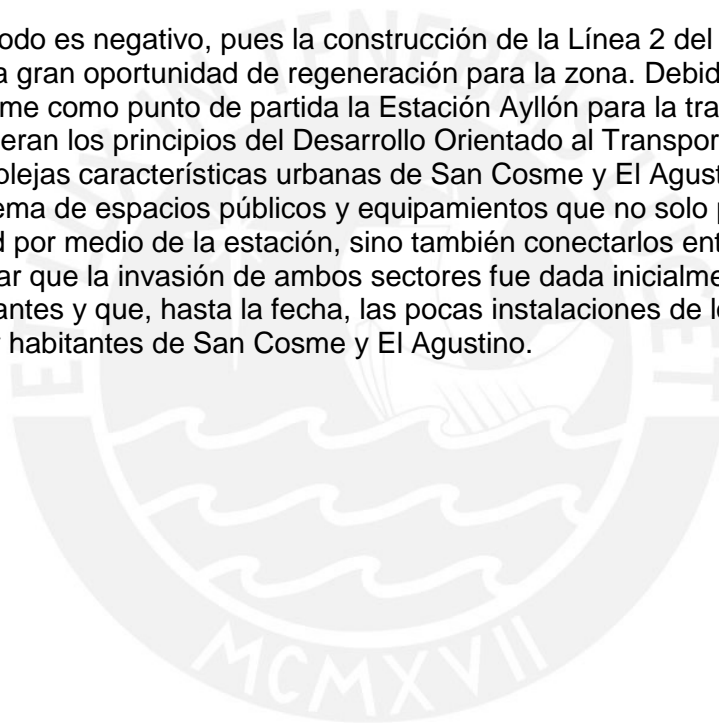
Apellidos y nombres del asesor / de la asesora:	
ROMAN MONCAGATTA ,AUGUSTO JUAN FRANCISCO	
DNI: 10265085	Firma
ORCID: 0000-0003-1069-1119	

## RESUMEN

San Cosme y El Agustino son hitos urbanos de Lima; marcaron un antes y un después en el asentamiento de viviendas y la configuración de la ciudad. Por lo tanto, son una clara imagen de cómo Lima ha crecido de manera desordenada y sin una planificación urbana concreta. El poco o nulo interés de las autoridades ha hecho que estos asentamientos humanos sean de difícil acceso. En ese sentido, de algún modo, son como guetos, donde predomina el hacinamiento.

Si bien cuentan con algunos servicios básicos, el porcentaje de área libre dentro de los barrios es escaso, por lo que disponen de pocas áreas de recreación y de calles de mínimas dimensiones (algunos accesos tienen menos de 1.2 metros de ancho). Esto representa un grave problema, considerando que son zonas altamente densas poblacionalmente.

Sin embargo, no todo es negativo, pues la construcción de la Línea 2 del Metro de Lima traerá consigo una gran oportunidad de regeneración para la zona. Debido a ello, se decide que el proyecto tome como punto de partida la Estación Ayllón para la transformación de los barrios. Se consideran los principios del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y se ajustan a las complejas características urbanas de San Cosme y El Agustino. De este modo, se genera un sistema de espacios públicos y equipamientos que no solo permitan abrir los barrios a la ciudad por medio de la estación, sino también conectarlos entre sí. Es importante recordar que la invasión de ambos sectores fue dada inicialmente por un mismo grupo de comerciantes y que, hasta la fecha, las pocas instalaciones de los sectores son aprovechadas por habitantes de San Cosme y El Agustino.





## Hilos urbanos y culturales

07

Introducción 05

Expansión de Lima 09

Casos Latinoamericanos 11

Invasión de San Cosme y El Agustino 13

Cultura Chicha 17

## Barrios en el olvido

21

Dentro de Lima y Callao 23

Estación Ayllón 25

Los barrios 27

Laderas en riesgo 31

Laderas desconectadas 37

"Diversidad" de usos 43

Áreas verdes, áreas libres 47

Movilidad urbana 49

Dentro de los barrios 51

Caos, hacinamiento y desolación 55

## Transformación de San Cosme y El Agustino

57

Regeneración urbana e integración de los barrios 59

Referente 1 61

Referente 2 63

Referente 3 65

Referente 4 67

Referente 5 71

Ejercicio:  
Lo orgánico con lo plástico 73

Conclusiones 89

Bibliografía 91



## Introducción

La inserción de una línea de metro trae consigo una gran oportunidad de desarrollo. Por tal motivo, la implementación de la Línea 2 del Metro de Lima generará que las zonas aledañas a las salidas de metro sean altamente urbanizadas.

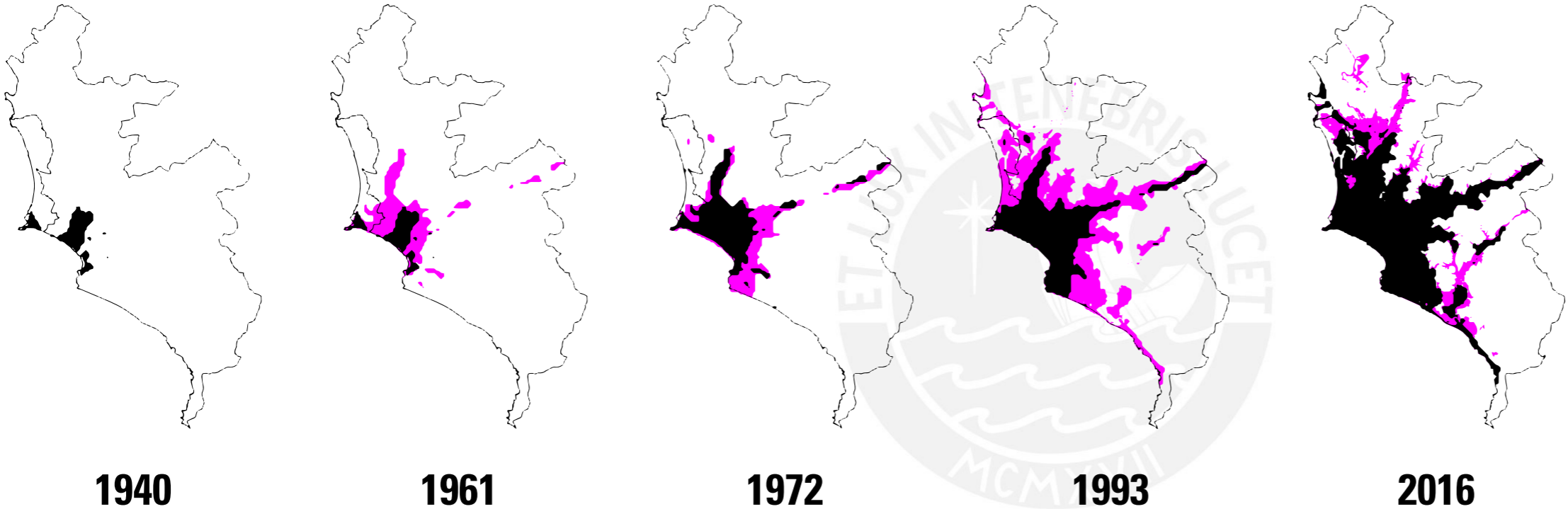
Es así como el Proyecto de Fin de Carrera se centra en una de las zonas que tendrá una salida de metro. Sin embargo, a pesar de que se llegó al lugar de estudio por medio de un reconocimiento de las estaciones, el proyecto busca ir más allá de las intervenciones subterráneas, involucrándose con las dinámicas de las zonas y sus complicaciones. De esta manera, es un Proyecto Urbano Integral que toma conceptos del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).



# *Litas urbanas y culturales*

# Expansión de Lima

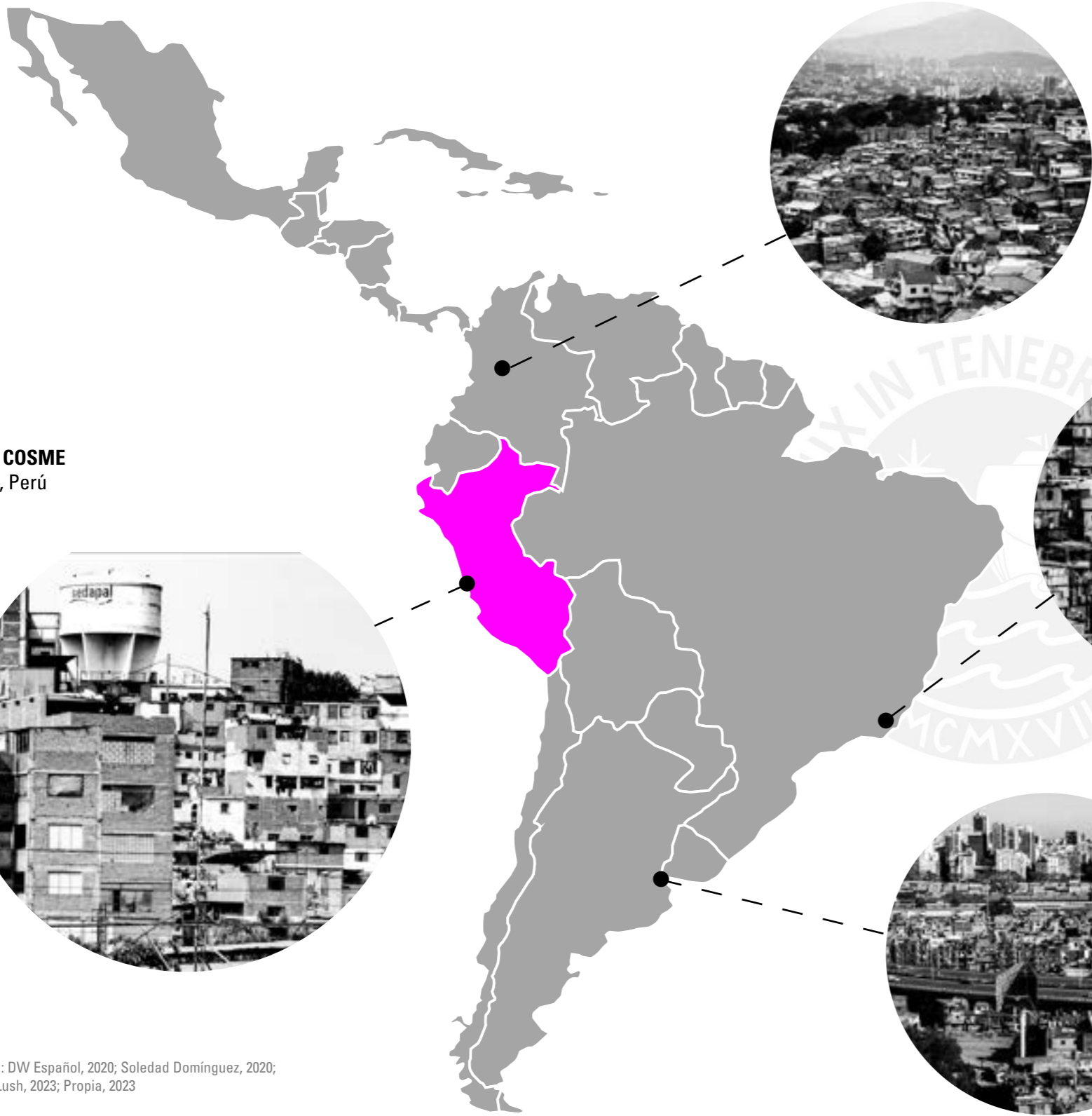
Lima sufrió un cambio drástico en su demografía a partir de la década de 1940 con la gran migración sostenida de pobladores de zonas rurales a la ciudad. De acuerdo con los Censos Nacionales, la población limeña pasó de 661 508 a 1 901 927 habitantes entre 1940 y 1961. Por su parte, Lima Metropolitana pasó de poseer el 9.4% de habitantes del país al 18.3%, siendo este un cambio drástico que incluso se vio incrementado con el paso de los años. Así, para 1972, la ciudad llegó a poseer cerca de la quinta parte de la población del Perú (Observatorio del Agua Rímac, Chillón, Lurín, 2014).



Fuente: Observatorio del Agua Rímac, Chillón, Lurín. (2014)

# Casos Iationamericanos

El fenómeno migratorio del campo a la ciudad se dio en Latinoamérica de manera similar. De esta manera, a los asentamientos humanos producto de esta migración, se les atribuyeron nombres como favelas en Brasil, villas miseria en Argentina, comunas en Colombia, y barriadas en el caso de Perú. Estos son vistos, en la actualidad, como "enclaves de pobreza", los cuales carecen de servicios urbanos básicos y son zonas de alta peligrosidad (Herrán, 2003).



**COMUNA 13**  
Medellín, Colombia  
200 000 habitantes  
7 km<sup>2</sup>



**ROCINHA**  
Río de Janeiro, Brasil  
70 000 habitantes  
0.8 km<sup>2</sup>



**VILLA 31**  
Buenos Aires, Argentina  
40 000 habitantes  
0.8 km<sup>2</sup>



**SAN COSME**  
Lima, Perú



Fuente: DW Español, 2020; Soledad Domínguez, 2020; Emily Lush, 2023; Propia, 2023



## Invasión de San Cosme y El Agustino

San Cosme y El Agustino son referentes, en términos urbanísticos, dentro de la composición de la ciudad. Esto se debe a que fueron las primeras barriadas de Lima. El asentamiento de viviendas en San Cosme inició en 1946, producto del boom migratorio del campo a la ciudad y la organización poblacional. Esta fue la primera vez que un grupo de personas se organizó para la toma de terrenos, siendo un precedente para futuras invasiones. Además, esta forma de acceso a una vivienda sigue marcando el comportamiento social en pleno siglo XXI; basta recordar las invasiones en el Morro Solar y en Lomo de Corvina, llevadas a cabo en los primeros meses de 2021.

Tanto San Cosme como el Agustino fueron invadidos por mercaderes de la zona comercial conocida como La Parada, la cual se ubicaba al extremo izquierdo del cerro San Cosme, al lado de la Carretera Central. Si bien en una primera instancia se quiso desalojar a los pobladores, luego de un enfrentamiento con las autoridades y el fallecimiento de una persona se permitió el asentamiento de viviendas en el cerro San Cosme, dejándolos a su suerte. Es así que, tan solo tres meses después, se prosiguió con la invasión del cerro El Agustino, ubicado al otro lado de la Carretera Central (Matos Mar, 2016).

- ● ● San Cosme y El Agustino
- ■ ■ Antigua Carretera Central

FOTO AÉREA DE 1945  
Fuente: Servicio Aeródromo Nacional, 1945



INVASIÓN DE TERRENOS EN EL AGUSTINO  
Fuente: Gloria Calderón, 1986



RECOLECCIÓN DE AGUA Y TRABAJO DE ALCANTARILLADO  
Fuente: Daniel Pajuelo, 1986



## Cultura chicha

La migración no solo significó el desplazamiento de personas, sino también de su cultura. Por lo que, al juntarse habitantes provenientes de diversas provincias del país, se produjo el movimiento cultural chicha.

Según Quispe (2004), la cultura chicha se ve reflejada en "lo estético-cultural", incluyendo colores estridentes, mezcla de tradiciones, entre otros. Esto, en muchas ocasiones, es calificado como "huachafo" o de mal gusto. La cultura chicha, además, es vinculada a "lo informal" y a lo que está fuera de las normas y valores, algo que está muy estrechamente relacionado a la forma como muchos migrantes llegaron a la ciudad.

Cabe señalar que el término chicha fue considerado y utilizado de manera aún más negativa durante la década de 1990, con el surgimiento de la "prensa chicha". Esta refiere a un medio de comunicación amarillista enfocado en escándalos y polémicas. De esta forma, "lo chicha" no podía verse como algo serio.



Sin embargo, en la actualidad, el término chicha se relaciona mucho más con el movimiento cultural que la migración trajo consigo, tales como la música y la estética. En ese sentido, es mucho más apreciado por la población y tomado como “íconos” de Lima. Por ejemplo, la música de Chacalón y La Nueva Crema, cuya primera voz fue habitante de San Cosme y El Agustino, muestra en sus letras la realidad del ser migrante y las dificultades que conlleva. Al haber esto marcado a un gran porcentaje de la población de la ciudad, lo hace sumamente significativo y digno de apreciar como parte de la cultura de Lima.

CARTELES CHICHA EN EL AGUSTINO  
Fuente: Google Street View, 2015



# Barridos

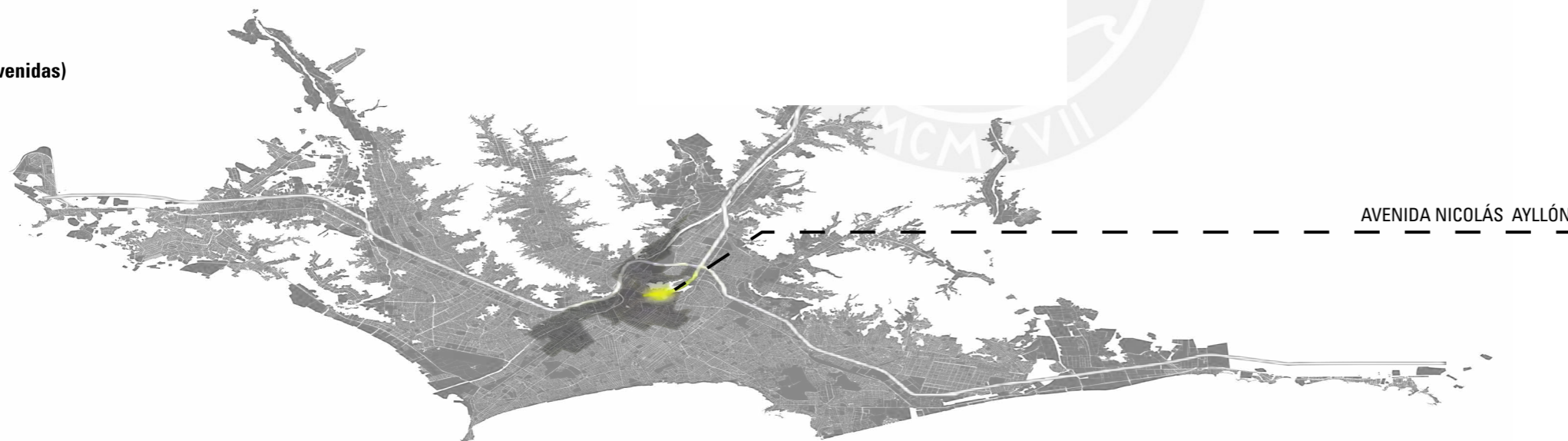
en el olvido

# Dentro de Lima y Callao

## RED DE METRO Y FERROCARRIL



## UBICACIÓN (Distritos y avenidas)



San Cosme y El Agustino se ubican en el límite de Lima Centro y Lima Este; es decir, en la intersección de tres grandes distritos o áreas: El Cercado de Lima, La Victoria y El Agustino. Se trata de una zona estratégica en términos de conexión metropolitana, puesto que es atravesada por la avenida Nicolás Ayllón. Esta la conecta directamente con la Carretera Central, lo que la convierte en un lugar de alto tránsito vehicular

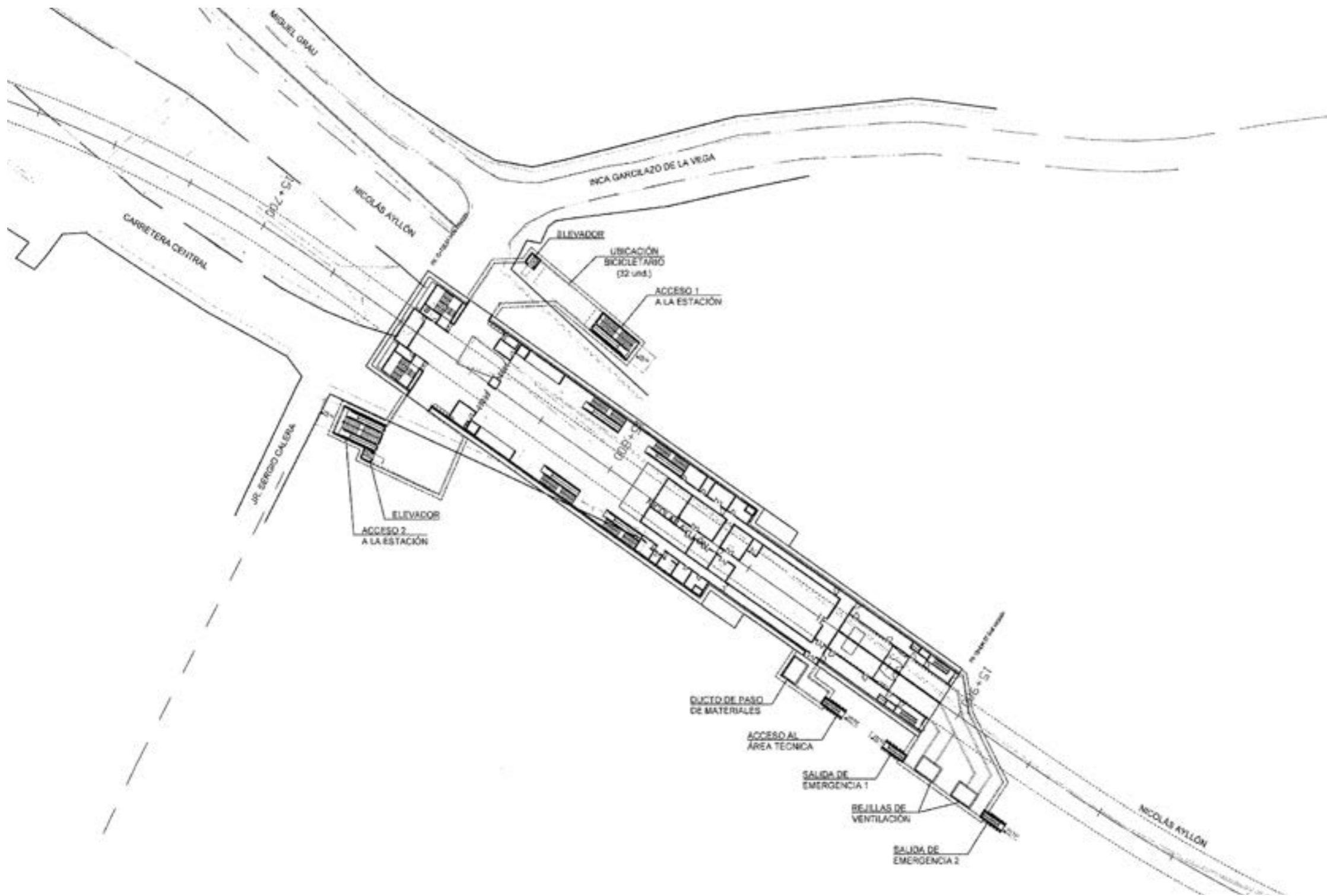
Es precisamente en la avenida anteriormente mencionada que operarán varias de las 27 estaciones de la Línea 2 del Metro de Lima. Esta línea, junto con el ramal de la Línea 4, será el primer medio de transporte masivo subterráneo y automático en el país, el cual llegará a alcanzar una velocidad de 90 km/h. El metro beneficiará a 2.5 millones de habitantes y recibirá 1.2 millones de pasajeros al día (aproximadamente 10% de la población total de Lima Metropolitana). Además, la obra contribuirá a la ciudad en temas de reducción de la contaminación ambiental y descongestión vehicular. Ello dado que, al ser el metro un medio de transporte mucho más rápido que los buses y autos particulares, es evidente que la población tendería a preferir su uso (el desplazamiento de extremo a extremo de la ciudad solo tomaría 45 minutos). Asimismo, el tren no generará gases contaminantes en comparación con los medios de transporte motorizados que actualmente son los encargados de movilizar al mayor porcentaje de la población (Línea 2 del Metro de Lima, s.f.).

# Estación Ayllón

Se ubica, específicamente, en la cuadra 6 de la avenida del mismo nombre. En los distritos de La Victoria (salida oeste) y Cercado de Lima (salida este), al límite del distrito de El Agustino.

Debido a su ubicación, resulta ser una de las más importantes estaciones dentro de todo el recorrido de la línea 2 pues sirve a un sector de la población de densidad alta; además de conectar a uno de los principales centros de abastecimiento de la ciudad (el segundo después del Mercado Mayorista Santa Anita).

Por esto, la estación repotenciará la zona, no solo en términos comerciales sino también en términos poblacionales.



PLANTA DE LA ESTACIÓN  
Fuente: OSITRAN

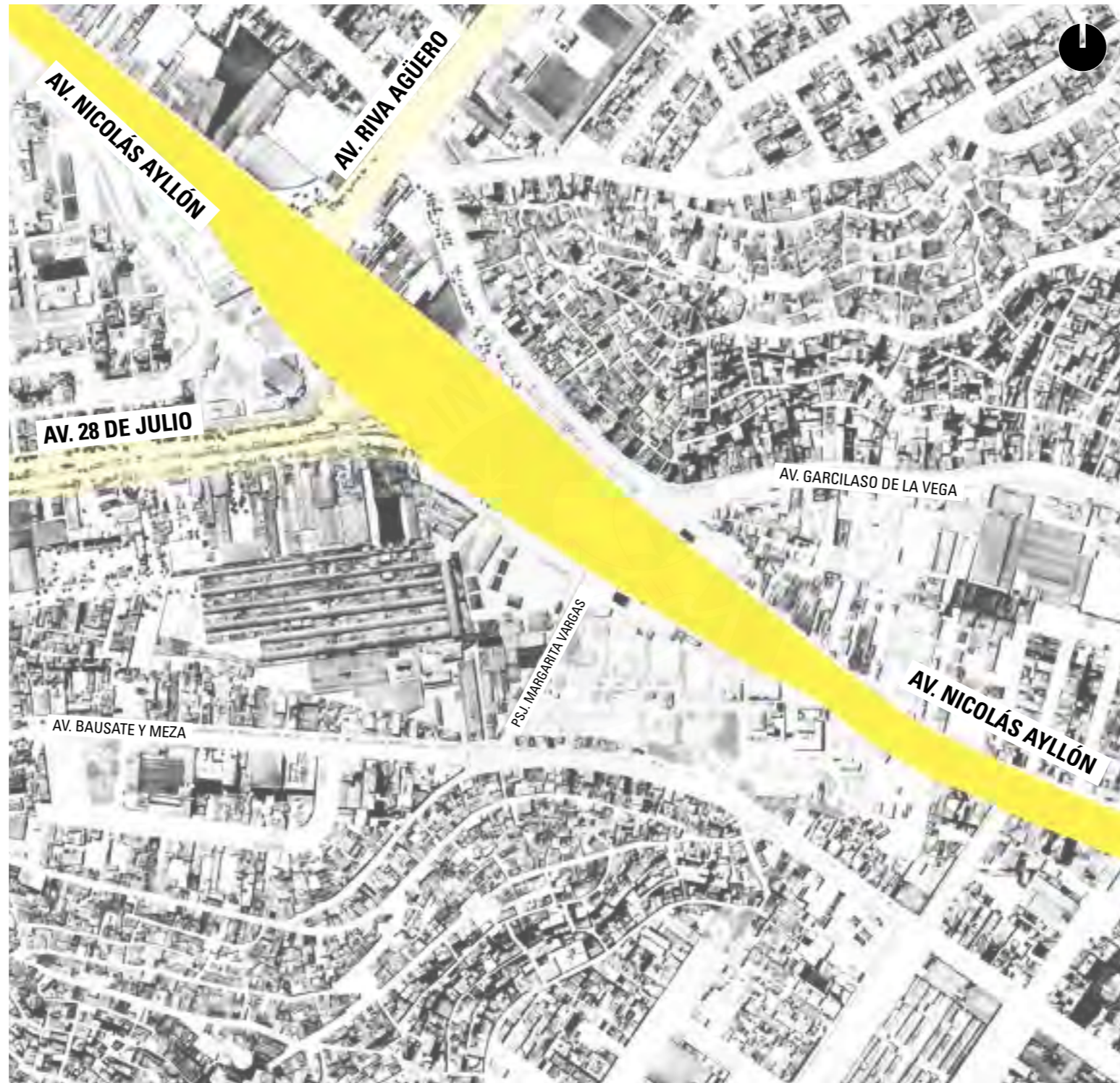


■ CERCADO DE LIMA  
■ LA VICTORIA  
■ EL AGUSTINO



■ A.H. SAN COSME  
■ A.H. SANTA CLARA DE BELLA LUZ  
■ A.H. CERRO SAN PEDRO  
■ A.H. EL AGUSTINO  
■ URB. SAN PABLO  
■ URB. SAN JACINTO  
■ URB. MANZANILLA

SECTORES DE LOS BARRIOS



AVENIDAS DE LA ZONA

## Los barrios

En el lugar de estudio se ven delimitados diversos barrios. Los más importantes, dentro del proyecto, son San Cosme y El Agustino. Este último está constituido por los asentamientos humanos Santa Clara de Bella Luz y San Pedro. Los otros dos barrios, Manzanilla y Aurora, guardan un papel secundario dentro del proyecto. Sin embargo, eso no significa que no estén comprendidos dentro del análisis y no se vean beneficiados con la propuesta.

Por otra parte, analizando los demás ejes de tránsito del lugar, resaltan las avenidas 28 de Julio y Riva Agüero, las cuales permiten conectar con las zonas centro y este, respectivamente, de la ciudad de Lima.

A nivel distrital, las avenidas Garcilaso de la Vega y Bausate y Meza son ejes importantes puesto que son las vías colindantes a los cerros San Cosme y El Agustino. Asimismo, el pasaje Margarita Vargas se visibiliza como un eje significativamente importante, no solo como conexión de San Cosme a la avenida Nicolás Ayllón, sino también a los asentamientos humanos de El Agustino.



Fuente: OjoPúblico, 2020

A más de 70 años del primer asentamiento de viviendas en la zona, San Cosme y El Agustino se han convertido en zonas altamente densas de la ciudad: aproximadamente 800 hab/ha. Las viviendas se encuentran en un estado alto de consolidación. Esto se debe a que poco más del 95% de la población cuenta con viviendas de material noble; el 92% cuenta con agua potable dentro de la vivienda; y el 97% tiene servicio de desagüe.

Tanto San Cosme y El Agustino, al ser de no tan sencillo acceso y al no estar directamente relacionadas con el resto de la ciudad, se han desarrollado dentro de sí mismas, aislándose de las dinámicas urbanas exteriores. Asimismo, las autoridades distritales y metropolitanas no se han encargado de generar propuestas que permitan integrar estos asentamientos a la ciudad para brindarles mejores servicios.



Fuente: Instituto Nacional de Defensa Civil, 2003

## Laderas en riesgo

Actualmente, los barrios están relativamente consolidados; cuentan con servicios básicos de luz, agua y desagüe. Sumado a ello, más del 80% de las viviendas son de concreto y ladrillo. No obstante, son edificaciones realizadas sin mayores conocimientos de estructuras y arquitectura. Así, no solo afrontan problemas de iluminación cenital y ventilación, sino que también son altamente propensas a derrumbes en caso de sismo.

Cabe señalar que las rutas de evacuación/acceso a las laderas son precarias, llegando a tener muchas de ellas menos de 1.5m de ancho. De igual manera, los caminos son empinados, estrechos y, en determinados horarios, se encuentran cerrados, lo cual pone en riesgo a sus habitantes.



ACCESOS A SAN COSME  
Fuente: Propia, 2021



ACCESOS A EL AGUSTINO  
Fuente: Propia, 2021

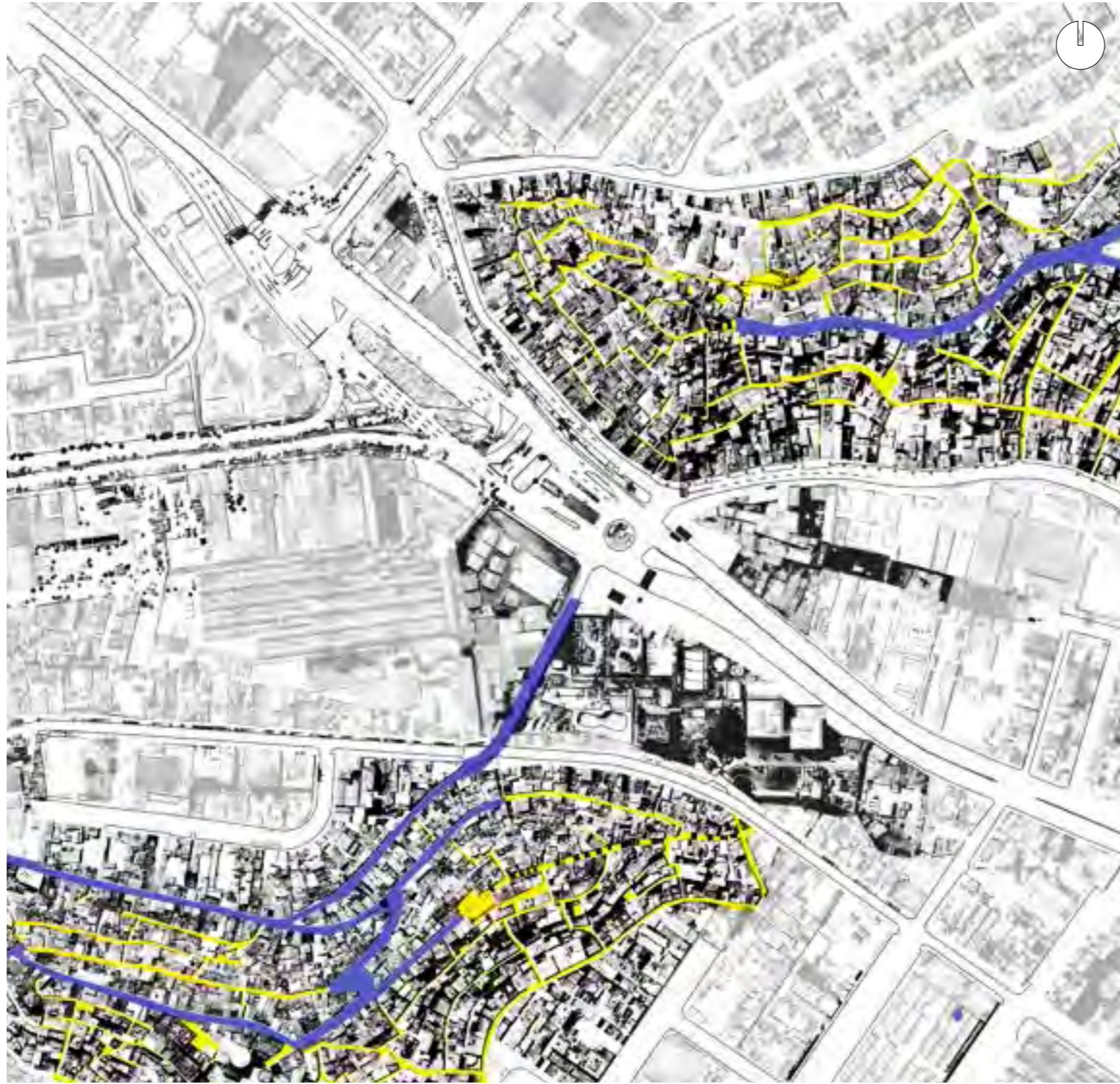


Reino

MILIM



DE SAN COSME A EL AGUSTINO  
Fuente: Propia, 2021



## Laderas desconectadas

Los barrios se cierran de modo que las dinámicas urbanas se ven reprimidas y pocas son las actividades que se llevan a cabo en la calle.

San Cosme y El Agustino solo están separados por aproximadamente 200 metros. La única vía de conexión entre ellos es acompañada, en la mitad de su recorrido, por muros ciegos; mientras que la mitad restante es comprendida por la sección vial de la avenida Nicolás Ayllón. Esta última no cuenta con cruces peatonales ni con semáforos para un tránsito seguro, por lo que la interacción entre los barrios se ve limitada.

A esto se le añade que el único espacio de recreación entre los barrios, el Complejo Deportivo San Cosme, se encuentra cerrado. En ese sentido, no se permite el uso de sus instalaciones recreativas; solo se permite el ingreso a quienes deseen acceder al Centro de Salud Mental San Cosme ubicado dentro del complejo.







(DE ARRIBA A ABAJO) DEPÓSITOS Y TALLERES, CENTRO DE SALUD MENTAL Y MERCADO  
Fuente: Google Street View, 2015; Propia, 2021



PLANO DE USOS DE LA ZONA  
Elaboración: Propia, 2021

## “Diversidad” de usos

La zona se caracteriza por una gran cantidad de usos, los cuales van desde centros médicos hasta parroquias, pasando por grifos y depósitos. Sin embargo, generalmente estos no se encuentran en estado óptimo o son insuficientes considerando la alta densidad poblacional.

Además, resalta la relación de los espacios con la calle. Muchos generan actividad, como los talleres y el comercio; sin embargo, otros como colegios y centros médicos, guardan muy poca relación con las dinámicas urbanas exteriores.

- SALIDA DEL METRO
- MERCADO
- DEPÓSITO-COMERCIO
- VIVIENDA-COMERCIO
- DEPÓSITO
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
- EQUIPAMIENTO DE SALUD
- TALLERES



COMEDOR POPULAR DE SAN COSME  
Fuente: Propia, 2021



CASA TURULEKA, CENTRO CULTURAL/BIBLIOTECA DE SAN COSME  
Fuente: Propia, 2021



FOTOS DESDE DENTRO DEL COMPLEJO DEPORTIVO SAN COSME  
Fuente: Propia, 2021



## Áreas verdes Áreas libres

Se ha determinado que la zona dispone de menos de 1.8 m<sup>2</sup> de área verde por habitante. Esta carencia se evidencia, principalmente, en las laderas, las cuales han sido cubiertas de concreto y ladrillo, prácticamente en su totalidad.



FOTO DE LA AVENIDA NICOLÁS AYLLÓN  
Elaboración: Google Street View, 2015

## Movilidad urbana

En la zona se visibiliza un alto tránsito vehicular, sobre todo en la avenida Nicolás Ayllón, por la cual transitan vehículos de todo tipo: camiones, buses interprovinciales, taxis, mototaxis, entre otros. Por su parte, en la avenida 28 de Julio se visibiliza el alto tránsito de vehículos de carga que abastecen a La Parada.

Hasta antes del inicio de la construcción de la estación Ayllón, el comercio informal había invadido las calles. Los vendedores, compradores, transeúntes y vehículos convivían en una zona caótica que formaba un nudo de circulación en importantes ejes de conexión dentro de la ciudad de Lima.

# Dentro de los barrios

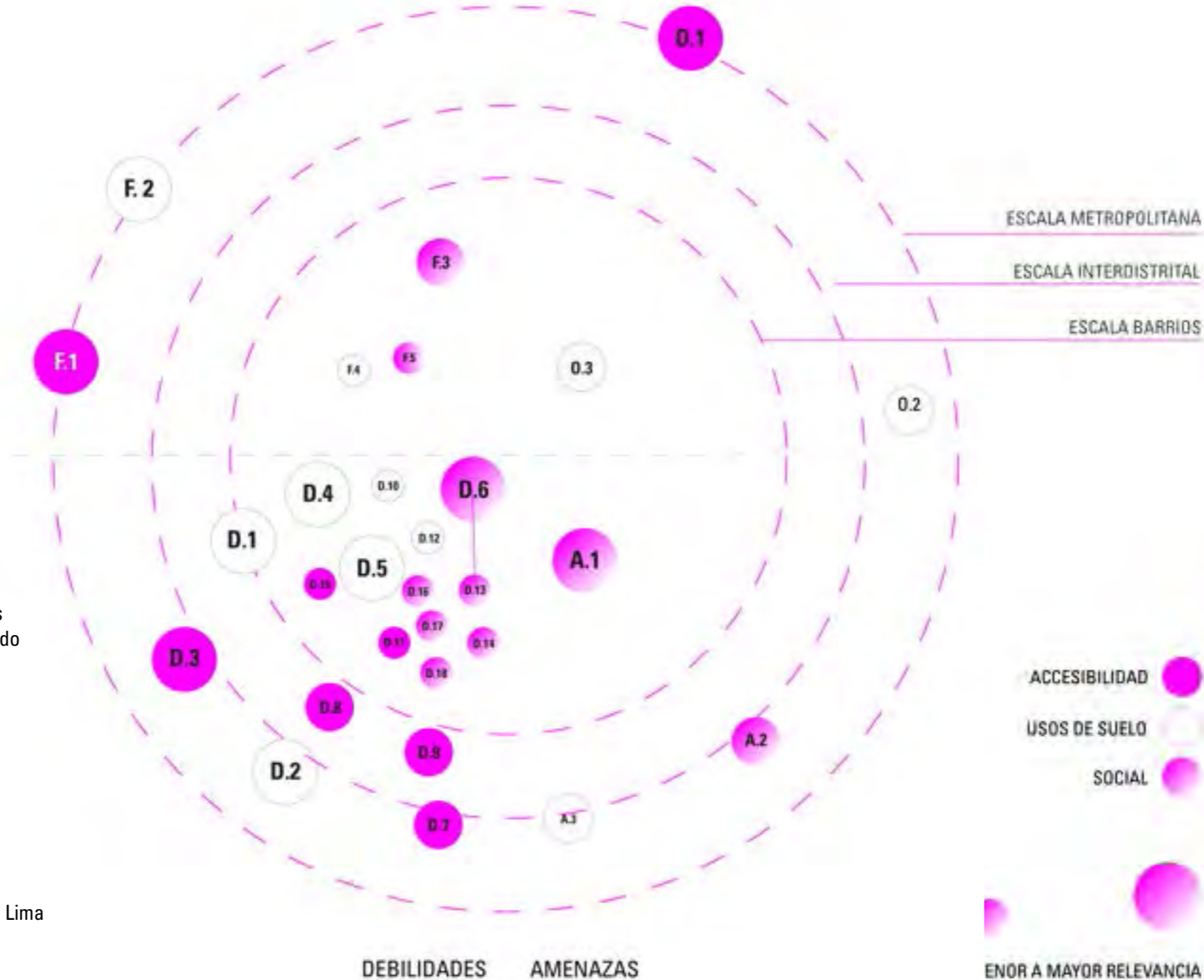
## FORTALEZAS

- F. 1 Importante punto de conexión
- F. 2 Centro comercial
- F. 3 Sentido de colectivo de cada barrio
- F. 4 Diversidad de usos
- F. 5 Primeras barriadas de Lima

## DEBILIDADES

- D. 1 Comercio informal
- D. 2 Caos vehicular
- D. 3 Vías indefinidas
- D. 4 Falta de áreas verdes
- D. 5 Servicios en deterioro
- D. 6 Barrios crecieron y están apartados
- D. 7 Priorización del transporte motorizado
- D. 8 Veredas estrechas
- D. 9 Falta de ciclovías
- D. 10 Áreas recreacionales cercadas
- D. 11 Acceso precario a las viviendas
- D. 12 Gran cantidad de muros ciegos
- D. 13 Alta densidad poblacional
- D. 14 Hacinamiento, tugurización
- D. 15 Alta presencia de mototaxis
- D. 16 Alto nivel de inseguridad
- D. 17 Alto índice de violencia
- D. 18 Uno de los mayores focos de TB en Lima

FORTALEZAS OPORTUNIDADES



## OPORUNIDADES

- O. 1 Línea 2. Estación Ayllón
- O. 2 Reducción de carga vehicular
- O. 3 Recuperación de la avenida 28 de Julio

## AMENAZAS

- A. 1 Zonas en abandono
- A. 2 Gestión ineficiente de los municipios
- A. 3 Contaminación ambiental y sonora

## PARQUE CERCADO

El parque San Cosme, el más grande de la zona se encuentra totalmente cercado. Solo se permite acceso solo desde la calle colidante al cerro del mismo nombre, haciendo difícil la utilización de este espacio público por parte de otros barrios.



PARQUE  
SAN COSME  
Fuente: Google  
Street View, 2015

## CENTROS COMUNITARIOS DEFICIENTES

Los principales centros de reunión para las comunidades resultan pequeños, considerando la alta densidad poblacional de la zona. Además, se encuentran en estado de abandono.



COMEDOR "CUATRO SUYOS"  
Fuente: Fabiola Bretonche, 2021



## DESCONEXIÓN DE BARRIOS

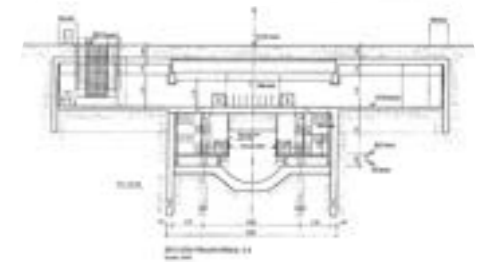
A pesar del sentido de colectivo en cada barrio, los barrios en su conjunto se encuentran desconectados. Cada uno lleva a cabo actividades en sus propios barrios, puesto que no cuentan con espacio público que sirva para ambos. Y el área libre sobre la avenida Nicolás Ayllón que divide los sectores, está invadida por el comercio informal. A esto se le suma que el único eje de conexión (El pasaje Margarita Vargas) solo presenta grandes muros ciegos en sus 200 metros de extensión.

VISTA DE SAN COSME A EL AGUSTINO  
Fuente: Google Street View, 2015



## NUEVA ESTACIÓN

Como elemento potenciador de la zona se encuentra la estación Ayllón de la Línea 2 del Metro. El cual busca beneficiaría, no solo a los habitantes de la zona, sino a los comerciantes que trabajan en el lugar.



SECCIÓN DE LA  
ESTACIÓN AYLLÓN  
Fuente: OSITRAN

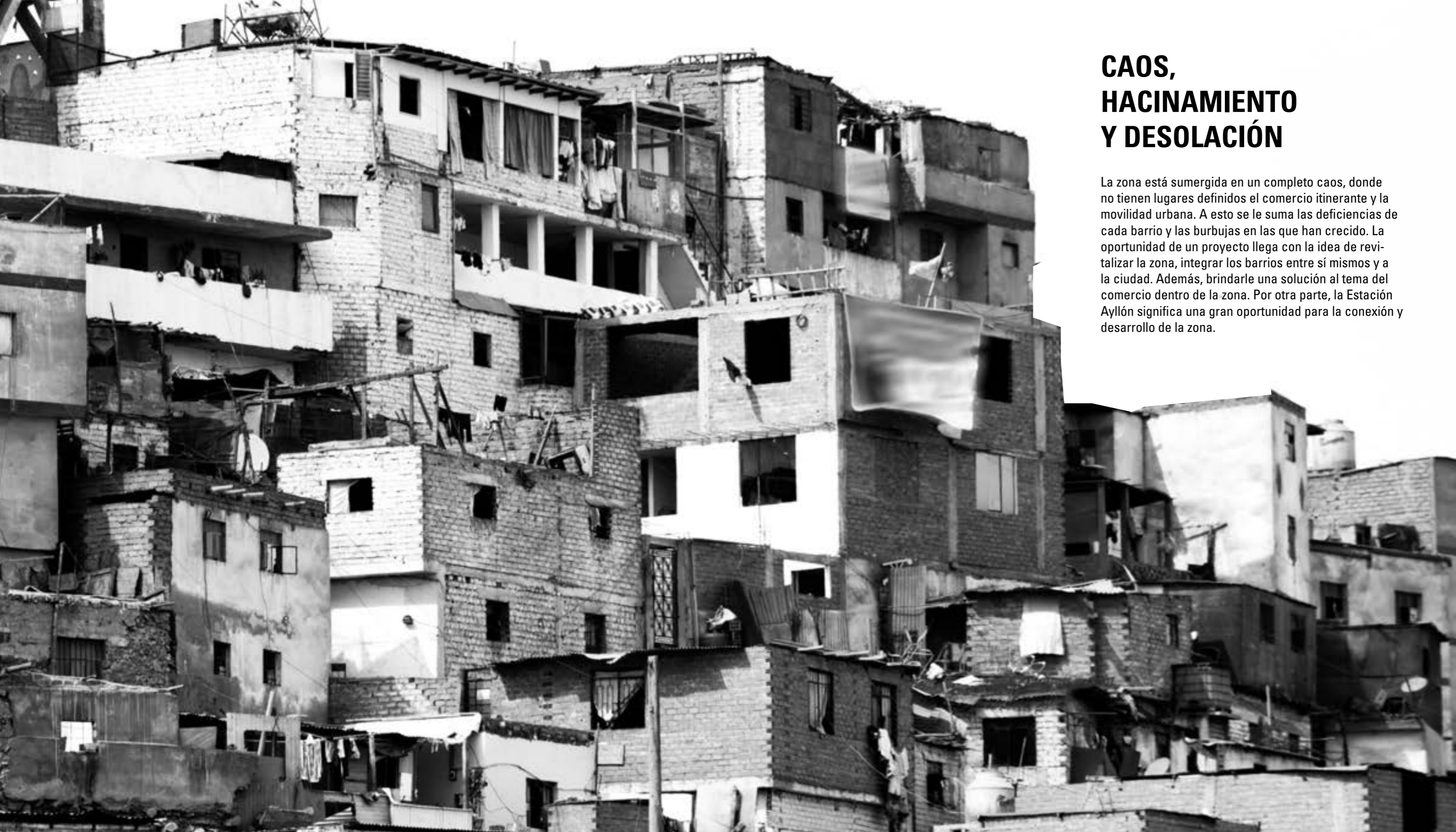
## ACCESOS PRECARIOS

Los accesos a los barrios parecen estancados en los 80, época en la que terminaba de consolidarse la zona.

Ni siquiera la proximidad a calles principales ha hecho que los municipios mejoren la calidad de estos.



ACCESO AL CERRO SAN COSME  
Fuente: Fabiola Bretonche, 2021



## **CAOS, HACINAMIENTO Y DESOLACIÓN**

La zona está sumergida en un completo caos, donde no tienen lugares definidos el comercio itinerante y la movilidad urbana. A esto se le suma las deficiencias de cada barrio y las burbujas en las que han crecido. La oportunidad de un proyecto llega con la idea de revitalizar la zona, integrar los barrios entre sí mismos y a la ciudad. Además, brindarle una solución al tema del comercio dentro de la zona. Por otra parte, la Estación Ayllón significa una gran oportunidad para la conexión y desarrollo de la zona.



TRANSBRIS LUC  
XVII

# Transformación de San Cosme y El Agustino



## REGENERACIÓN URBANA E INTEGRACIÓN DE LOS BARRIOS

De acuerdo a todo lo analizado anteriormente se lleva a la conclusión de que San Cosme-El Agustino es una zona con un gran potencial. No solo por el comercio que se da en la zona y la futura estación de metro; sino también por lo que la intervención significaría para la población, las personas que hacen uso del espacio público en general.

Por lo cual, el Proyecto de Fin de Carrera buscaría reivindicar, hacer notoria la importancia de este lugar al brindarle un espacio público de calidad. El cual aprovecharía los elementos preexistentes. Con lo que se potenciaría el carácter comercial de la zona, además de brindar servicios que tanto requiere la población.

Asimismo, al intervenir en la zona se permitiría conectar de mejor manera los cerros de San Cosme y El Agustino, generando mayor actividad y experiencias para quienes transitan por el espacio público.

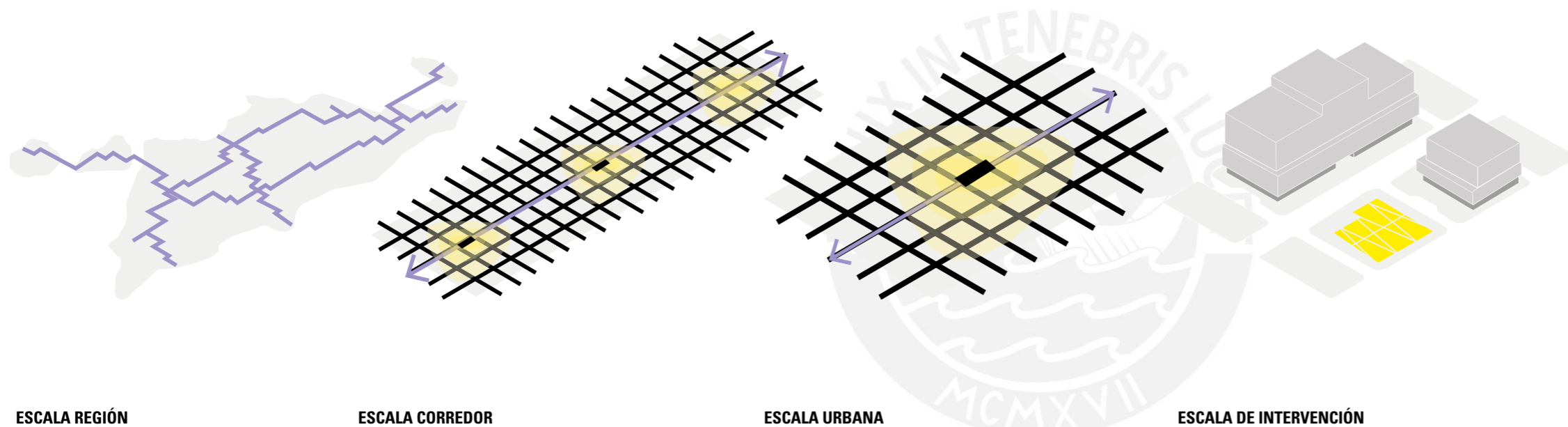
# Referente 1 PUI-DOTS

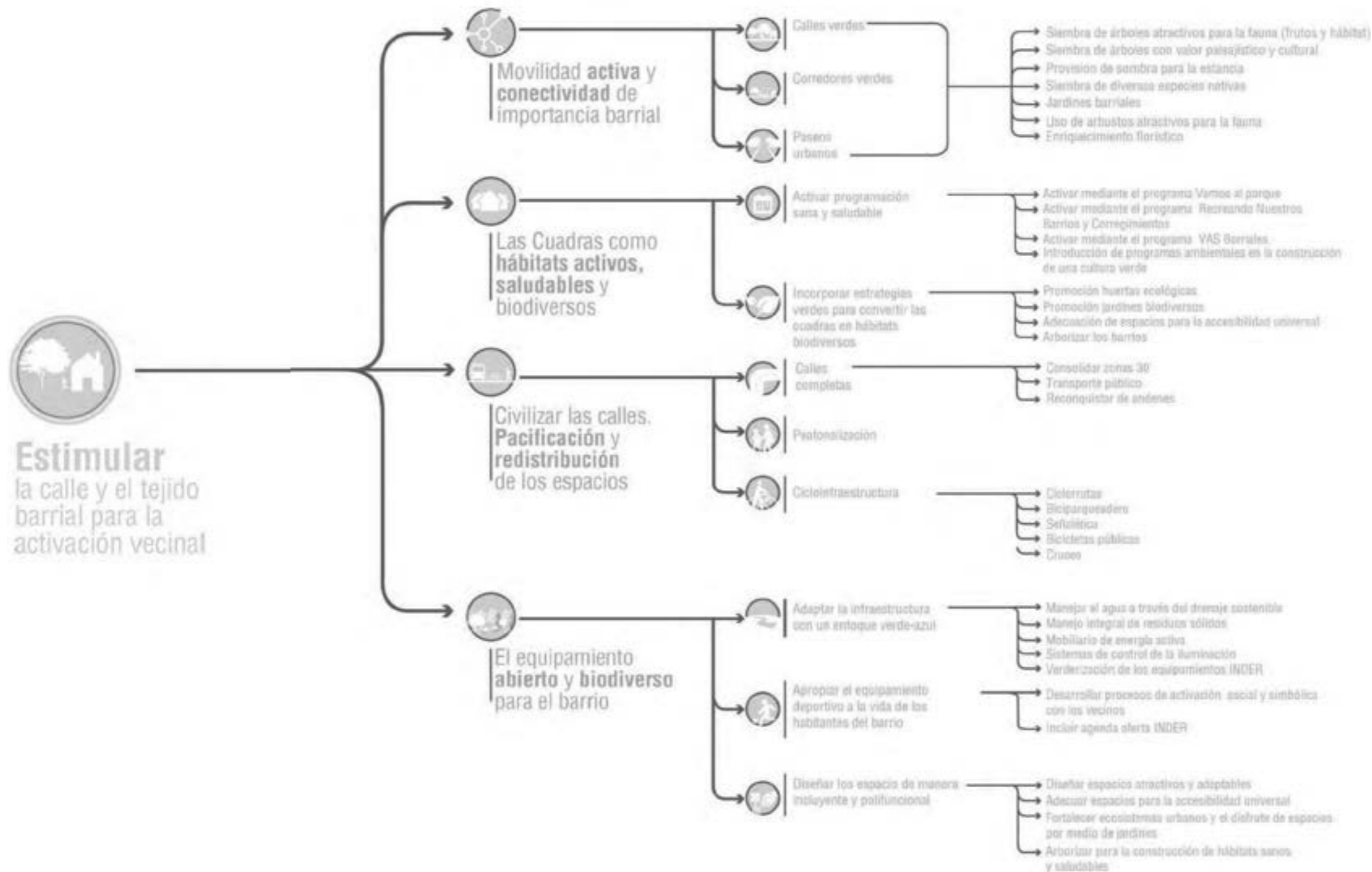
Como primer referente teórico se presenta el Manual PUI-DOTS, el cual introduce el término DOT (Desarrollo Orienta al Transporte) que resulta clave para el proyecto.

El DOT tiene como fin la generación de espacio públicos vibrantes, en donde se aproveche el uso del suelo y se brinde a la población un mayor número de servicios. Todo esto, entorno a infraestructuras de transporte masivo que busquen generar conciencia ecológica en los ciudadanos y desestimen la dependencia al uso de los vehículos motorizados particulares.

El desarrollo urbano, de acuerdo a los lineamientos DOT, tiene como finalidad la generación de espacios atractivos para la población. Estos se convertirían en pequeños, medios o grandes centros, dependiendo de la influencia de los medios de transporte que recorran el lugar. Centros a los cuales se les llamaría "centralidades". Cada uno con una característica en especial que lo haga interesante de visitar.

Respecto a los efectos que el DOT generaría en la población que vive, transita y/o trabaja en las zonas donde se lleven a cabo las intervenciones, es notoria una mayor disposición por la movilización a pie, en bicicleta y por medio de transporte público. Lo cual, lleva a un mejoramiento en la calidad de vida de los ciudadanos. Su entorno se ve revitalizado y las interacciones sociales en el espacio público se ven incrementadas. Esto debido a que el espacio en donde se convive se ajusta a la escala de interacción humana, es mucho más amable e invita al ciudadano a estar constantemente participando en actividades en el espacio público.

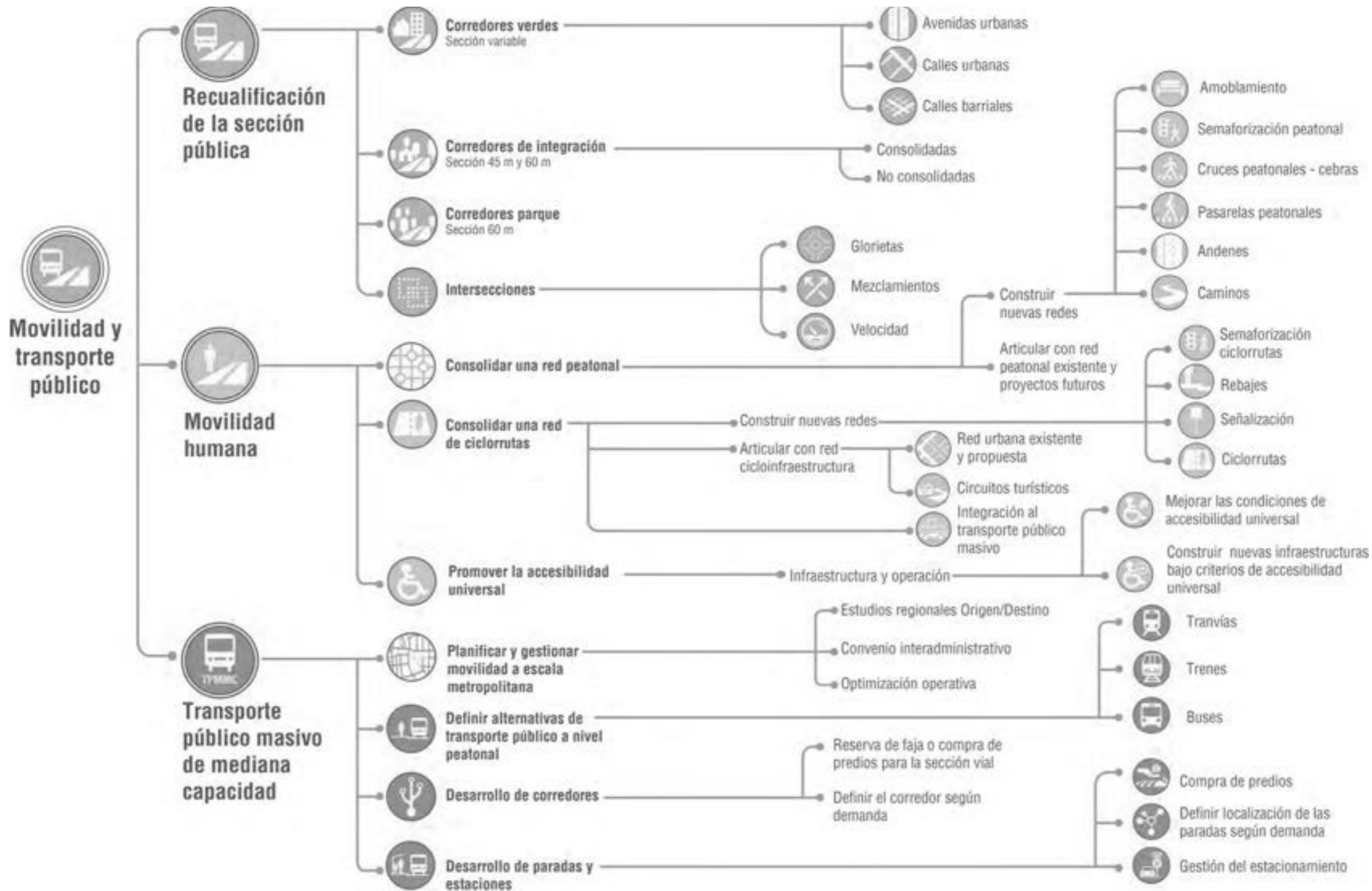




## Referente 2 VISIÓN ESTRATÉGICA PARA LA INTEGRACIÓN

Estrategia “Estimular” propuesta dentro del libro *Visión estratégica para la integración urbana, ambiental y social de escenarios recreodeportivos a escala de ciudad. Distrito D.*, publicado por EAFIT (Escuela de Administración, Finanzas e Instituto Tecnológico) de Colombia.

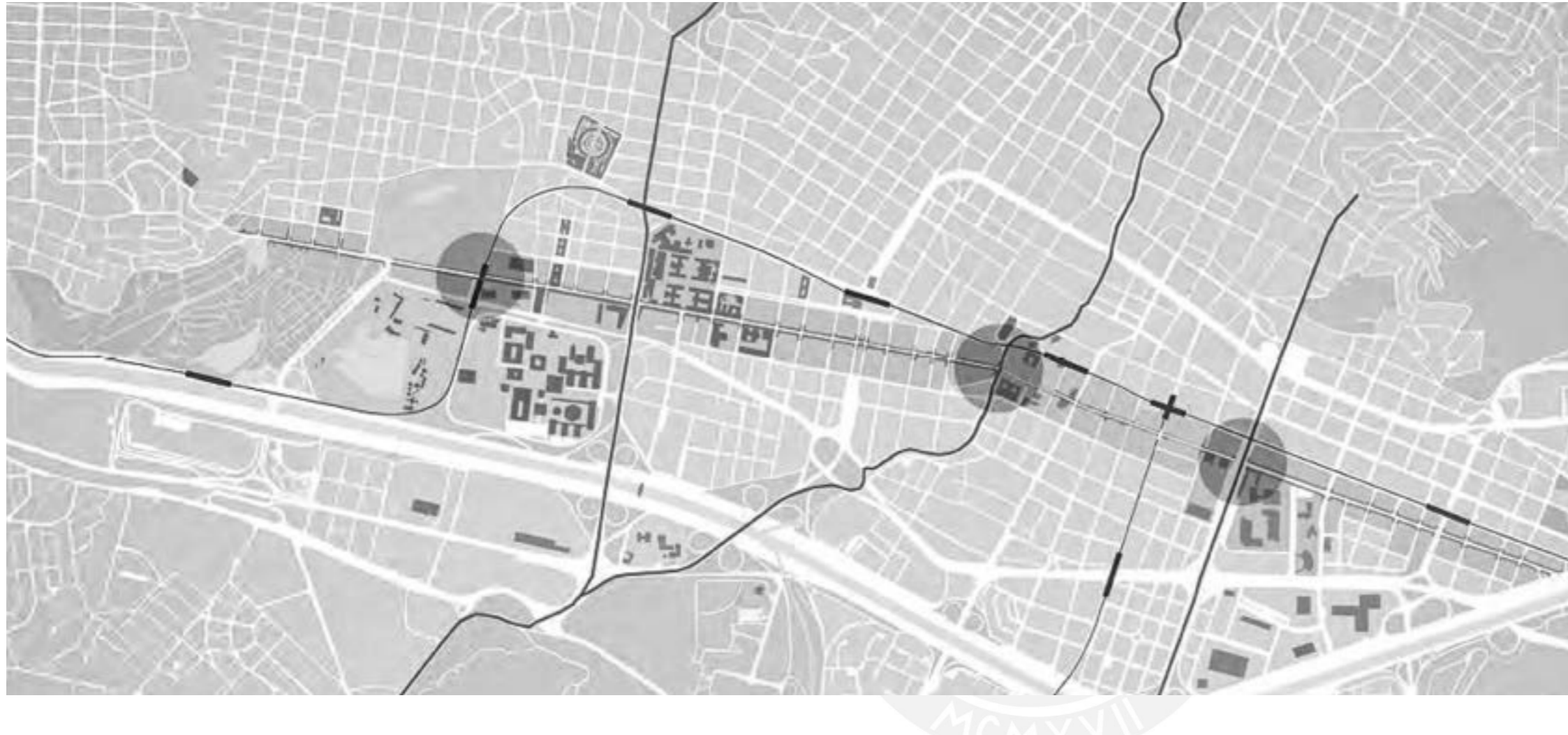
En el gráfico que se toma como referencia, en la relación a todo lo propuesto en el libro, se busca visualizar los puntos que deberían tratarse dentro de una intervención para enraizarla con el barrio.



## Referente 3 CORREDORES DE ORIENTE

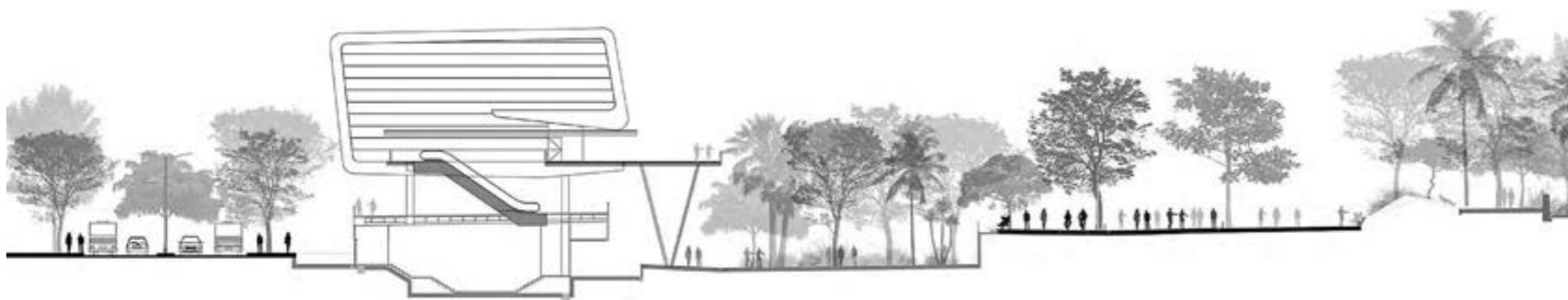
En este caso se toma como referencia el punto "Movilidad y transporte público" propuesto dentro del libro *Corredores estratégicos de movilidad sostenible, ordenamiento territorial y recuperación ambiental para el Oriente antioqueño*, también publicado por EAFIT de Colombia.

Del cuadro se rescatan puntos como "Corredores verdes y de integración", "Consolidar una red peatonal", "Definir alternativas de transporte público a nivel peatonal" y "Desarrollo de paradas y estaciones". Estos subtítulos resaltan debido a que son temas importantes dentro de una propuesta urbana, con lo que sería, de igual manera, importante tratarlos en el actual proyecto.



## Referente 4 CORREDORES DE MEDELLÍN

Los corredores, en este caso, se toman como referencia teórica puesto que en el libro *Civilizar las Calles. Análisis sobre la transformación de seis calles de Medellín* de EAFIT se muestra cómo se integra el plan de corredores verdes a la ciudad (a los usos preexistentes). Lo cual lo hace un referente bastante importante debido a que en el proyecto está presente la avenida Nicolás Ayllón, un eje importante a nivel metropolitano que atraviesa el área de intervención.



Fuente: EAFIT, 2015



Fuente: CicloVivo, 2022



Fuente: Cileto, 2022



Fuente: Cileto, 2022

## Referente 5 HIGH LINE

Este proyecto resulta particularmente importante como referencia por lo que se logró generar en lo que eran vías de tren en la ciudad de Nueva York. Si bien, el proyecto no contemplaría la regeneración de una vía de tren, la idea de la actividad en una vía elevada es bastante interesante y da pie a la generación de más puntos de vista. Además de la generación de actividad dentro de la vía, lo cual no hace que este proyecto no sea visto como un gran puente.

## Lo orgánico con lo plástico

El concreto es uno de los materiales menos orgánicos dentro de la construcción y se caracteriza por su gran rigidez. Por lo que el ejercicio busca todo lo contrario, generar elementos cuyas formas se asemejan más a formas naturales como piedras, tierra, etc.

Además, los objetos producidos resultan únicos, en contraste con lo que se logran en la construcción típica en concreto, elementos que pueden ser repetidos gracias a un mismo encofrado.





La segunda exploración quiso ser una experimentación de materiales. Se probó con tierra-arcilla pero debido al encofrado con plástico, la pieza no terminaba de fraguar. Lo que se presentará un objeto con yeso de construcción. Si bien, al igual

que el concreto, el objeto contiene ciertas formas orgánicas, es bastante frágil al tacto. Además, la mezcla fragua muy rápido y lo que se espera a la hora de hacer el vaciado de la mezcla es que esta sea bastante líquida.





Segunda prueba sobre concreto. Esta vez se intentó diseñar todas las caras. Además, se empleó papel para dar forma a los vacíos dentro del encofrado.











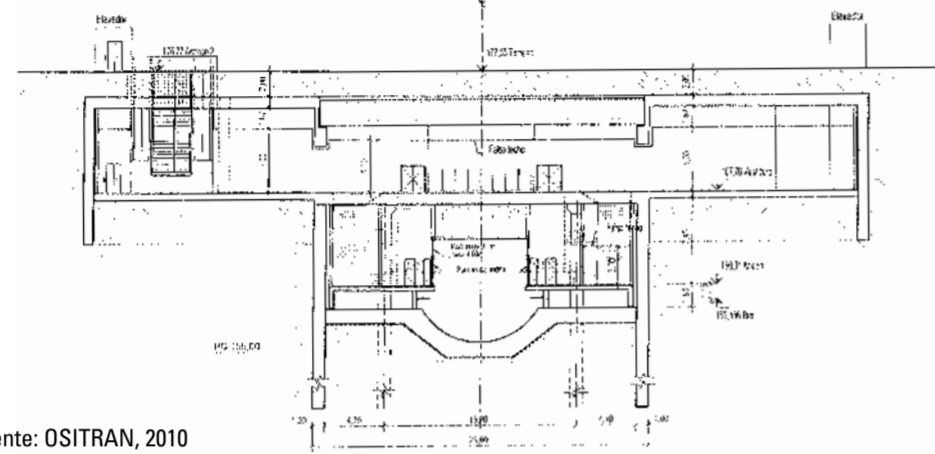
Último ejercicio.  
Se toma en consideración los puntos débiles de los objetos anteriores y se trata de mejorar.



# ESTACIÓN AYLÓN



La zona resalta por ser atravesada por el inicio de la Carretera Central, sino que también será el lugar de donde saldrá una de las 27 estaciones de la Línea 2 del Metro de Lima. Esta línea (junto con el ramal de la Línea 4) será el primer medio de transporte masivo subterráneo y automático en el país, el cual llegará a alcanzar una velocidad de 90 km/h. El metro beneficiará a 2.5 millones de habitantes y recibirá 1.2 millones de pasajeros al día (aproximadamente 10% de la población total de Lima Metropolitana).



Fuente: OSITRAN, 2010

## HITOS URBANOS

San Cosme y El Agustino fueron las primeras **barriadas de la ciudad de Lima**. La invasión colectiva de cerros empezó en 1946 con la ocupación del cerro San Cosme. Muchos de los primeros pobladores del lugar eran comerciantes que realizaban sus labores en el Mercado Mayorista de Lima, el cual era denominado "La Parada". Es en 1947 que se invade cerro de El Agustino y se conforman los primeros asentamientos humanos. Además, el modelo de invasión sistemática y organizada se consolida. Modelo de invasión de terrenos que se sigue hasta la fecha.



Fuente: Gloria Calderón, 1986



Fuente: OjoPúblico, 2020

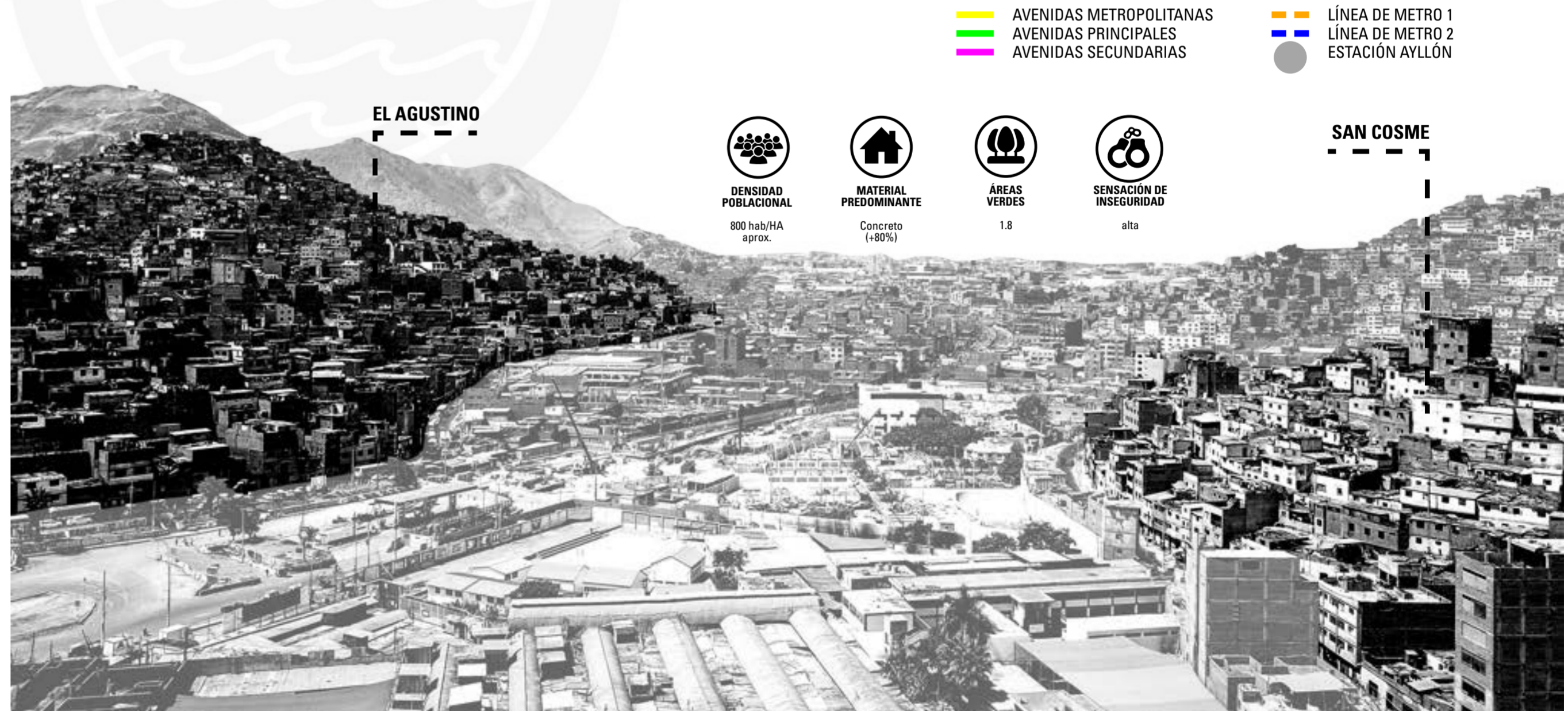


Fuente: Servicio Aeródromo Nacional, 1950

# UBICACIÓN



- █ AVENIDAS METROPOLITANAS
- █ AVENIDAS PRINCIPALES
- █ AVENIDAS SECUNDARIAS
- █ LÍNEA DE METRO 1
- █ LÍNEA DE METRO 2
- ESTACIÓN AYLÓN



- |                             |                              |                     |                                 |
|-----------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------------|
|                             |                              |                     |                                 |
| <b>DENSIDAD POBLACIONAL</b> | <b>MATERIAL PREDOMINANTE</b> | <b>ÁREAS VERDES</b> | <b>SENSACIÓN DE INSEGURIDAD</b> |
| 800 hab/HA aprox.           | Concreto (+80%)              | 1.8                 | alta                            |



### LADERAS EN RIESGO

El asentamiento de las viviendas se dio de manera informal y sin consultoría a expertos. Por lo que un gran porcentaje de las viviendas se encuentran en riesgo. Un sismo de gran magnitud podría hacer que muchas construcciones cedan. A eso se le añade que los accesos/vías de evacuación son extremadamente estrechos tomando en cuenta la densidad poblacional de la zona.

MUY ALTO - ALTO  
ALTO - MEDIO

### Autoconstrucción



### Accesos



## Estrategias y acciones

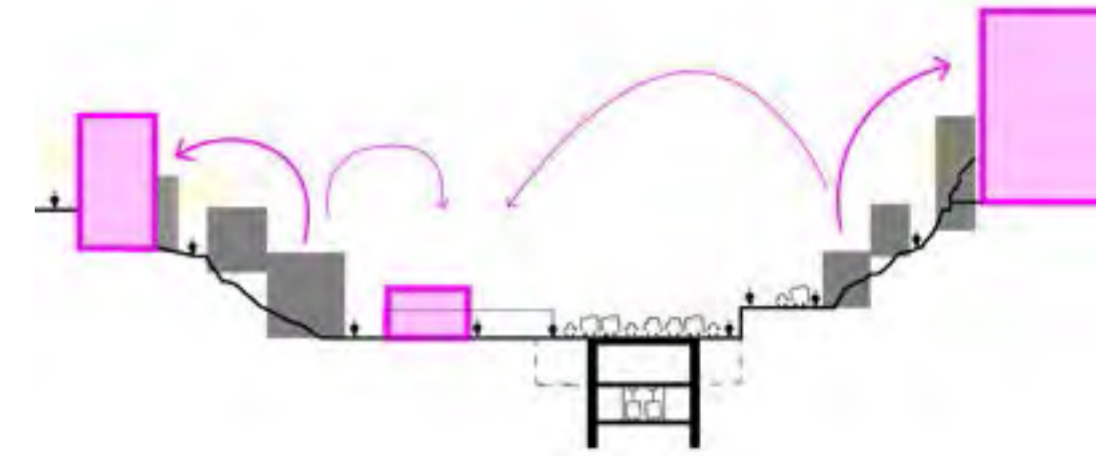
### REDUCIR EL RIESGO

#### Reubicación de viviendas

Debido al alto riesgo en la zona, se reubican 50 viviendas y se rediseñan las vías de vías de acceso. Implementándose así escaleras eléctricas y ascensores.

Las primeras 36 viviendas podrán ser reubicadas en 3 unidades habitacionales que se diseñarán en el parque San Cosme.

El resto de las viviendas podrá ser reubicadas en las unas unidades habitacionales en ladera.



### RECONFIGURAR EL ESPACIO PÚBLICO

#### Rediseño de la sección vial de la avenida Nicolás Ayllón, vías aledañas y el parque

De modo que estas vías cumplan con los parámetros urbanísticos necesarios. Esto implica la adquisición de lotes, que actualmente funcionan como depósitos, para el ensanche de la sección vial y generar veredas de al menos 3 metros de ancho.

#### Implementación de puentes y circulaciones verticales

Se aprovecha este sistema utilizado en el metro: Escaleras, escaleras eléctricas y ascensores. Por lo que se aplica de igual manera en el espacio público.

El metro tendría así conexión directa a una plataforma cuya finalidad es facilitar las interacciones entre los barrios y brindar metros cuadrados extra de espacio público.



### PROGRAMAR

#### Generar un eje con equipamiento de todo tipo que sirva para ambas comunidades

Al carecer de equipamiento en las laderas, los nuevos edificios de vivienda contarían con programa comunal como salas de usos múltiple, guarderías, lavanderías, gimnasios, etc.



Programa comunal. Comedores, bibliotecas, talleres, sala de exposición  
Vivienda con comercio barrial en el primer nivel



### LADERAS DESCONECTADAS

200 metros separan a estas dos barriadas. La mitad del camino son dos muros ciegos y la otra es un pequeño óvalo vehicular que no permite el cruce peatonal.

VÍAS PEATONALES  
VÍAS VEHICULARES  
REJAS

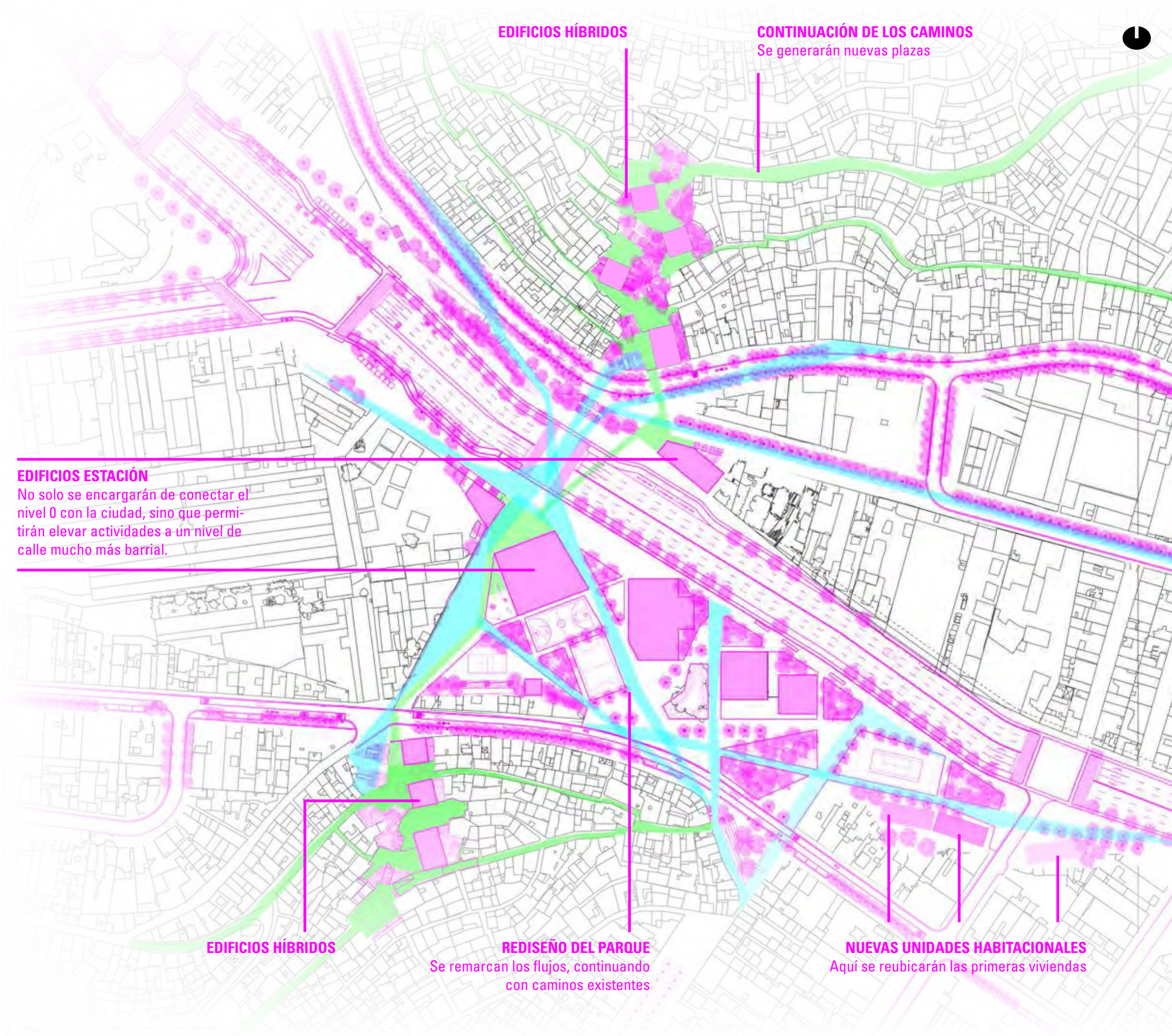


### Bajo porcentaje de programa dentro de las barriadas

La zona cuenta con gran diversidad de usos. Sin embargo, estos no se relacionan entre sí pues todos están cercados. Incluso el parque San Cosme se encuentra cerrado al público para su utilización como complejo deportivo.

SALIDA DEL METRO  
MERCADO  
DEPÓSITO-COMERCIO  
VIVIENDA-COMERCIO  
DEPÓSITO  
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO  
EQUIPAMIENTO EDUCATIVO  
EQUIPAMIENTO DE SALUD  
TALLERES





**EDIFICIOS HÍBRIDOS**

**CONTINUACIÓN DE LOS CAMINOS**  
Se generarán nuevas plazas

**EDIFICIOS ESTACIÓN**

No solo se encargarán de conectar el nivel 0 con la ciudad, sino que permitirán elevar actividades a un nivel de calle mucho más barrial.

**EDIFICIOS HÍBRIDOS**

**REDISEÑO DEL PARQUE**  
Se remarcan los flujos, continuando con caminos existentes

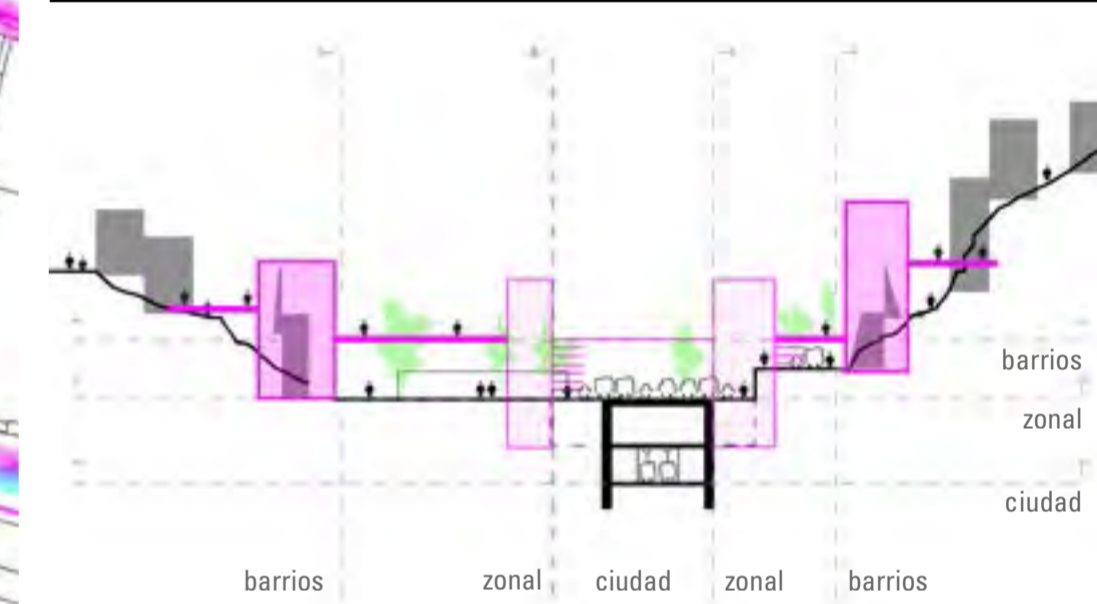
**NUEVAS UNIDADES HABITACIONALES**  
Aquí se reubicarán las primeras viviendas

**Fase 1**



Para la primera fase se plantea el rediseño de las calles principales y la construcción de los edificios-estación. Además del rediseño del parque San Cosme y la construcción de las unidades habitacionales que posteriormente albergarán a la casi las familias reubicadas en la intervención total.

**Fase 2**



La segunda fase consiste en el rediseño de las alamedas/vías de uso compartido que dan frente a los barrios, así como la construcción de los primeros edificios híbridos se conectarán por medio de puentes.

**Fase 3**



Por último, en la tercera fase se realizarán las intervenciones más barriales, construyéndose el resto de edificios híbridos, nuevas plazas y accesos.

**ESTADO ACTUAL**



**PROPUESTA**



**Accesos a las barriadas**



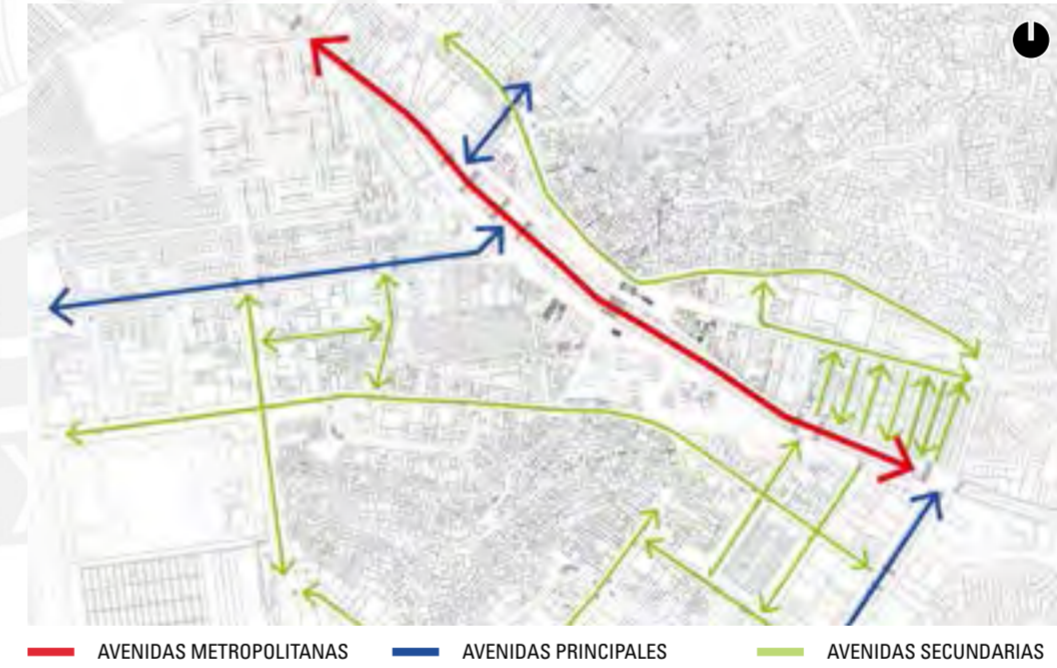
**Dirección de vías**



**Zonas de parada de bus**



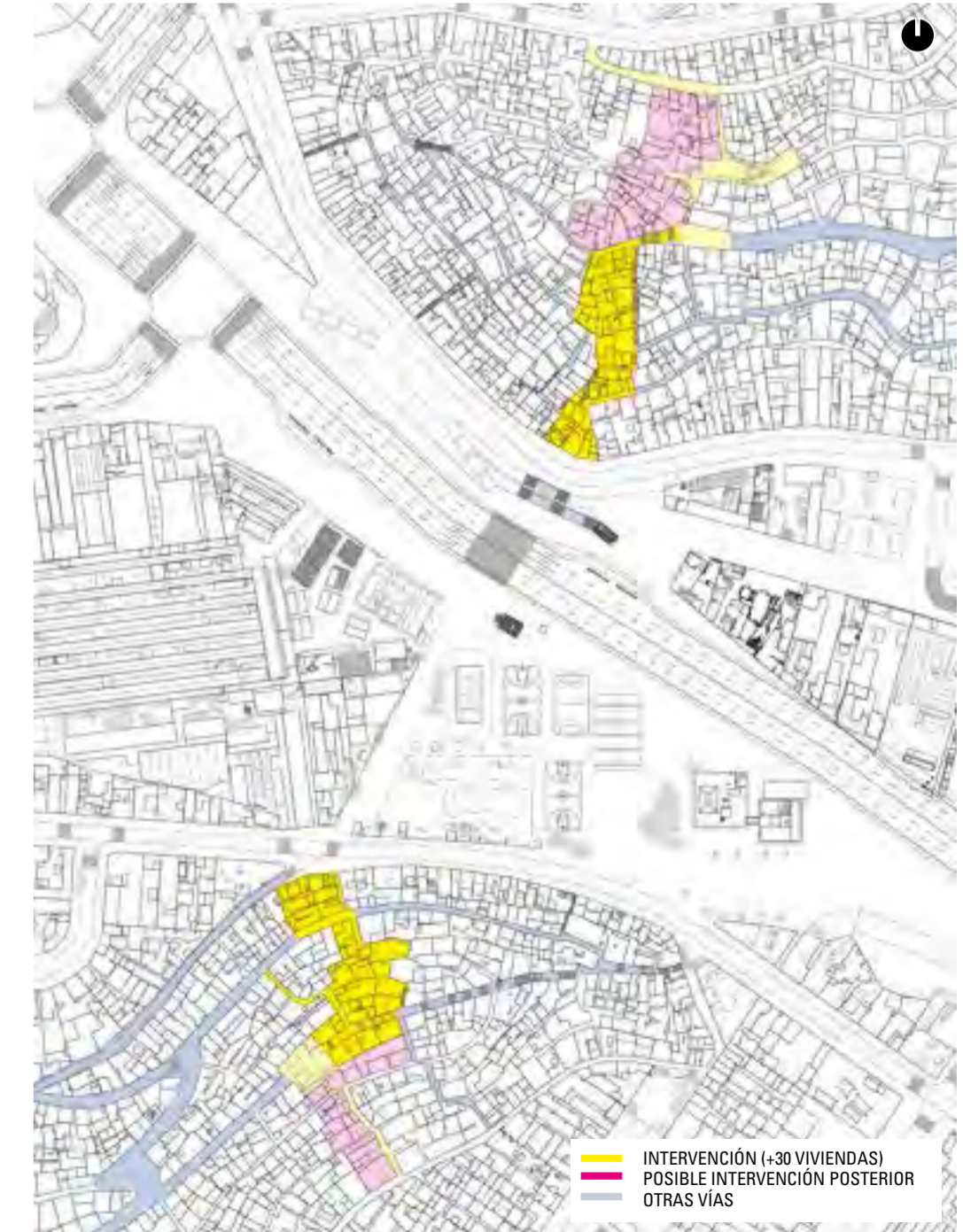
**Dirección de vías**



**Paraderos implementados**



**Accesos a las barriadas**



**INTERSECCIÓN DE AVENIDAS**  
(Anteriormente óvalo)

**Av. Nicolás Ayllón**  
Sección de 4 carriles desde/hacia Lima Centro

**Av. Riva Agüero**  
Sección de 4 carriles desde/hacia el Lima Este

**Anterior óvalo Ayllón**  
Sección de 8 carriles desde/hacia el Lima Este

Se maneja el tráfico con semaforización.  
De esta forma se recuperan metros cuadrados de espacio público.  
Se ensancha la sección de la vereda y se procede con la arborización de la avenida.

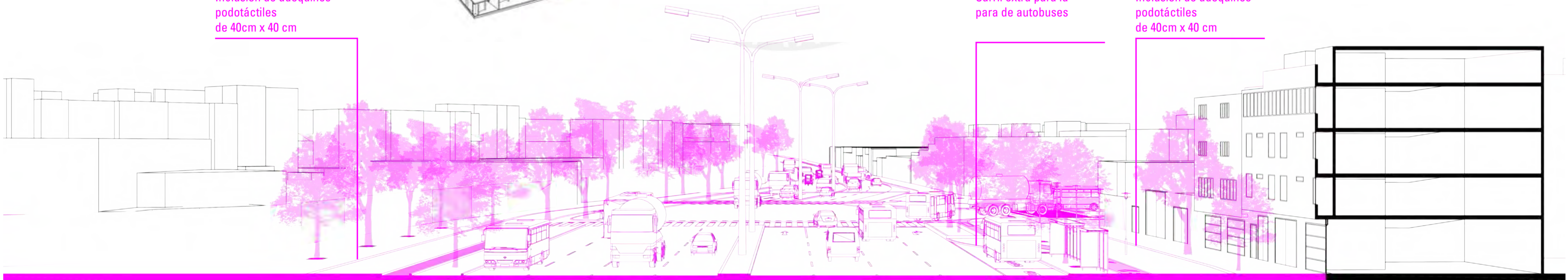
**Av. 28 de julio**  
Sección de 4 carriles desde/hacia Lima Centro

**Av. Nicolás Ayllón**  
Sección de 4 carriles desde/hacia el Lima Este/Sur

Inclusión de adoquines podotáctiles de 40cm x 40 cm

Carril extra para la para de autobuses

Inclusión de adoquines podotáctiles de 40cm x 40 cm

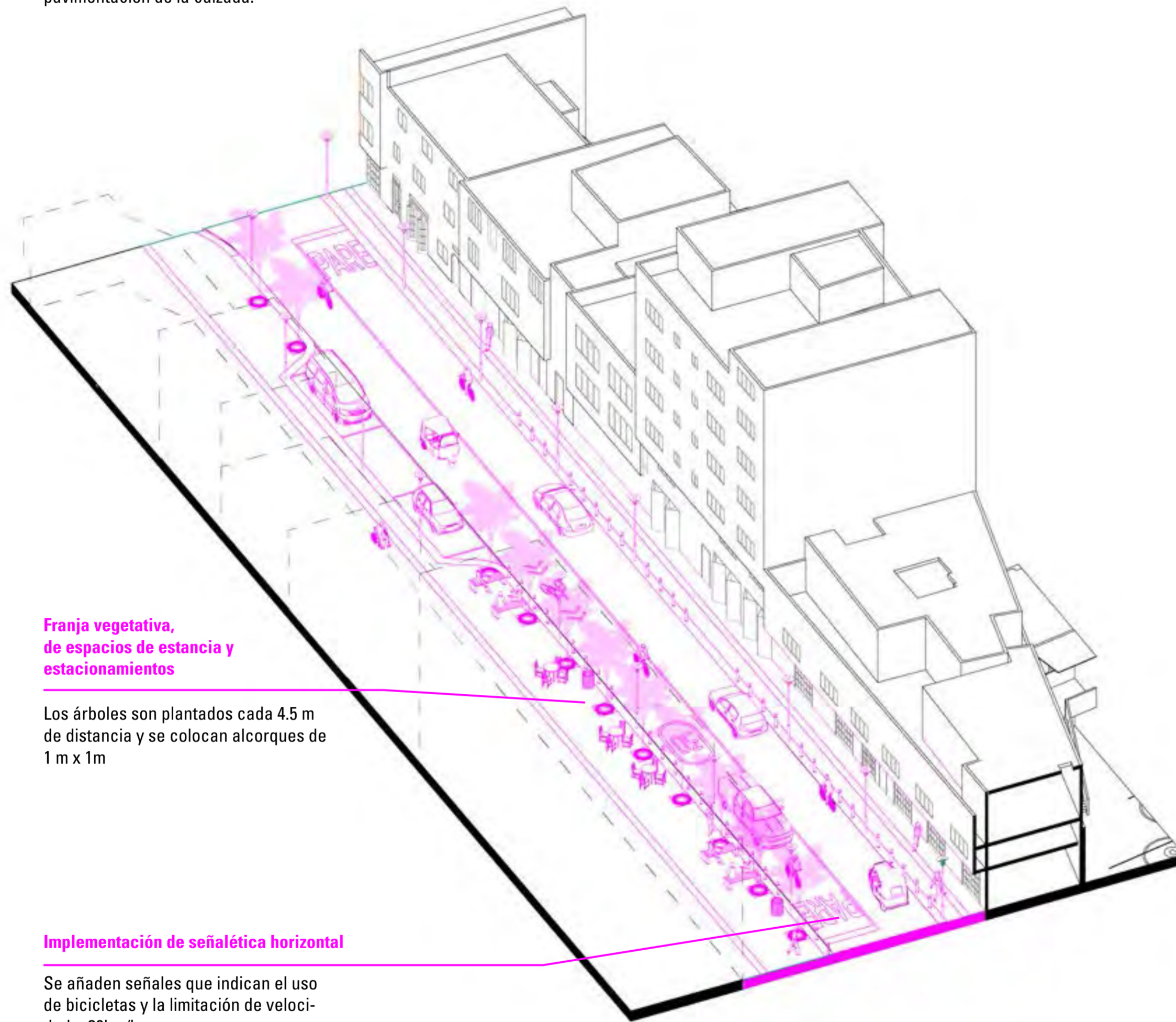


<b>Ciclovía</b> 1.5 m	<b>Separador</b> 3 m	<b>Calzada</b> 10.5 m	<b>Separador</b> 1.8 m	<b>Calzada</b> 10.5 m	<b>Retiro de parada</b> 3.5 m	<b>Parada</b> 3m	<b>Ciclovía</b> 1.5 m
--------------------------	-------------------------	--------------------------	---------------------------	--------------------------	----------------------------------	---------------------	--------------------------

**Av. Bausate y Meza**

Sección de 2 carriles (doble sentido)

La calle es transformada de cómo que sea más amigable con las dinámicas barriales. Permitiendo generar lugar de estancia, de parada de taxis y la circulación de ciclistas al cambiar la pavimentación de la calzada.



**Franja vegetativa, de espacios de estancia y estacionamientos**

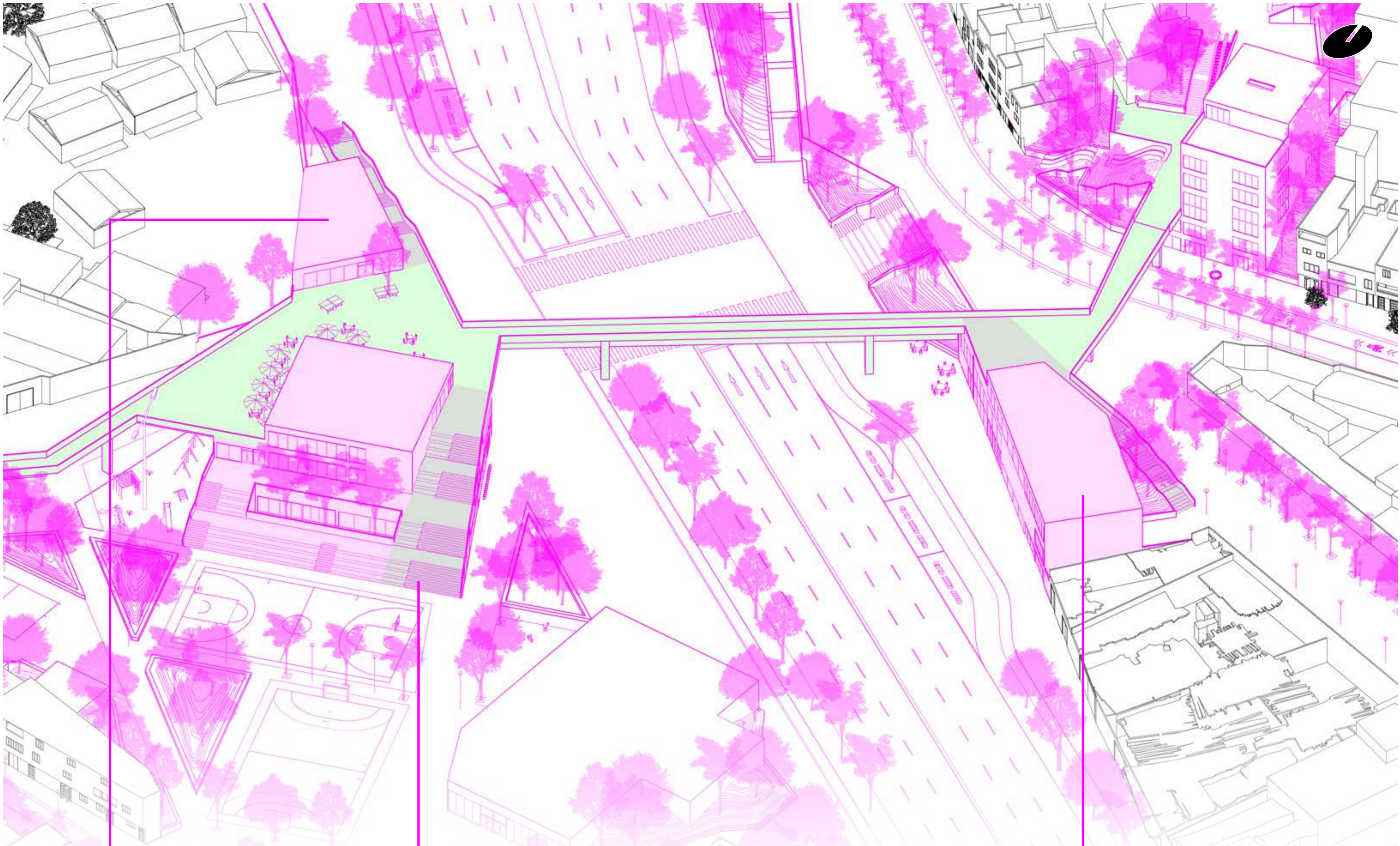
Los árboles son plantados cada 4.5 m de distancia y se colocan alcorques de 1 m x 1m

**Implementación de señalética horizontal**

Se añaden señales que indican el uso de bicicletas y la limitación de velocidad a 30km/h



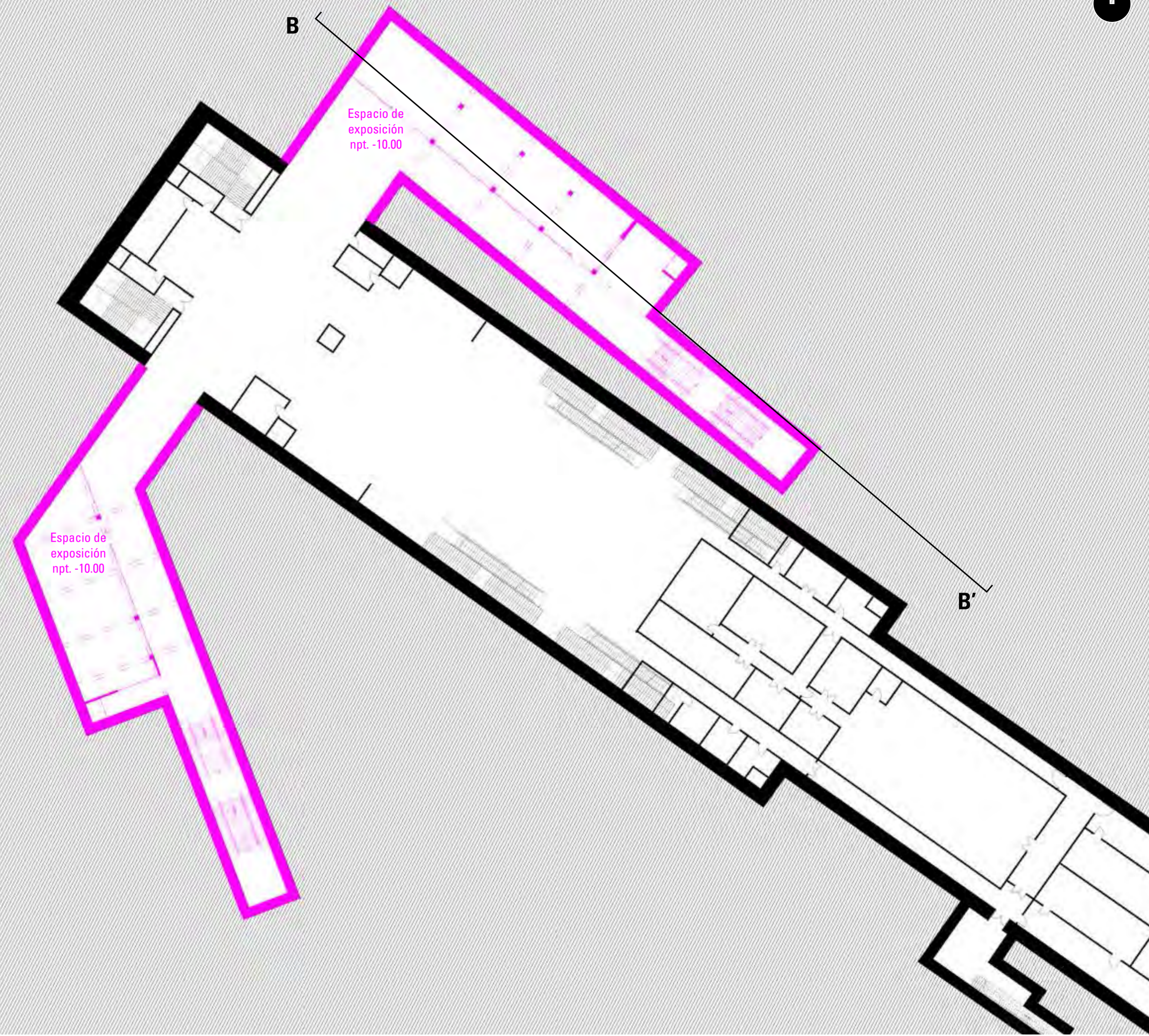
<b>Franja multiusos</b> 2.5 m	<b>Vía compartida</b> 6 m
----------------------------------	------------------------------

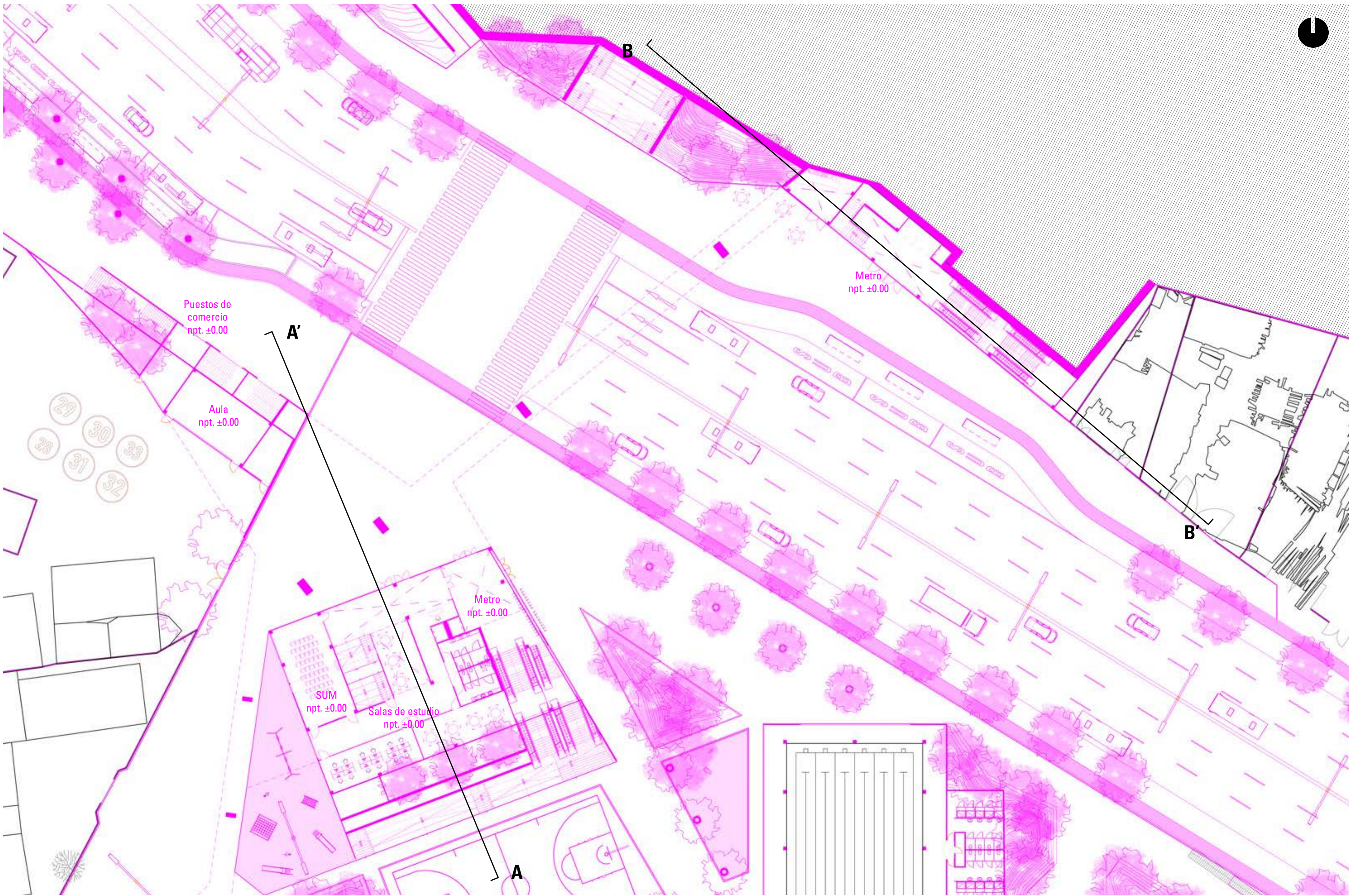


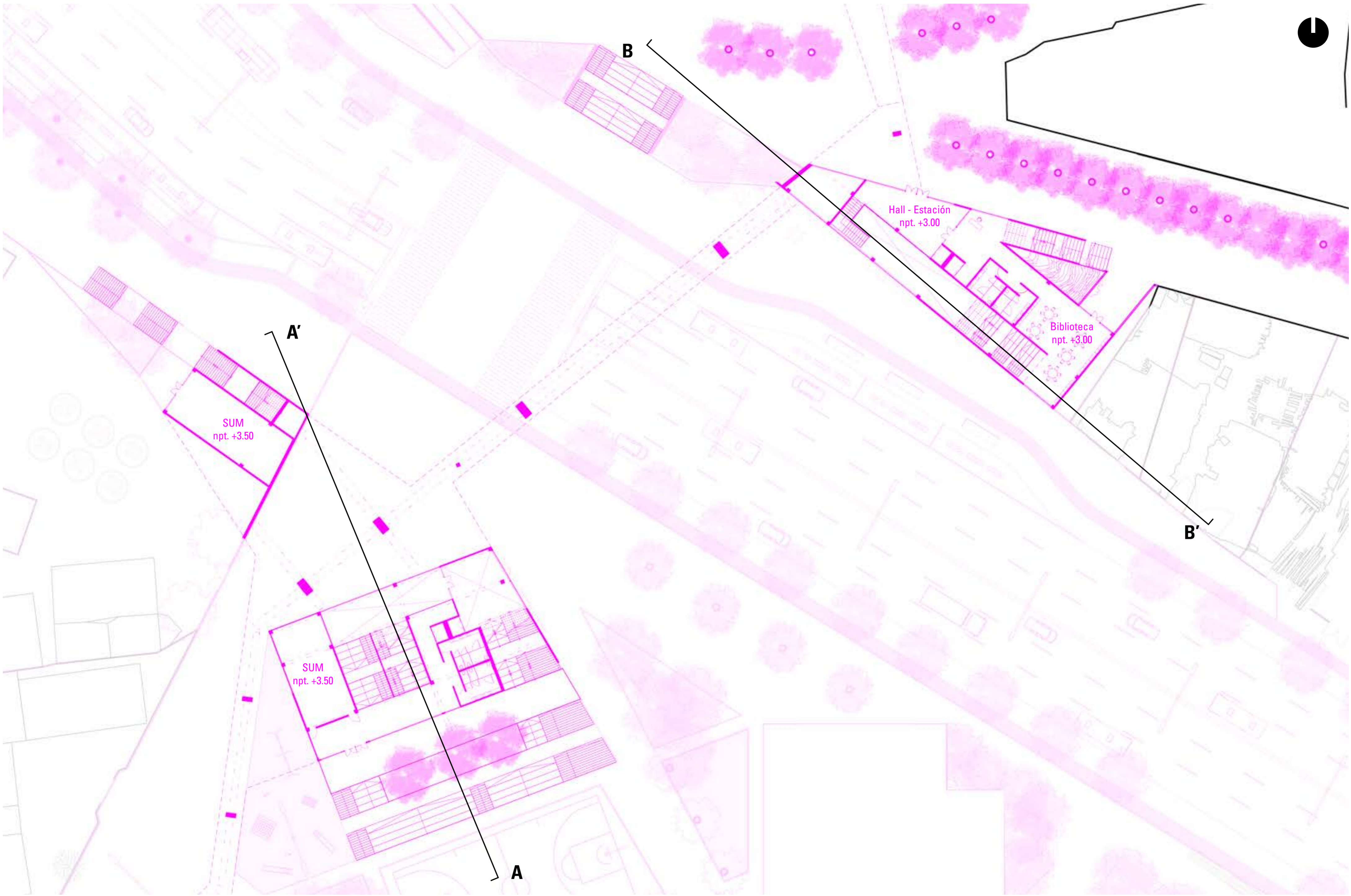
**Edificio de conexión**  
 - Aulas (solo sirven al colegio alledaño en el primer piso)  
 - Comercio  
 - Salas de usos múltiples/Sala de juegos

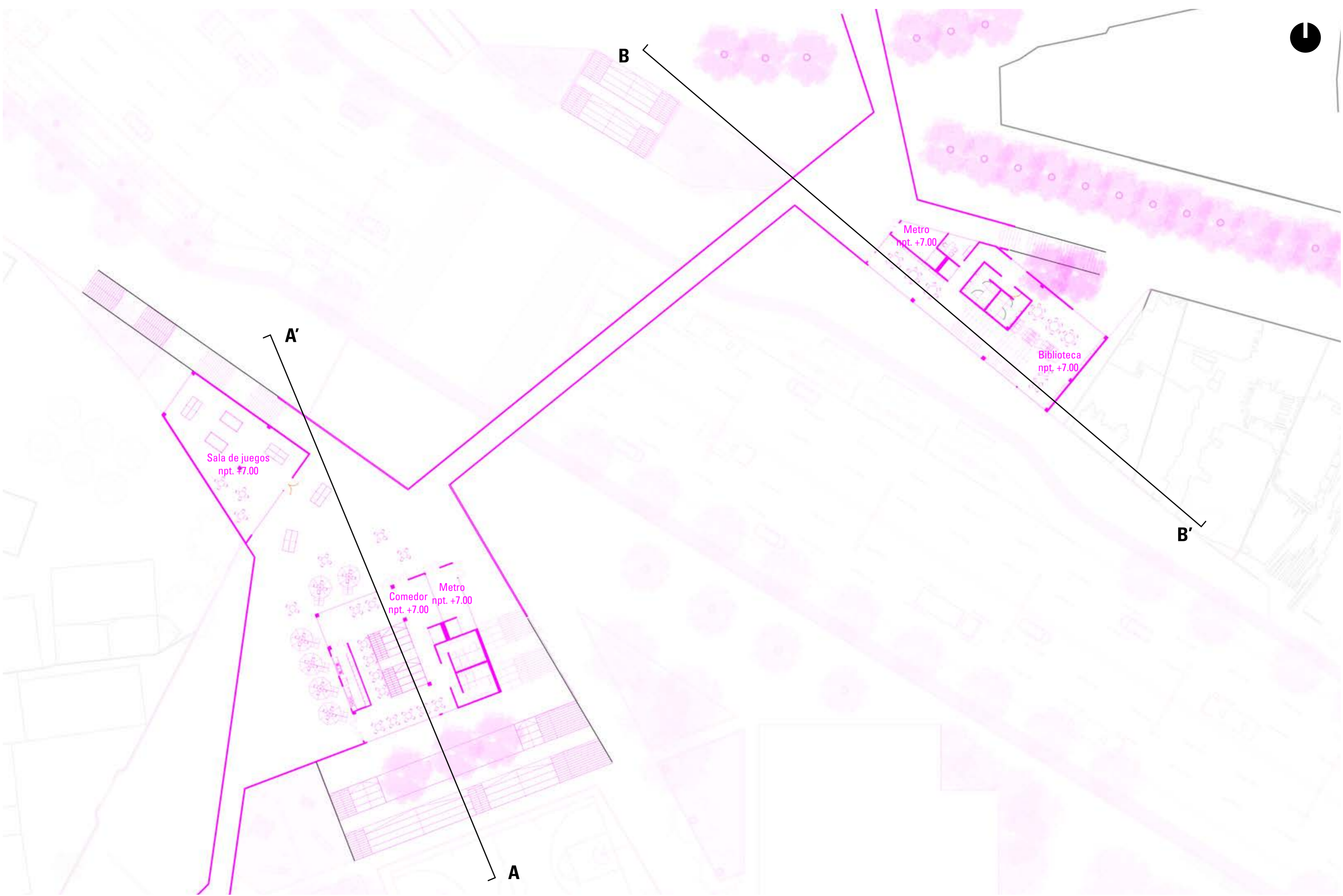
**Edificio cultural - Estación Ayllón**  
 - Aulas, salas de estudio  
 - Salas de usos múltiples  
 - Comedor popular

**Edificio biblioteca - Estación Ayllón**  
 - Comercio  
 - Biblioteca/Mediatca







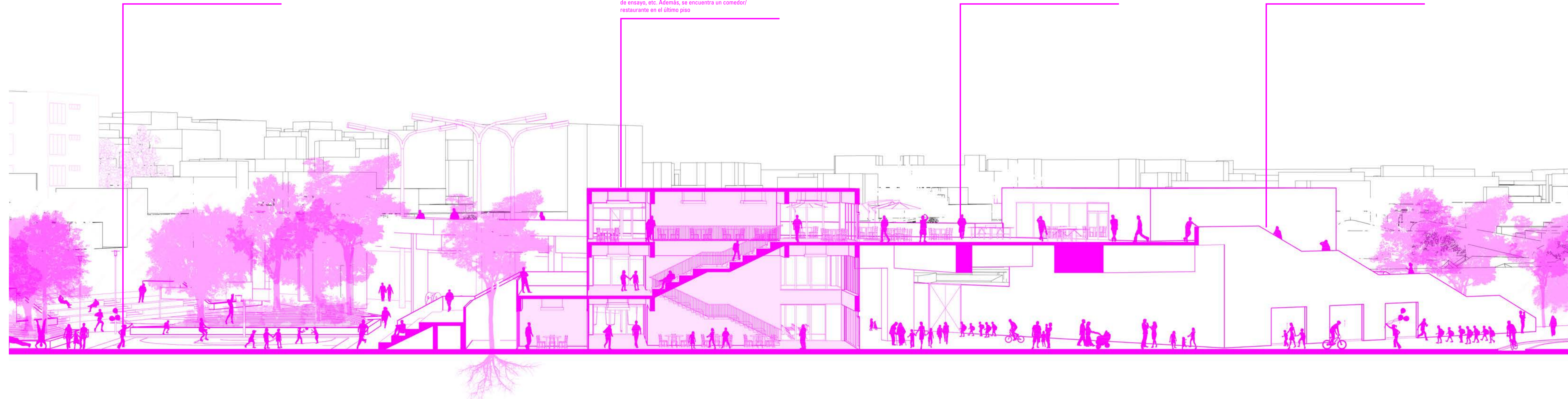


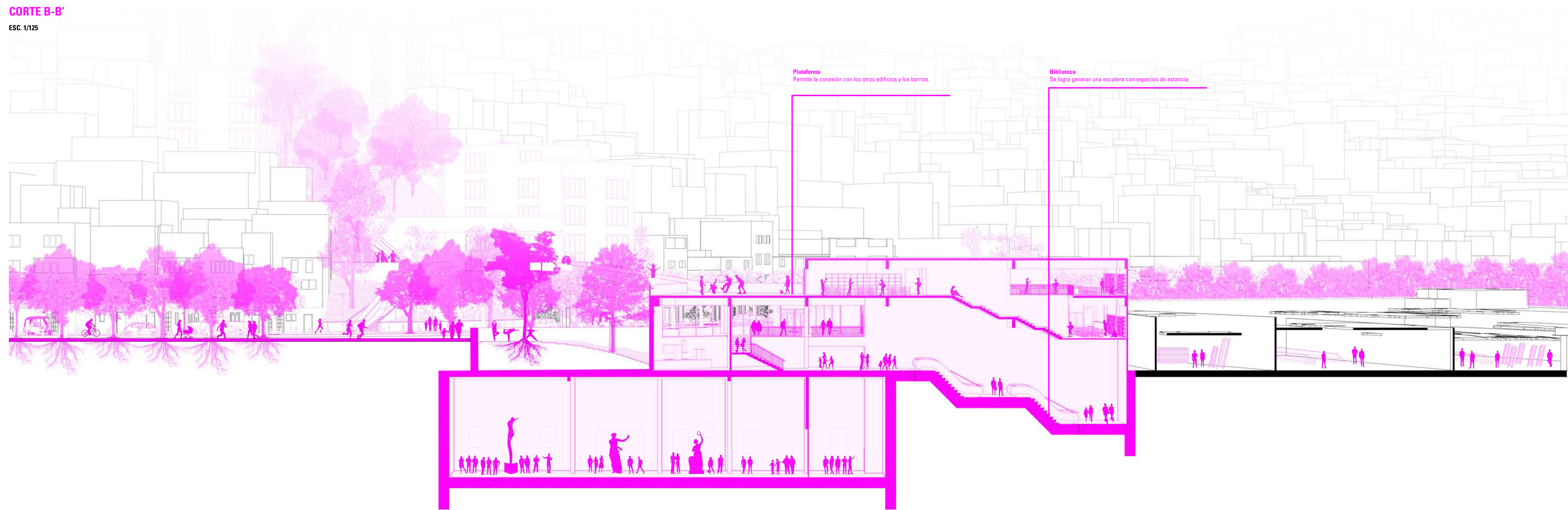
**Parque San Cosme**  
Se abre totalmente el parque y se reubican las losas deportivas de acuerdo a los flujos/recorridos

**Edificio cultural**  
Contiene salas de uso múltiple que pueden ser utilizadas como aulas, espacios de exposición, salas de ensayo, etc. Además, se encuentra un comedor/restaurante en el último piso

**Plafoma**  
Funciona como extensión del comedor y sala de juegos. Aunque puede ser utilizada como espacio ferrial

**Escalera-Comercio-Aulas**  
Esta unidad funciona tanto para el colegio, la calle y la plataforma. Además ser en sí un eje de conexión hacia el mercado





**Plataforma**  
Permite la conexión con los otros edificios y los barrios.

**Biblioteca**  
Se logra generar una escalera con espacios de estancia

# PRIMERA REUBICACIÓN DE VIVIENDAS

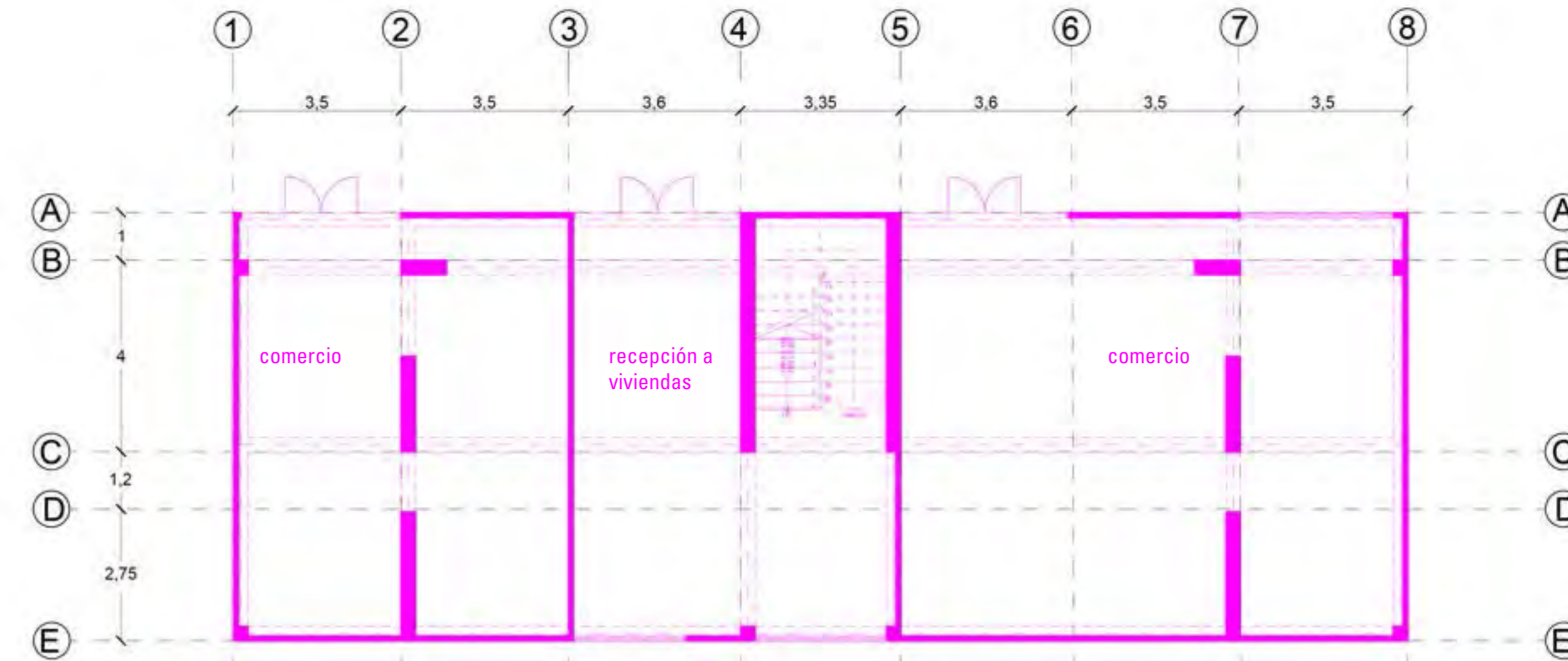
**Unidades habitacionales**  
Cada unidad contiene 12 departamentos de 3 habitaciones y aproximadamente 90 m<sup>2</sup>

**Colchón verde**  
Debido al alto tránsito de la calle, se proponen masas vegetales para la reducción del ruido al hacia el parque y las viviendas propuestas

**Delimitación del parque**  
Las unidades habitacionales se encargan de brindarle frentes al parque. De este modo no se cuenta con muros ciegos y siempre se brinda de "ojos hacia la calle".



**PRIMERA PLANTA**  
esc. 1/100

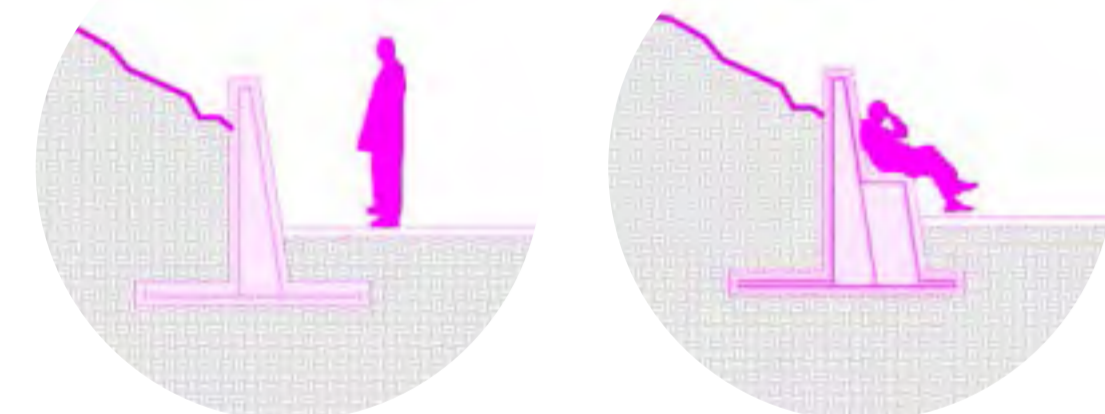
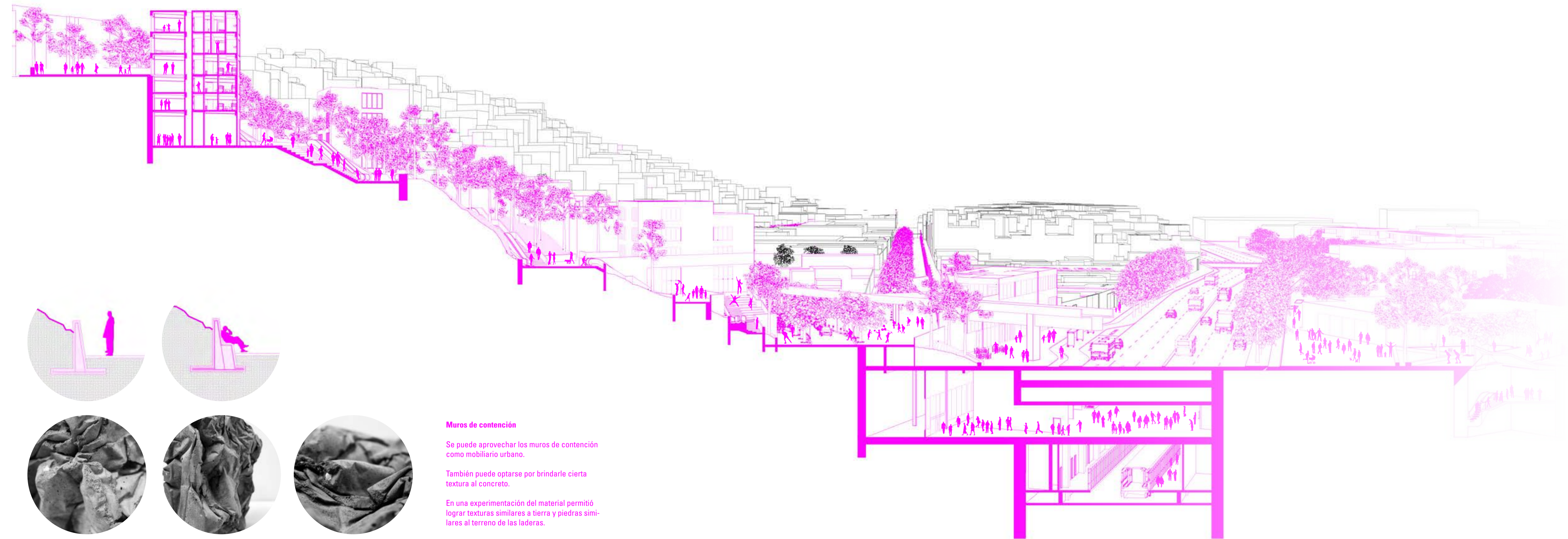


**PLANTA TÍPICA**  
esc. 1/100



**CORTE (Ventilación cruzada en el comedor-sala-cocina)**  
esc. 1/100





**Muros de contención**

Se puede aprovechar los muros de contención como mobiliario urbano.

También puede optarse por brindarle cierta textura al concreto.

En una experimentación del material permitió lograr texturas similares a tierra y piedras similares al terreno de las laderas.



# CONEXIÓN A SAN COSME



esc. 1/75

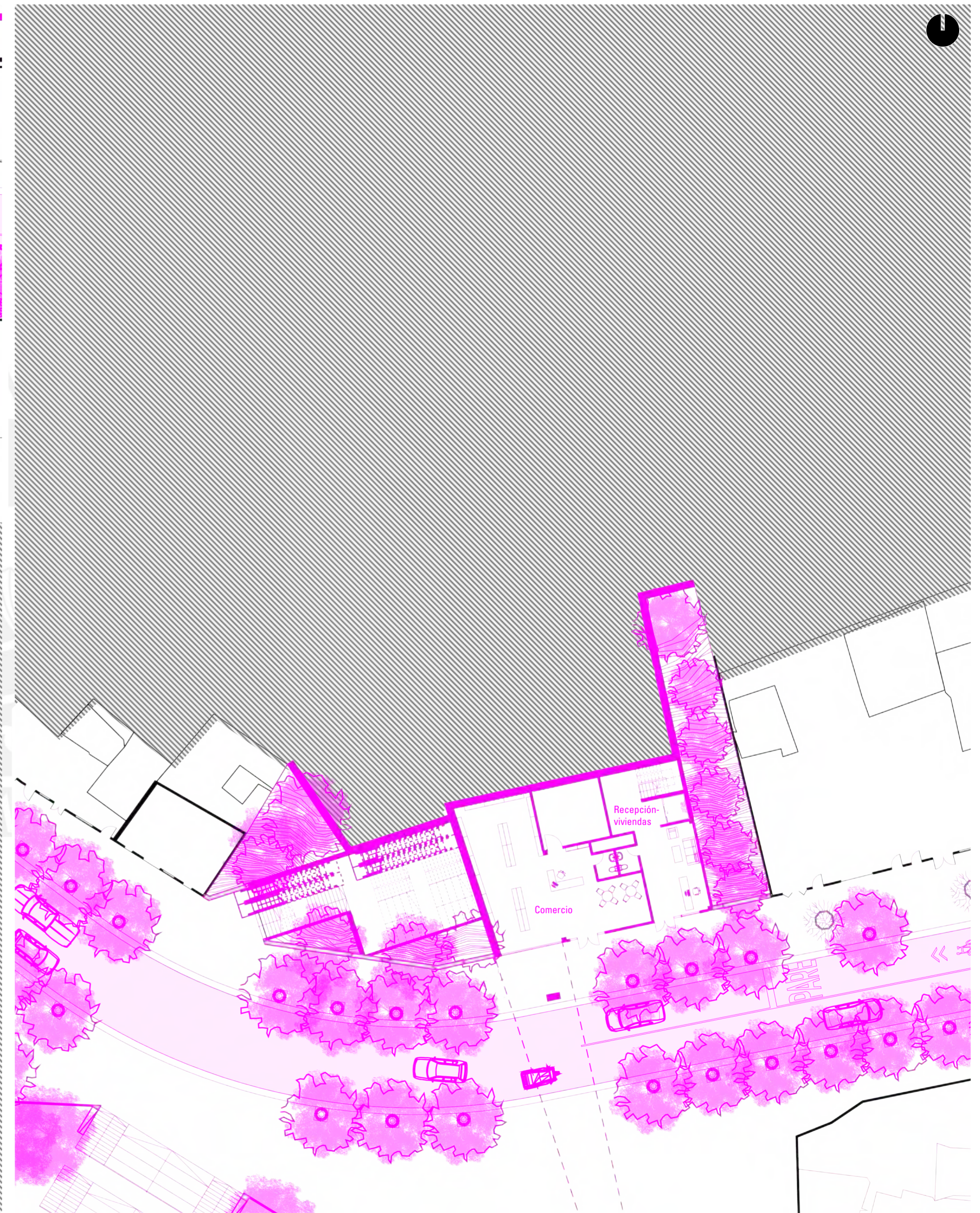
# ACCESO A EL AGUSTINO

esc. 1/125



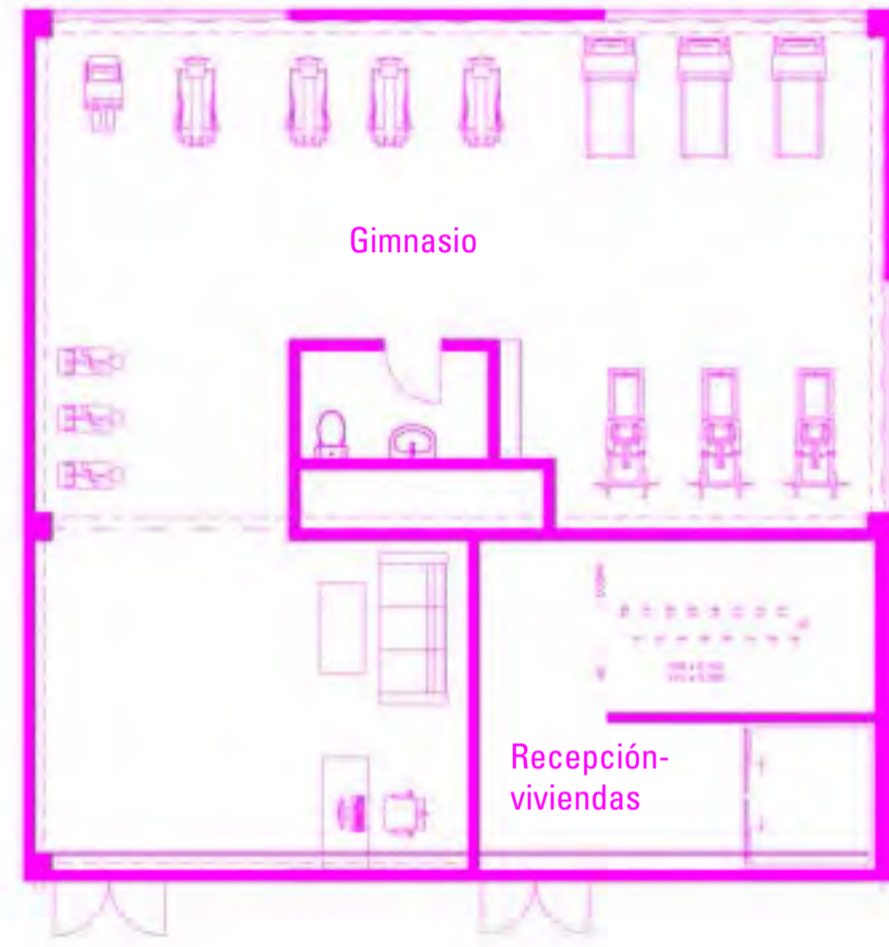
# ACCESO A SAN COSME

esc. 1/125

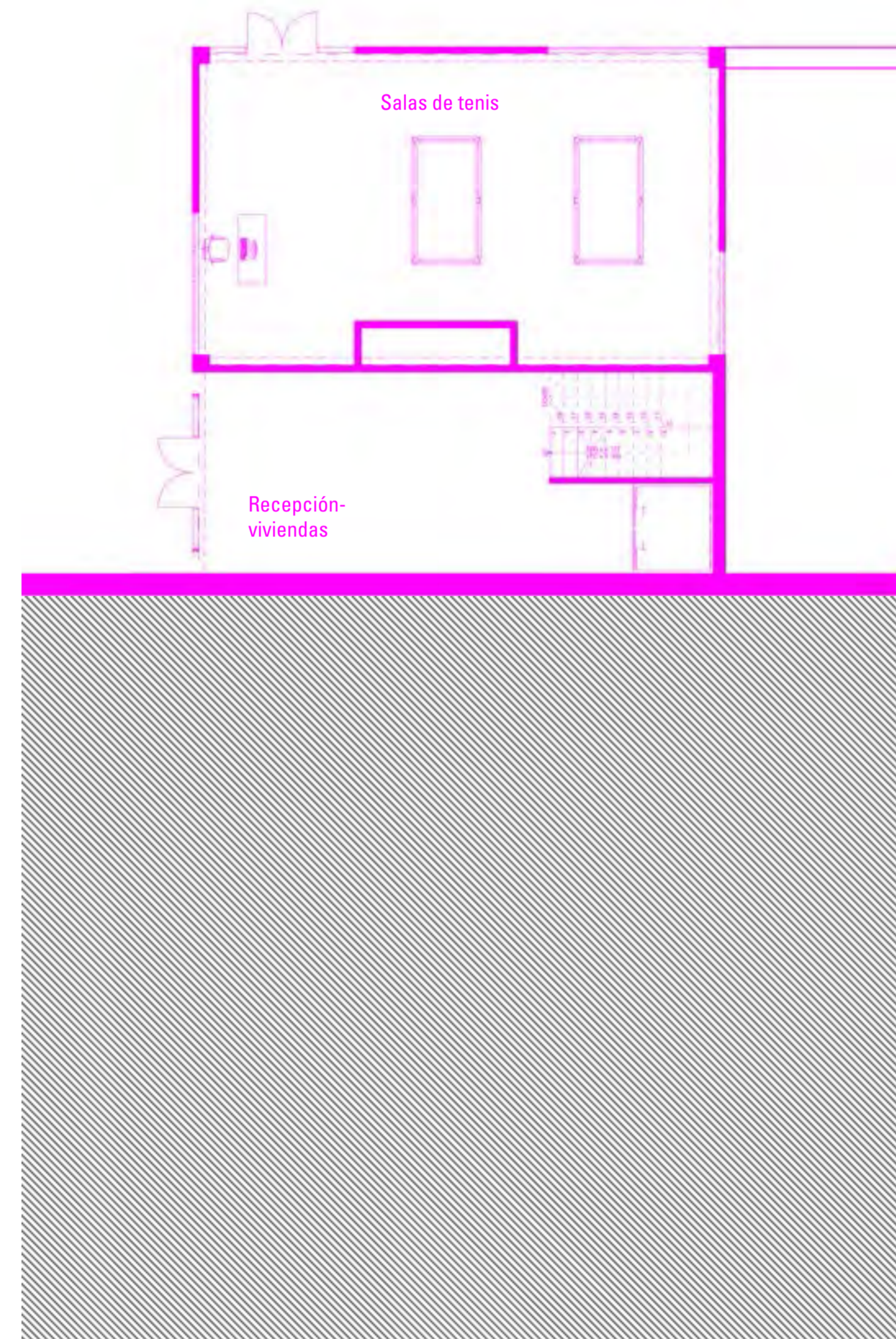


# VERSATILIDAD DE LOS MODULOS DE EQUIPAMIENTO-VIVIENDA

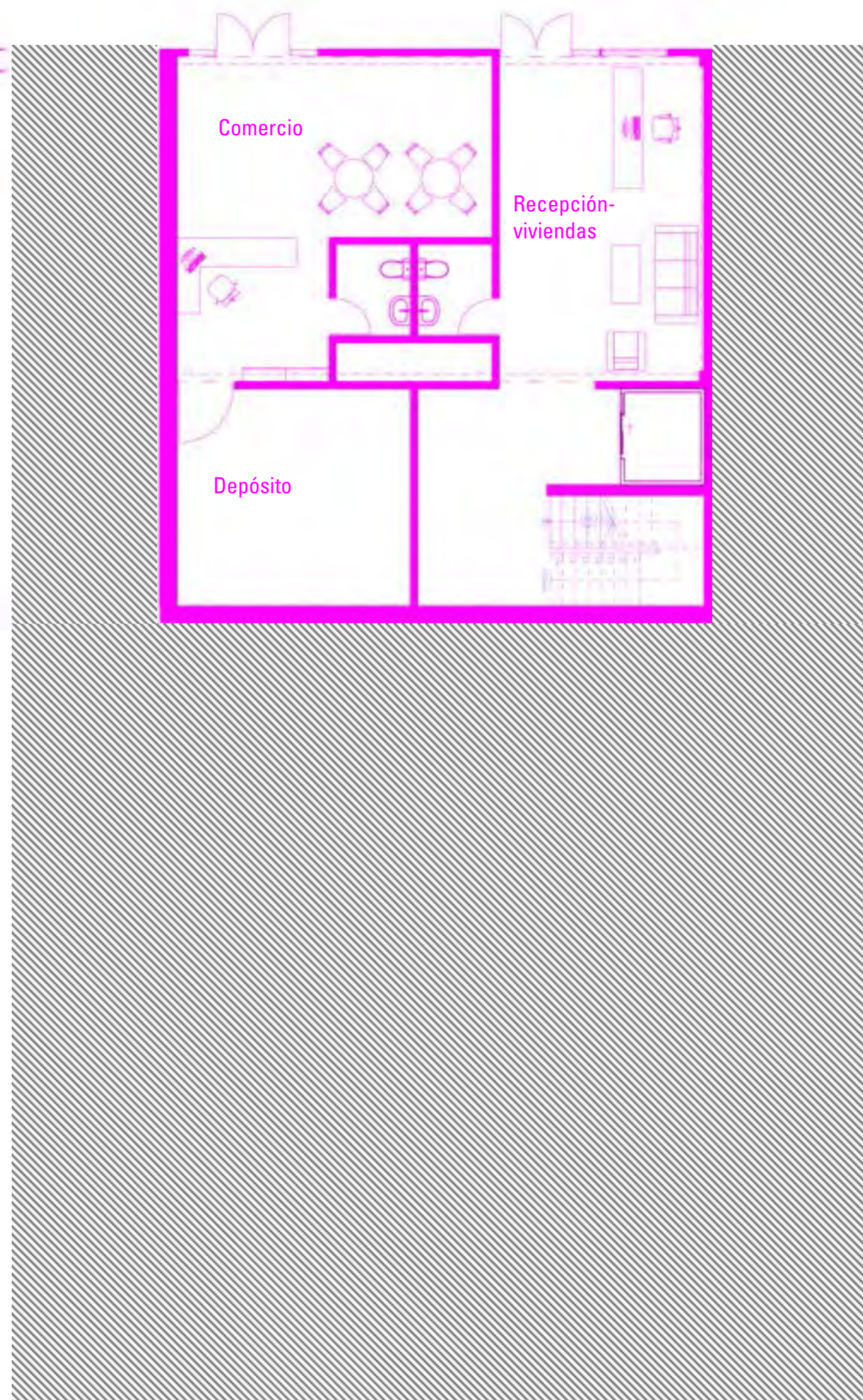
PRIMERA PLANTA - EQUIPAMIENTO  
esc. 1/100



PRIMERA PLANTA - EQUIPAMIENTO  
esc. 1/100



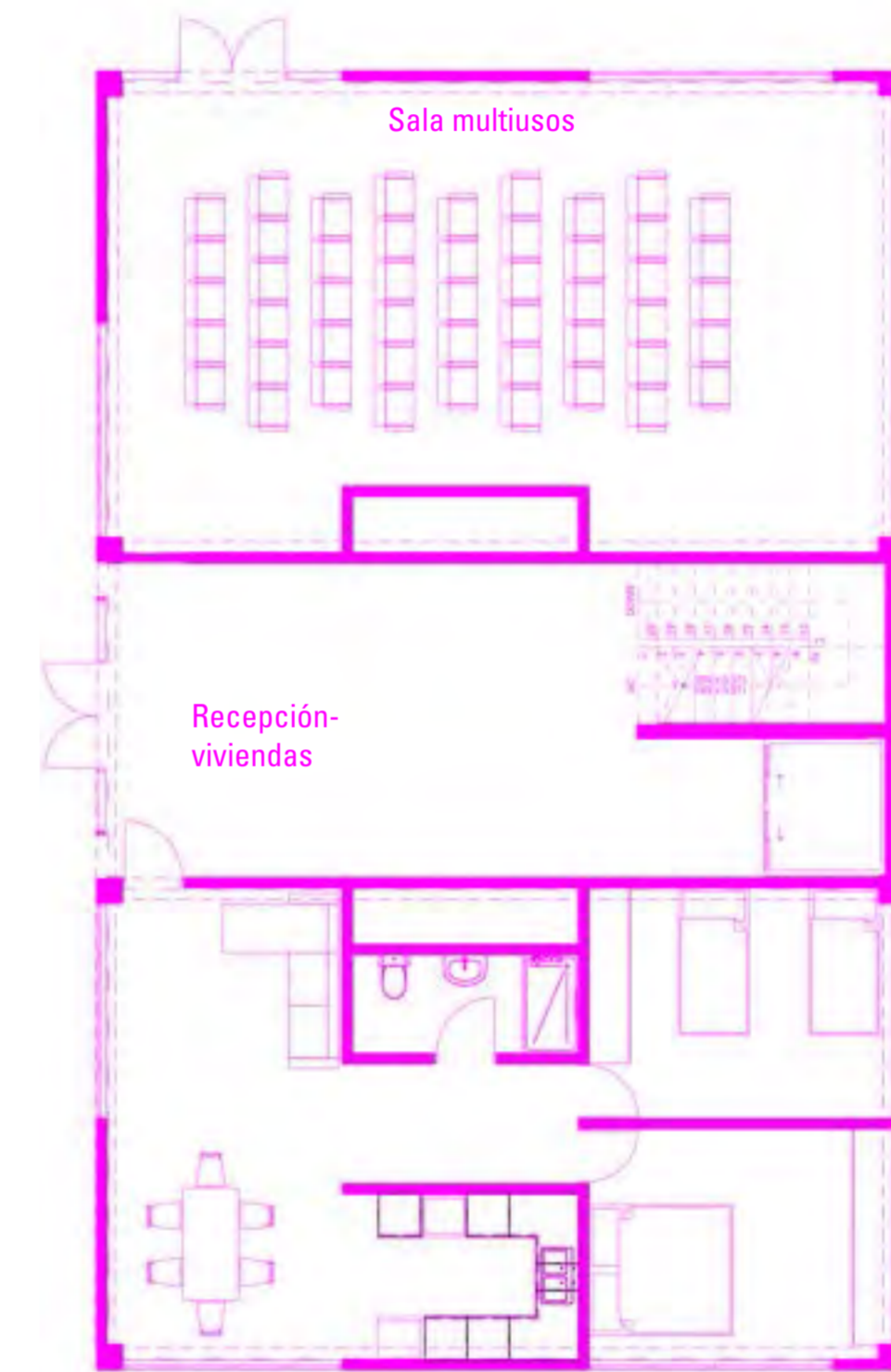
PRIMERA PLANTA - EQUIPAMIENTO  
esc. 1/100



SEGUNDA PLANTA - VIVIENDA  
esc. 1/100



PRIMERA PLANTA - EQUIPAMIENTO - VIVIENDA  
esc. 1/100



SEGUNDA VIVIENDA  
esc. 1/100



## Conclusiones

Barrios como San Cosme y El Agustino necesitan de planes urbanos integrales de manera urgente. Conforme pasan los años, se va deteriorando aún más la calidad de vida en ellos. A su vez, aumentan la criminalidad y los riesgos de derrumbe. Por ello, no se debería dejar a los barrios a la deriva. Han pasado más de 70 años desde la invasión de los cerros y las autoridades siguen sin brindarles el apoyo que realmente necesitan. Otros países de la región ya se han encargado de mejorar los servicios y viviendas de sus “barriadas”. Por ejemplo, así lo hizo Colombia con las UVA (Unidades de Vida Articulada).

La oportunidad que brinda el Metro de Lima es inmensa. La zona será transformada y se convertirá en un punto urbano importante dentro de la ciudad. Sin embargo, esto realmente solo ocurrirá a nivel de calle metropolitana, muy cerca de las salidas del metro. Las laderas seguirán contando con las mismas problemáticas: accesos precarios y viviendas en riesgo. Por tal motivo, intervenciones como la propuesta en el presente Proyecto de Fin de Carrera son pertinentes y necesarias. Es importante brindarles a San Cosme y El Agustino el espacio público y equipamientos que toda población merece. Además, el sistema permite integrar dos barrios, que comparten una misma cultura y costumbres, entre sí y con la ciudad.



# Bibliografía

Arkivperu. (12 de octubre de 2012). "Desalojarán La Parada dentro de 15 días" (La Prensa, 1968). Arkiv. <http://www.arkivperu.com/desalojaran-la-parada-dentro-de-15-dias-la-prensa1968/>

Castro, B. & Morales, S. (Eds.). (2015). Manual Introductorio Proyectos Urbanos Integrales (PUI) - Desarrollo orientado por el transporte sostenible (DOTS). Instituto de Desarrollo Urbano.

Ceppi, R. (11 de febrero de 2015). Favelas, villas de emergencia, chabolas. El País. [https://elpais.com/elpais/2015/02/04/album/1423048043\\_259970.html](https://elpais.com/elpais/2015/02/04/album/1423048043_259970.html)

CicloVivo. (2022). Medellín crea 30 corredores verdes para mitigar el calentamiento urbano. ArchDaily Perú. <https://www.archdaily.pe/pe/921605/medellin-crea-30-corredores-verdes-para-mitigar-el-calentamiento-urbano>

Cilento, K. (2022). The New York High Line officially open. ArchDaily. <https://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open>

Compañía de Jesús – Provincia del Perú. (07 de mayo de 2019). Línea de Tiempo (1979-1986). Los comedores populares: participación y solidaridad. <http://archivofotografico.jesuitas.pe/los-comedores-populares-participacion-y-solidaridad/>

Díaz, D. (15 de febrero de 2017). Aproximaciones a la historia del Cerro San Cosme. La Mula. <https://realidades.lamula.pe/2017/02/15/dejennos-vivir-asi-resistencia-y-conflicto-en-la-intervencion-de-la-municipalidad-de-lima-en-el-caso-de-la-parada/damiler/>

Domínguez, S. (24 de marzo de 2020). Desde Brasil: el coronavirus profundiza las desigualdades. Salud con lupa. <https://saludconlupa.com/noticias/el-coronavirus-profundiza-las-desigualdades-en-brasil/>

Duncan, S., Prati, F., Chachra, A. & Prakash, A. (2016). Global Designing Cities Initiative (F. Prati, L. de la Mora, C. Urrego, J. Rivera, H. Fox, Trans.). Lemoine Editores. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-es/>

Echeverri, A., Arango, A., Bustamante, J., Basombrío, I., Delgado, C., Zapata, D., Cadena, C. & Gómez, J. (2017a). Corredores estratégicos de movilidad sostenible, ordenamiento territorial y recuperación ambiental para el Oriente antioqueño. Centro de estudios urbanos y ambientales-urbam EAFIT. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/corredores-estrategicos-de-movilidad-sostenible-plataforma-oriente.aspx>

Echeverri, A., Bustamante, J., Castaño, N., Mejía, O., Cadena-Gaitán, C., Gómez, J., Posada, J. & Guisao, J. (2017b). Visión estratégica para la integración urbana, ambiental y social de escenarios recreodeportivos a escala de ciudad. Distrito D. Centro de estudios urbanos y ambientales-urbam EAFIT. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/visionestrategicaparalaintegracionurbanaambientaly-social.aspx>

Empresa de Desarrollo Urbano. (2020). Viviendas con corazón: Programa de mejoramiento integral de barrios de Medellín, Colombia. Archivo Digital Arquitectura Panamericana. <https://arquitecturapanamericana.com/viviendas-con-corazon-programa-de-mejoramiento-integral-de-barrios-de-medellin-colombia/#>

García, L. (10 de junio de 2020). Las villas miseria, visibles pero ignoradas en Latinoamérica. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/es/las-villas-miseria-la-cara-visible-pero-ignorada-de-las-ciudades-de-am%C3%A9rica-latina/a-53770004>

Herrán, C. (2003). De la villa al barrio: estigma social y pos-relocalización urbana. RUNA, archivo para las ciencias del

hombre, 24(1), 273-296. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/runa/article/view/1273/1228>  
Instituto Nacional de Defensa Civil. (2003). Estudio de Vulnerabilidad y Determinación del Riesgo: Distrito de la Victoria. [http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_Lima/lima/lavictoria.pdf](http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios_CS/Region_Lima/lima/lavictoria.pdf)

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (enero de 2015). Perfil Sociodemográfico del Cerro San Cosme. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1206/index.html](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1206/index.html)

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). (Agregar aquí el nombre de la sección/título que utilizaste). Sistema Integrado de Estadísticas de la Criminalidad y Seguridad Ciudadana. <https://datakrim.inei.gob.pe/panel/mapa>

Kapstein, P. & Aranda, E. (2014). Las periferias interiores de Lima: localización e identificación de los barrios focos de vulnerabilidad. El caso de San Cosme. Revista INVI, 29(82), 19-62. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582014000300002>

Línea 2 del Metro de Lima y Callao. (s.f.). Concesionario Metro de Lima Línea 2. Metro de Lima Línea 2. <https://www.metrolima2.com/inicio.php>

Lucas, O. (24 de marzo de 2020). Pacientes de tuberculosis: los otros vulnerables de la pandemia. Ojo Público. <https://ojo-publico.com/1703/pacientes-de-tb-los-otros-vulnerables-de-la-pandemia>

Martuccelli, D. (2022). Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales. Penguin Random House Grupo Editorial.

Matos, J. (2016). Perú: Estado desbordado y sociedad nacional emergente. Historia corta del proceso peruano: 1940-2010. Universidad Ricardo Palma.

Movimiento Socialista Emancipación. (10 de enero de

2016). 51 años de El Agustino. La Mula. <https://lamula.pe/2016/01/10/51-anos-de-el-agustino/escuelapermanentepe-ru/>

Muller, T. & Watanabe, E. (2009). Archivo digital de imágenes. Talleres del Centro. El Agustino. Archivo Fotográfico TAFOS / PUCP. <https://facultad.pucp.edu.pe/comunicaciones/tafos/talleres.php?2+9>

Observatorio del Agua Rímac, Chillón, Lurín. (2014). Crecimiento poblacional. <https://crhc.ana.gob.pe/factores-de-presi%C3%B3n/crecimiento-poblacional>

Pacora, L. (06 de mayo de 2018). Chacalón y la Nueva Crema. Zona de Obras. <https://www.zonadeobras.com/apuestas/2018/05/06/chacalon-y-la-nueva-crema/>

Pérez, V. (06 de enero de 2015). Galería: 50 años de El Agustino 1986-1988: TAFOS en El Agustino. La Mula. <https://redaccion.lamula.pe/2015/01/06/1986-1988-tafos-en-el-agustino/valentinaperezllosa/>

ProInversión. (2014). Contrato de Concesión - Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao". Ositran. [https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/04/Anexo203\\_Tomo20101.pdf](https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/04/Anexo203_Tomo20101.pdf)

Quispe, A. (2004). La "Cultura Chicha" en el Perú. Revista Cultural Electrónica Construyendo Nuestra Interculturalidad, (1), 1-7. [https://www.researchgate.net/publication/221940405-La\\_cultura\\_chicha\\_en\\_el\\_Peru](https://www.researchgate.net/publication/221940405-La_cultura_chicha_en_el_Peru)

UPC Cultural. (s.f.). Monky Pionero de los Carteles Chicha. UPC Cultural. <https://cultural.upc.edu.pe/galeria/monky>