

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



INFRAESTRUCTURA PÚBLICA ITINERANTE
Regeneración y puesta en valor del eje Ferrocarril Central en
Huancayo

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTA

AUTOR

Fiorella Noelia Fierro Chipana

CÓDIGO

20152320

ASESOR

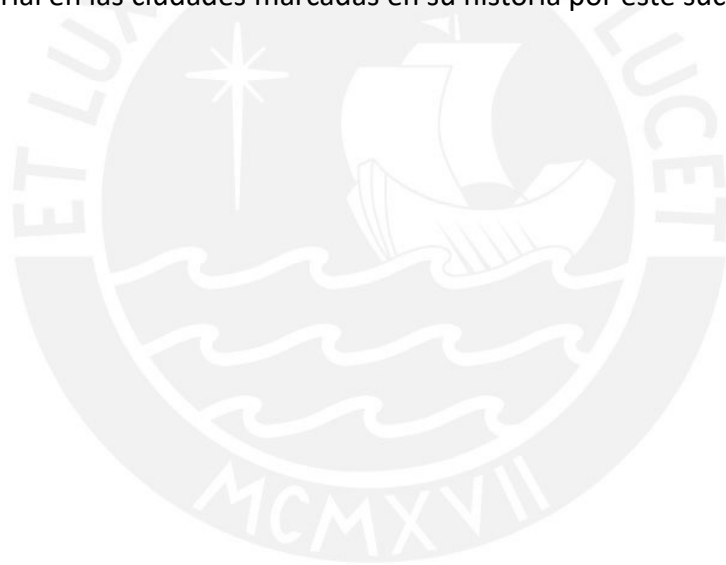
Augusto Juan Francisco Roman Moncagatta

Lima, octubre, 2021

RESUMEN

El proyecto desarrolla una infraestructura pública móvil a partir de reciclar e intervenir en la infraestructura del Ferrocarril Central en la ciudad de Huancayo. Tras un análisis del déficit de servicios y equipamientos públicos y una desigualdad en cuanto a acceso a estos dentro de la ciudad, se plantea como una solución para ello el desarrollo de la arquitectura móvil que acerque estos servicios a los ciudadanos.

De este modo, se plantea una primera intervención arquitectónica que trabaja con las preexistencias a modo de proyecto origen que permita a partir de ello desarrollar estrategias permanentes que desencadenan en la regeneración de barrios y creación de nuevos espacios públicos entorno a la vía. Dado que la vía del Ferrocarril Central es la vía más importante en la ciudad y la atraviesa en su totalidad se plantea que su impacto permita la generación de un nuevo modo de regeneración con el que además se busca revalorizar el patrimonio industrial en las ciudades marcadas en su historia por este suceso.





INFRAESTRUCTURA PÚBLICA ITINERANTE

REGENERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL EJE
FERROCARRIL CENTRAL EN HUANCAYO



Pontificia Universidad Católica del Perú
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

PFC - TALLER:

Augusto Román
Susana López
César Tarazona

Diseño y diagramación:

Fiorella Fierro Chipana

Lima, Perú
Octubre, 2021



INDICE DE CONTENIDO

01 EL SISTEMA FERROVIARIO EN HUANCAYO

02 ANÁLISIS URBANO: MIRADAS A LA CIUDAD ACTUAL

03 DIAGNÓSTICO: OPORTUNIDAD EN LA RED FERROVIARIA

**04 REHABILITAR EL FERROCARRIL CENTRAL: INFRAESTRUC-
TURAS PÚBLICAS ITINERANTES.**

05 ANTECEDENTES:

06 PLANIMETRÍA

07 CONCLUSIONES

08 BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El Ferrocarril Central es, para el Perú, un vestigio de la llegada de la Revolución Industrial al país en una época en la cual nos constituíamos como República. Bajo este contexto, los ferrocarriles se definen como una novedosa infraestructura que representa “un instrumento para liberar al país del aislamiento geográfico e integrarlo al mundo, incorporándolo en la senda del progreso y la modernidad” (MC 2019: 2). La llegada del Ferrocarril Central a la ciudad de Huancayo, al igual que en cada ciudad en la que el ferrocarril se detuvo, implicó la llegada del progreso, un medio para el intercambio cultural y económico y marcó un hito en la historia y desarrollo de la ciudad.

Sin embargo, actualmente esta infraestructura, al igual que muchas vías ferroviarias en Latinoamérica, ha quedado en desuso. El ferrocarril, en Huancayo, ha perdido el valor inicial de servir a los ciudadanos, quedando solo como una huella del pasado que es recordada anecdóticamente en actividades orientadas al turismo una vez al año. Los acontecimientos recientes de crisis sanitaria, el cual es contexto del desarrollo de este proyecto, nos han demostrado que esta única actividad que activa el ferrocarril no debería ser el único medio para valorar el patrimonio. Al mismo tiempo, estas mismas circunstancias nos han demostrado la importancia de la adaptabilidad y flexibilidad en la arquitectura y la necesidad de descentralizar los equipamientos públicos de los centros de las ciudades, así como el valor del espacio público para permitir actividades al aire libre.

Por tanto, el proyecto, busca aprovechar la red ferroviaria para rehabilitarla como infraestructura pública que en su desarrollo contemple las necesidades actuales de la ciudad en cuanto a acceso a servicios y espacios públicos de calidad. Se toma en cuenta que el patrimonio lo definen los habitantes y por tanto, la recuperación de este orientado hacia el servicio de ciudadanos, implica, a su vez, la recuperación de la ciudad. (Gutiérrez 2011:28).

En ese sentido, el proyecto explora las posibilidades que ofrece un sistema ferroviario como la movilidad, con la cual se plantean intervenciones itinerantes que se complementa con intervenciones permanentes, logrando de esta forma generar una nueva posibilidad de uso para el Ferrocarril Central y una nueva oportunidad de desarrollo para la ciudad.



01

■

EL FERROCARRIL CENTRAL EN HUANCAYO HISTORIA Y VALOR PARA LA CIUDAD



La concepción conectiva del ferrocarril transformó los conceptos de ciudad y espacio urbano haciendo que estos cobrasen valor a una escala territorial mayor. Todas las ciudades querían ver pasar y parar el ferrocarril. (Bocanegra 2012:5)



Estación de Huancayo
Fuente: Huancayo

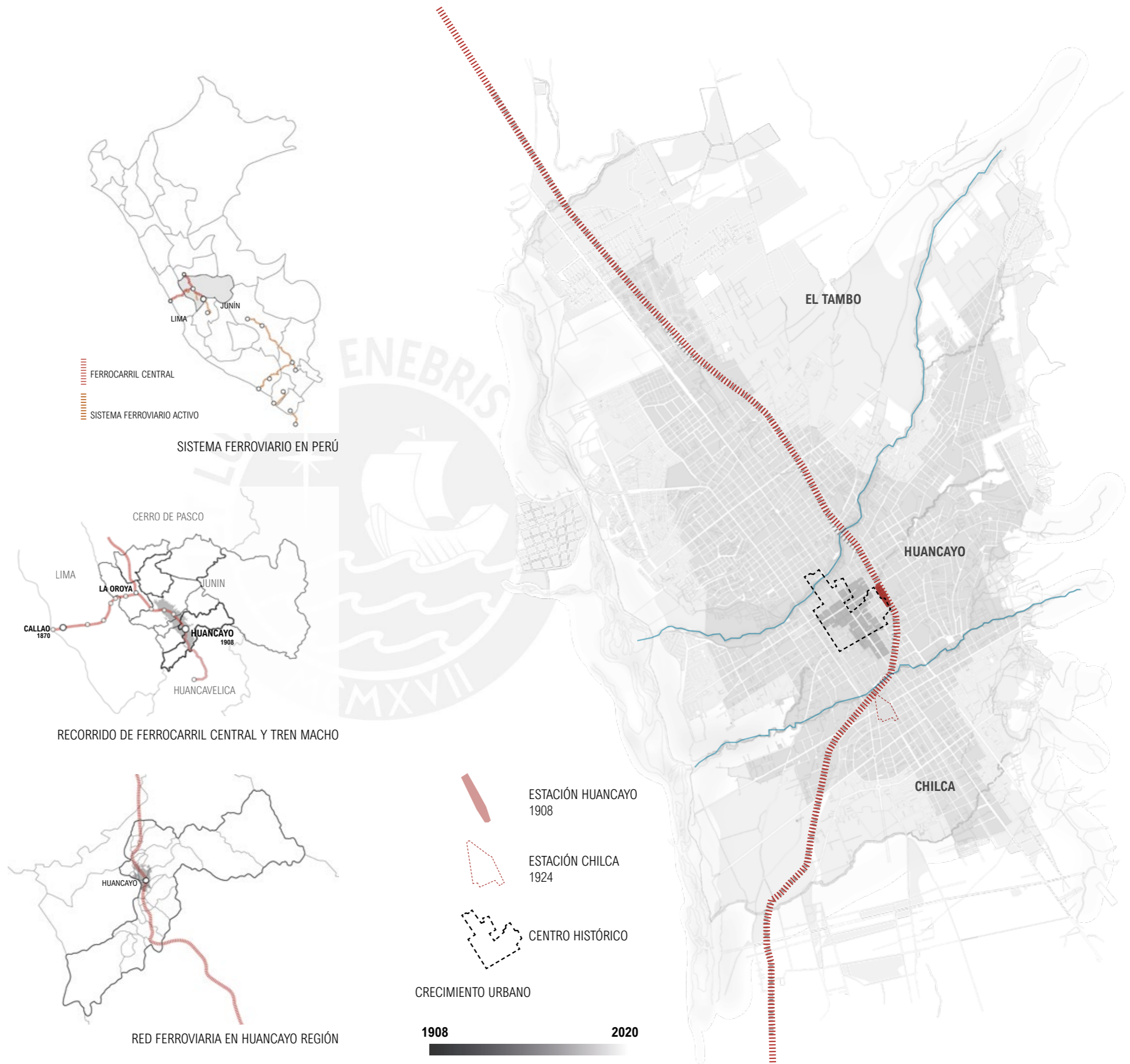
EL SISTEMA FERROVIARIO EN HUANCAYO: VÍA DE CONEXIÓN

Actualmente, el sistema ferroviario peruano cuenta con 8 líneas ferreas con una extensión de 1906,6 km de las cuales aproximadamente el 13% son de titularidad privada y el resto de titularidad pública. El tráfico ferroviario en estas vías es principalmente de mercancías y en cuanto al transporte urbano de pasajeros, este es limitado y se encuentra centralizado en la capital (Arroyo 2018, 2)

El Ferrocarril Central inicia su construcción en la estación de Moserrate, Lima, en 1870 a cargo del ingeniero Malinowski. La construcción de esta infraestructura representa el paso a la modernización del país, en su conjunto, representa la primera gran obra ingenieril y arquitectónica que busca conectar el país. "Estaba destinada a conectar el puerto del Callao y Lima, la capital del Perú, con pueblos, ciudades y centros mineros ubicados en la Cordillera Central de los Andes, en altitudes superiores a los 4000 m.s.n.m. hasta llegar al rico valle del Mantaro". (Ministerio de Cultura 2019: 2)

En su paso por el departamento de Junin contó con 17 estaciones intermedias, de las cuales recogían productos mineros, agrícolas y se habilitaban los vagones de pasajeros, permitiendoles viajar para desarrollar el comercio en sus poblados o trasladarse para acceder a educación y salud.

La llegada de esta infraestructura en 1908 a la ciudad de Huancayo permite dinamizar el intercambio cultural y económico entre Lima y Huancayo generando la consolidación de Huancayo como una importante centralidad regional hasta la actualidad.



EL SISTEMA FERROVIARIO EN HUANCAYO: VÍA DE DESARROLLO

La provincia de Huancayo se funda como tal en 1864 ya concentrando 10 000 habitantes aproximadamente. El punto de concentración de actividades se da en la plaza Huamanmarca, la cual se une a la Calle Real para crear un escenario donde convivían las actividades cotidianas y las ferias dominicales. En 1908, la estación del Ferrocarril se emplaza en la periferia de este centro urbano, siendo el hito final de una recién creada Avenida Giráldez. «la estación [del ferrocarril] como un nuevo equipamiento urbano se situó en un lugar que extendió la ciudad hacia el este. Los flujos peatonales hacia la estación daban a la Av. Giráldez razón por la cual a partir de ello se consolidó rápidamente. El trazo [del ferrocarril] se hizo por la periferia de la ciudad y en poco tiempo quedó dentro de ella» (M.V.C.S 2015: 9)

Al poco tiempo de la llegada de la estación, la Empresa Urbanizadora de Huancayo impulsa la venta de los terrenos en el norte, este y sur de la Estación del Ferrocarril, consolidando rápidamente la zona como un nuevo barrio. Esto genera que las calles alrededor de la estación se consoliden y es un detonador para la expansión de la ciudad hacia el este. Progresivamente la ciudad crece entorno al eje del ferrocarril integrandolo como un eje importante en la trama de la ciudad

Asi mismo, esta nueva posibilidad de conexión, propicia la llegada de las industrias, las cuales se emplazan principalmente alrededor del eje y son fuentes importantes de trabajo y progreso para la ciudad. Esto, a su vez, atrae una gran cantidad de migración, lo cual da lugar a oferta de mano de obra que debe absorber actividades productivas como la agricultura y la industria. Este rápido crecimiento poblacional, junto con el incremento de la actividad comercial genera la llegada de bancos, aseguradoras, etc. Consolidando la ciudad de Huancayo como un centro urbano donde se concentran las principales actividades económicas y administrativas de la región.



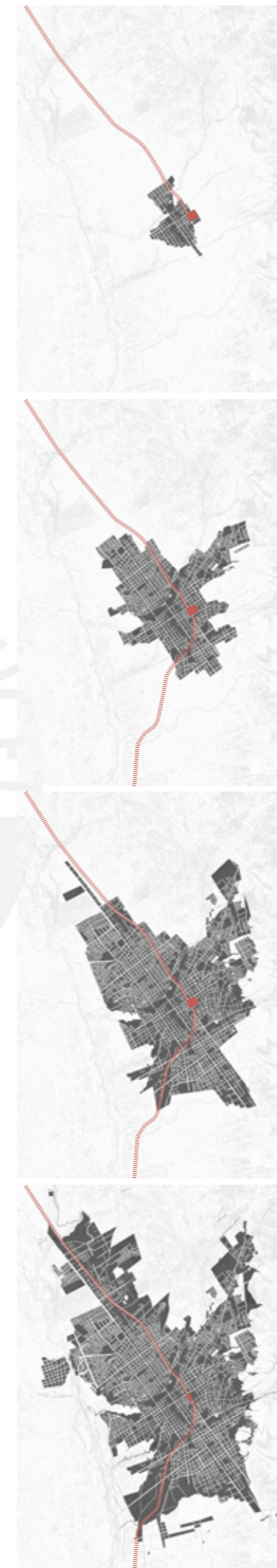
Inauguración del Ferrocarril Central - 1908
Fuente: Huancayo en Blanco y Negro



Feria dominical en la Calle Real frente al Centro Cívico - 1945
Fuente: Huancayo en Blanco y Negro



Estación Huancayo
2005



1908 - 1924

- 1908 - Inauguración Estación Ferrocarril Central
- Auge de las ferias dominicales en la Calle Real y Plaza Huamanmarca
- Expansión de la ciudad hacia el este.
- 1924 - Inauguración Estación Chilca de la red ferroviaria (Tren Macho)
- Emplazamiento de fábricas alrededor de terrenos de la estación

1940 - 1970

- Expansión hacia el norte y alrededor del eje del Ferrocarril Central
- Consolidación del comercio en la Calle Real.

1970-1990

- 1972 - Creación de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER)
- Cierra de fabricas por recesión económica

1980 - 2020

- 1995 - Deja de funcionar el servicio de transporte de pasajeros del Ferrocarril Central
- 1999 - Liquidación de ENAFER
- 2005 - Venta de parte del terreno de la estación para construcción del CC. Real Plaza



Tren en la estación de Huancayo
1935
Fuente: Huancayo en Blanco y Negro



Mural por los 100 años del Ferrocarril Central en el puente sobre Av. Giraldez
Autoría propia



Puente de hierro del ferrocarril sobre la Av. Giraldez
Fuente: Wanka.pe

El Ferrocarril central representa "un conjunto de elementos materiales e inmateriales, pues además de los notables componentes propiamente técnicoferroviarios (línea férrea, viaductos, túneles, tornavías, etc.), forman parte de él un conjunto de estaciones que constituyen expresiones diversas de la característica arquitectura ferrocarrilera de fines del siglo XIX y primeros años del siglo XX de carácter racional, industrial, simbólica y artística". (Ministerio de Cultura 2019: 3)

02



ANÁLISIS URBANO MIRADAS A LA CIUDAD ACTUAL



La concepción conectiva del ferrocarril transformó los conceptos de ciudad y espacio urbano haciendo que estos cobrasen valor a una escala territorial mayor. Todas las ciudades querían ver pasar y parar el ferrocarril. (Bocanegra 2012:5)



SUBUTILIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA

"Hoy en día, luego de 110 años, el ferrocarril central transporta carga principalmente. El servicio de pasajeros está prácticamente paralizado y solo se utiliza para turismo, una vez al mes.

Esta situación se debe a un contrato de concesión que no obliga al concesionario a ofrecer el servicio de pasajeros y solo debe mantener la vía férrea". (septiembre 2018, wanka.pe)

Debido al progresivo retiro de la industria y los nuevos medios de transporte regionales, el Ferrocarril Central deja de dar el servicio para pasajeros a partir de 1995 en su tramo La Oroya - Huancayo.

Tras la liquidación de la empresa nacional ENAFER, el Ferrocarril Central se da en concesión a Ferrovías Central Andina, quienes se encargan del mantenimiento y de administrar el sistema ferroviario, pero que no han logrado implementar aún un plan de funcionamiento para el ferrocarril.

Uno de los intentos de recuperar el valor económico y devolverle uso a esta infraestructura fue el planeamiento del Metro Wanka en el 2012. Para ello se habilitaron autovagones y se hicieron viajes de prueba por la ciudad. Sin embargo, no tuvo mayor éxito. Ante ello, el ferrocarril está en espera de planes. Por otro lado, la estación Huancayo ha ido perdiendo presencia en la ciudad, pues esta ha quedado cerrada entre rejas y muros medianeros y ha perdido área debido a la progresiva venta de su terreno debido a malas gestiones.

La estación Chilca, por otro lado, conserva su uso de servicio de pasajeros en un turno tres veces a la semana y el resto del área del terreno se mantiene como un depósito de vagones de carga y de pasajeros que han quedado en desuso.



Av. Ferrocarril
Autoría propia

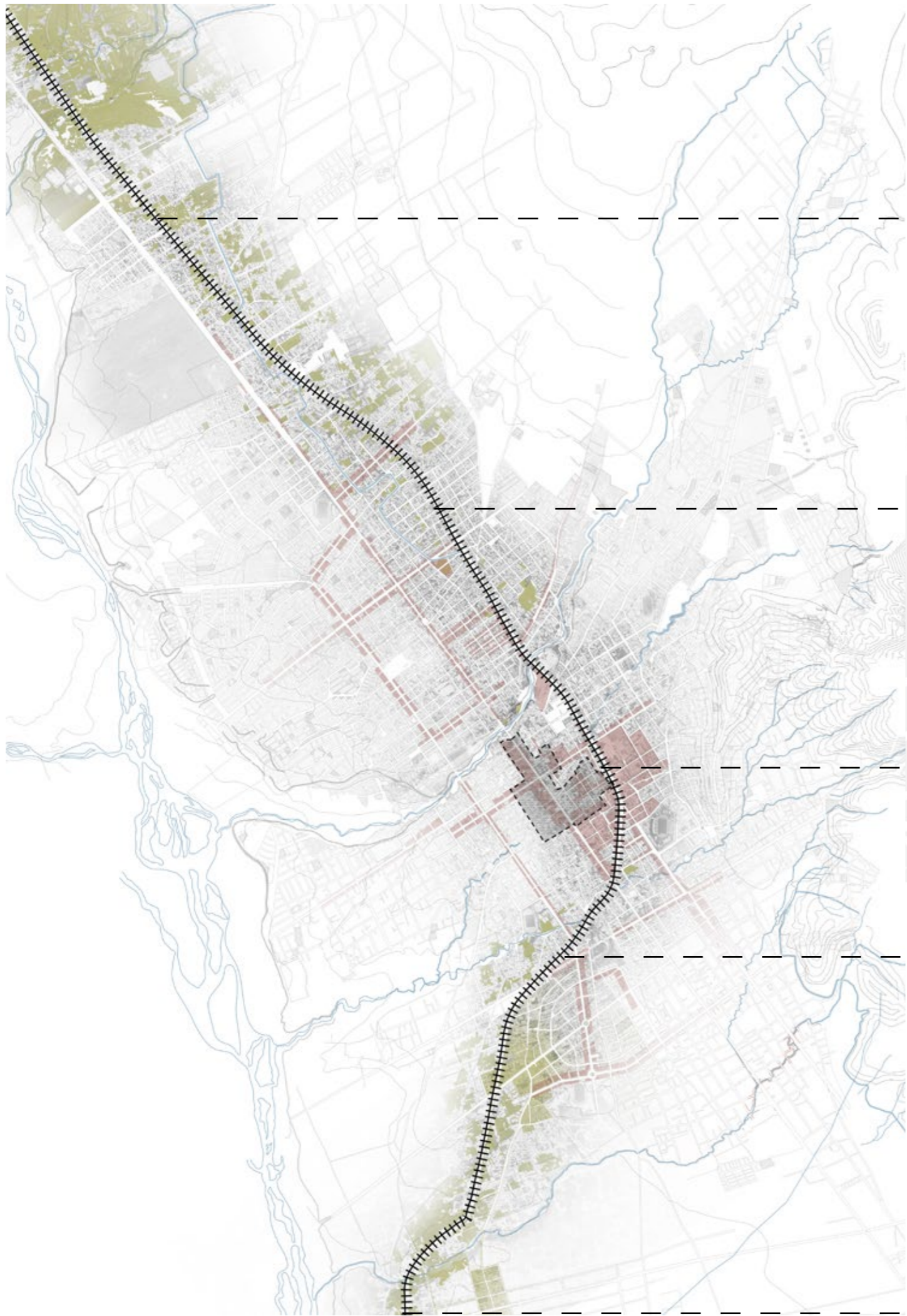


Vista a la estación
Autoría propia



Tren en depósito de la estación Chilca





DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS

360 000
HABITANTES

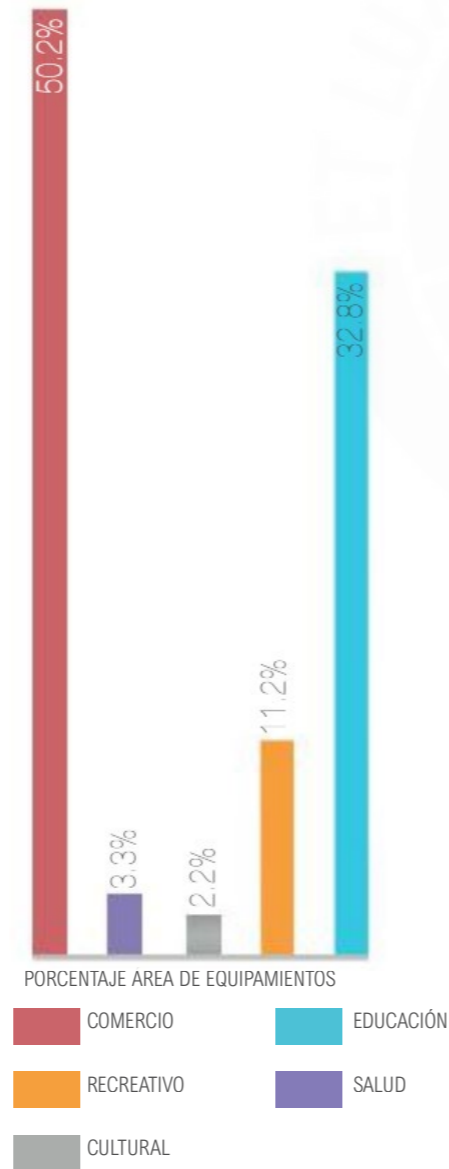
6 ta
CIUDAD MÁS POBLADA
DEL PERÚ

Actualmente, el eje del Ferrocarril Central es testigo de los problemas de la ciudad, pues la atraviesa transversalmente de norte a sur.

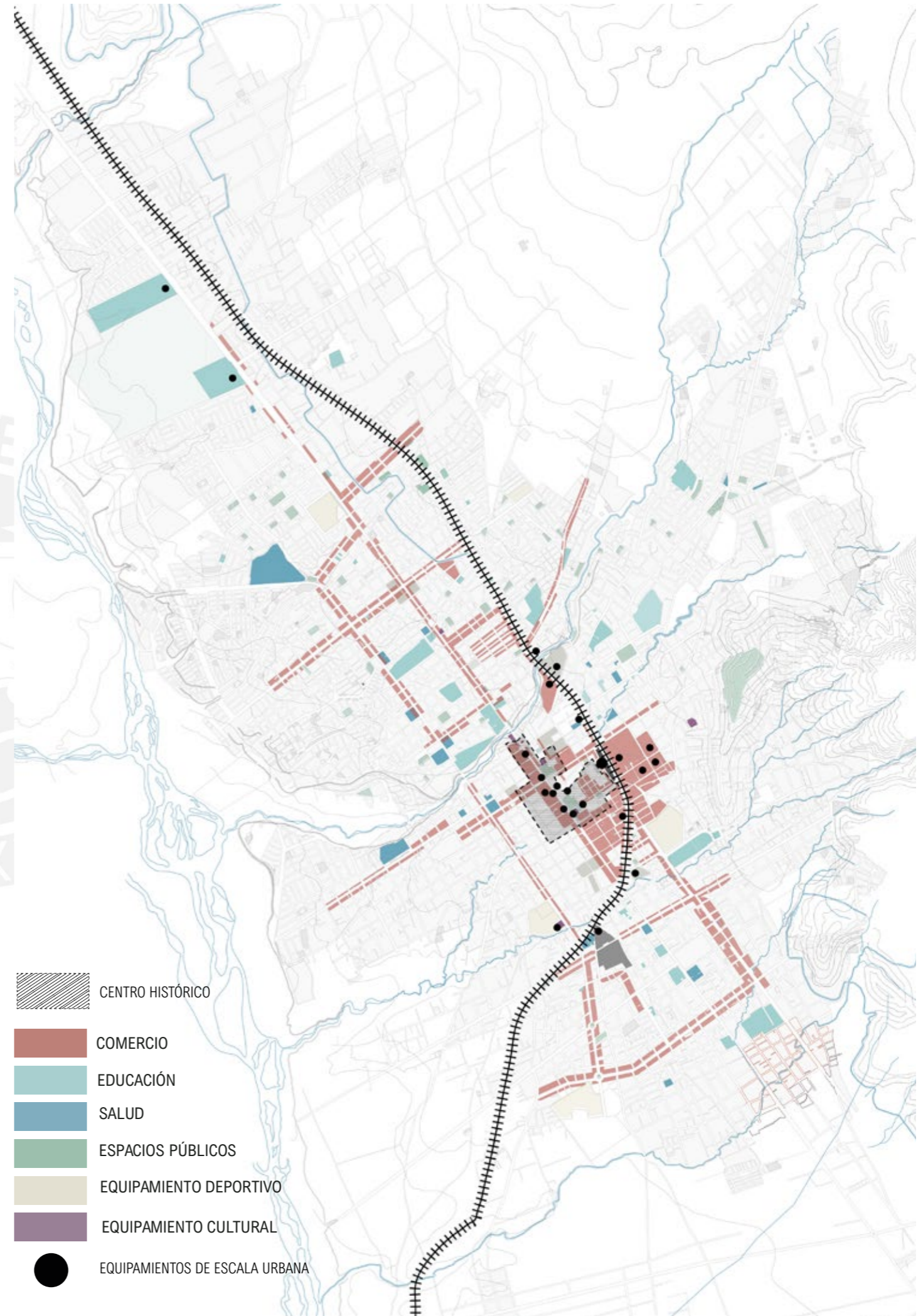
Huancayo, es una ciudad cuya actividad principal es el comercio, hecho que se ve alentado por la centralización de las actividades económicas y administrativas en esta ciudad dentro del Valle del Mantaro. Este tipo de comercio es principalmente de productos agrícolas, los cuales son vendidos, en mayor parte, de forma directa por los productores de la agricultura familiar que se desarrolla a lo largo del Valle. Debido a la continua reducción de los espacios para las ferias que antes eran los eventos principales de la ciudad, los puestos de comercio y mercados mayoristas se han concentrado en el centro de la ciudad, muy cerca al terreno de la estación Huancayo, donde además se emplaza el primer Centro Comercial de la ciudad de Huancayo.

Por otro lado, en relación a la población, los equipamientos de salud y educación se encuentran cubiertos. Sin embargo, en relación a la composición etaria, la población es mayormente joven, comprendiéndose entre 0 - 29 años, los cuales en su mayoría se dedican a estudiar. En ese sentido, el equipamiento cultural complementario al educativo no encuentra espacios dentro de la ciudad, pues solo cuenta con una biblioteca municipal y un centro cultural.

Finalmente, en cuanto a espacios públicos, la ciudad tiene un coeficiente de 1.1 m²/hab., lo cual refleja un déficit del espacio público en la ciudad.



FUENTE:
Aucahuasi Oviedo, P. L. y Llimpe Rojas, R. S. (2019)



HUANCAYO, “CAPITAL FERIA”



6575

DÉFICIT DE PUESTOS DE
VENTA TEMPORAL



Feria Dominical en la calle Real. Huancayo 1954.
Foto: Harrison Forman.



Campeinas quechuas salen a vender los productos de sus chacras a alrededores del Mercado Mayorista
/ Foto: Donofré Chuco
Fuente: <https://www.servindi.org/>

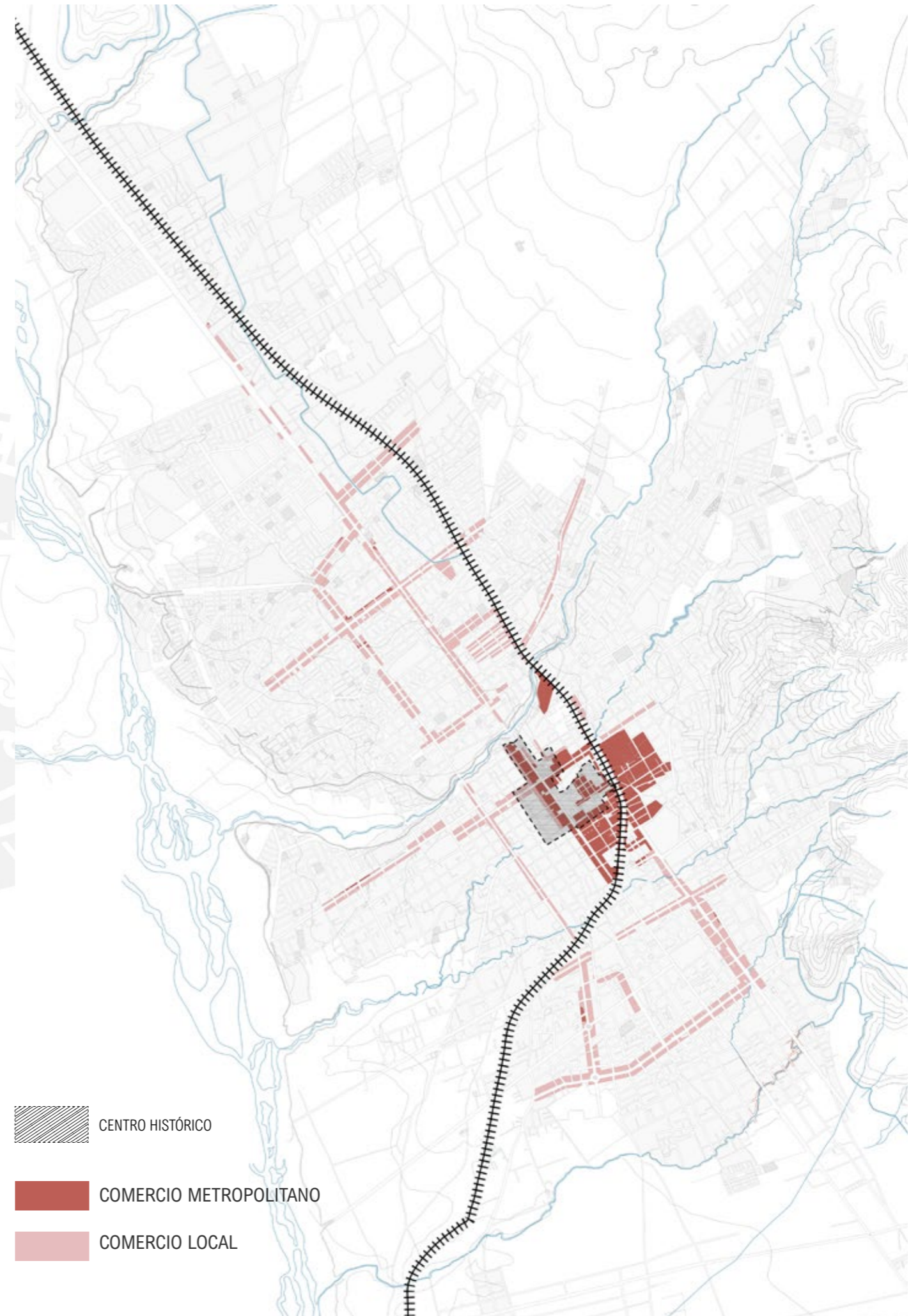


Jr. Piura Nueva tomada por comerciantes
Fuente: vozperuana.blogspot.com

Huancayo, es una ciudad cuya actividad principal es el comercio, hecho que se ve alentado por la centralización de las actividades económicas y administrativas en esta ciudad dentro del Valle del Mantaro. Este tipo de comercio es principalmente de productos agrícolas, los cuales son vendidos, en mayor parte, de forma directa por los productores de la agricultura familiar que se desarrolla a lo largo del Valle. Debido a la continua reducción de los espacios para las ferias que antes eran los eventos principales de la ciudad, los puestos de comercio y mercados mayoristas se han concentrado en el centro de la ciudad, muy cerca al terreno de la estación Huancayo, donde además se emplaza el primer Centro Comercial de la ciudad de Huancayo.

Sin embargo, estos edificios ya no son suficientes para resolver la demanda actual, además de no considerar la necesidad de espacios temporales para los productores que llegan a la ciudad de diversos pisos altitudinales en días específicos de la semana. Es por ello que, tanto comerciantes como compradores se han apropiado de diversas calles alrededor del centro histórico generando espacios tuzurizados e insalubres.

Durante la crisis sanitaria se han realizado esfuerzos por descentralizar el comercio, regresando el sistema de mercados itinerantes impulsados por MINAGRI JUNIN, quienes trasladan a productores y campesinos que son parte de AGRO RURAL a distintos barrios en la ciudad en días fijados. Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes, pues muchos barrios en la ciudad no cuentan con espacios públicos que estén preparados para recibir estas ferias.



DÉFICIT DE ESPACIOS CULTURALES

57%

ESTÁN EN EDAD DE PERTENECER A LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL (1-29 AÑOS)

FUENTE: DIAGNÓSTICO URBANO PDU HUANCAYO 2015-2025



1 BIBLIOTECA MUNICIPAL PROVINCIAL



5 MUSEOS



1 CASA DE LA CULTURA

0 TEATROS Y SALAS DE EXPOSICIÓN

149 220

ESTUDIANTES MATRICULADOS ACTUALMENTE

Fuente: El correo

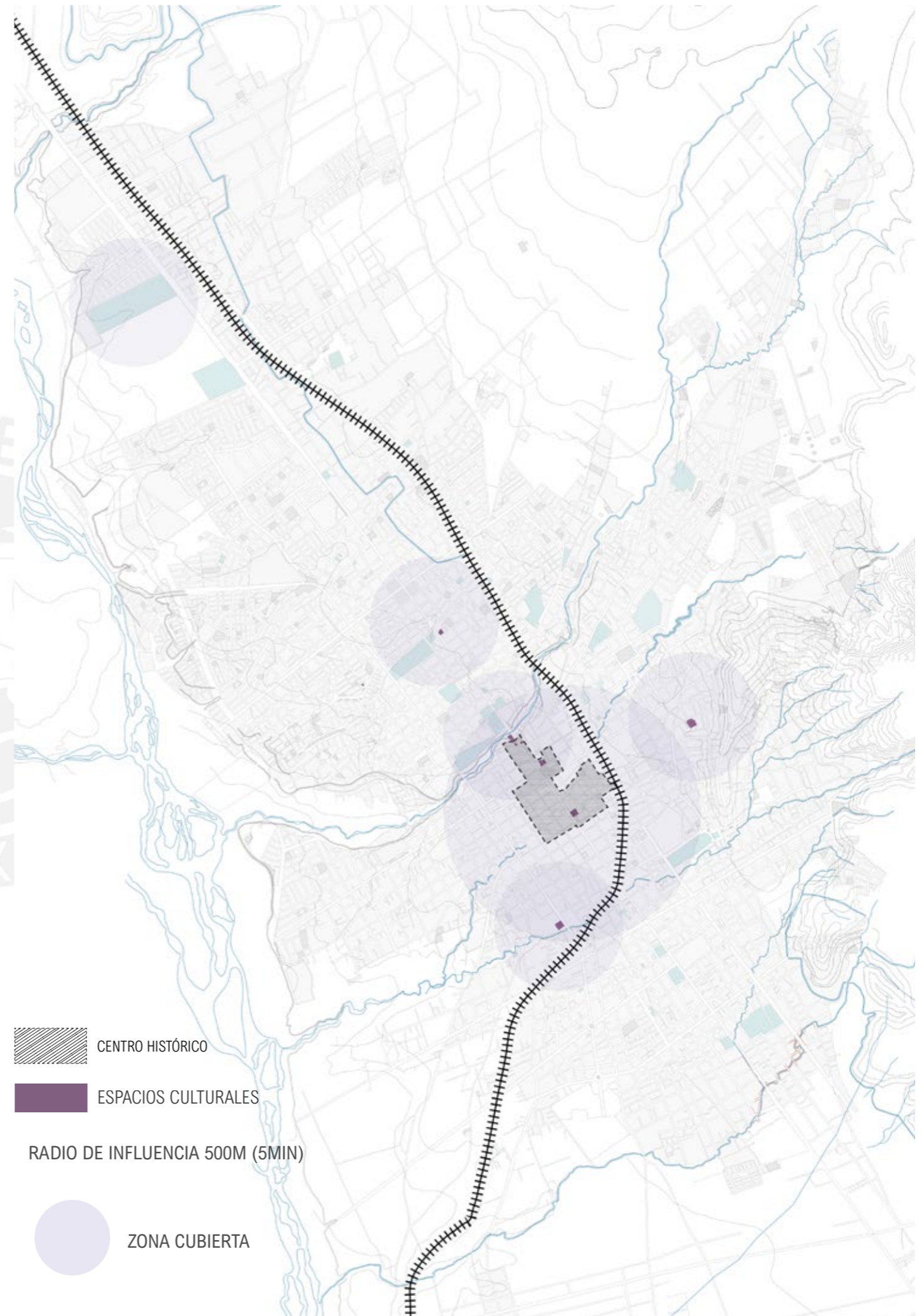
Los espacios culturales en la ciudad son mínimos y no logran cubrir la demanda que esta tiene al contar con una gran cantidad de población en edad estudiantil, además, en su gran mayoría estos se encuentran como parte de entidades privadas con lo cual el acceso a estas es limitado.

En este sentido, las expresiones culturales se dan principalmente en el espacio público, el cual se vuelve escenario para espacios de ensayo de bailes, teatro, música, etc.

Por otro lado, la mayoría de los espacios existentes se encuentran cerca al centro de la ciudad, dejando áreas sin cubrir en las periferias donde es más difícil acceder a condiciones necesarias para estudiar o acceder a actividades culturales disminuyendo las posibilidades de estos barrios de potenciar su capital cultural.



Evento ZonArte en la plaza Huamanmarca 2019
Fuente: <https://www.munihuancayo.gob.pe>



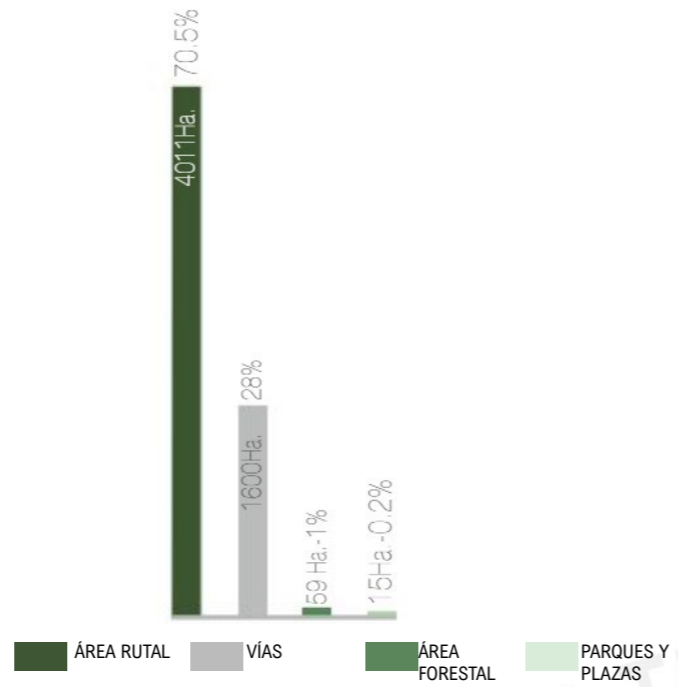
CENTRO HISTÓRICO

ESPACIOS CULTURALES

RADIO DE INFLUENCIA 500M (5MIN)

ZONA CUBIERTA

DÉFICIT DE ESPACIOS PÚBLICOS



ESPACIOS ABIERTOS E INFRAESTRUCTURA ECOLÓGICA
 Fuente: https://issuu.com/rociollimperojas/docs/pdf_ordenado_1



Antigua Plaza Huamamarca
 Fuente: <http://hananwanca.blogspot.com>



"Parque de los sombreros" como espacio de encuentro para reuniones vecinales
 Autoría propia.

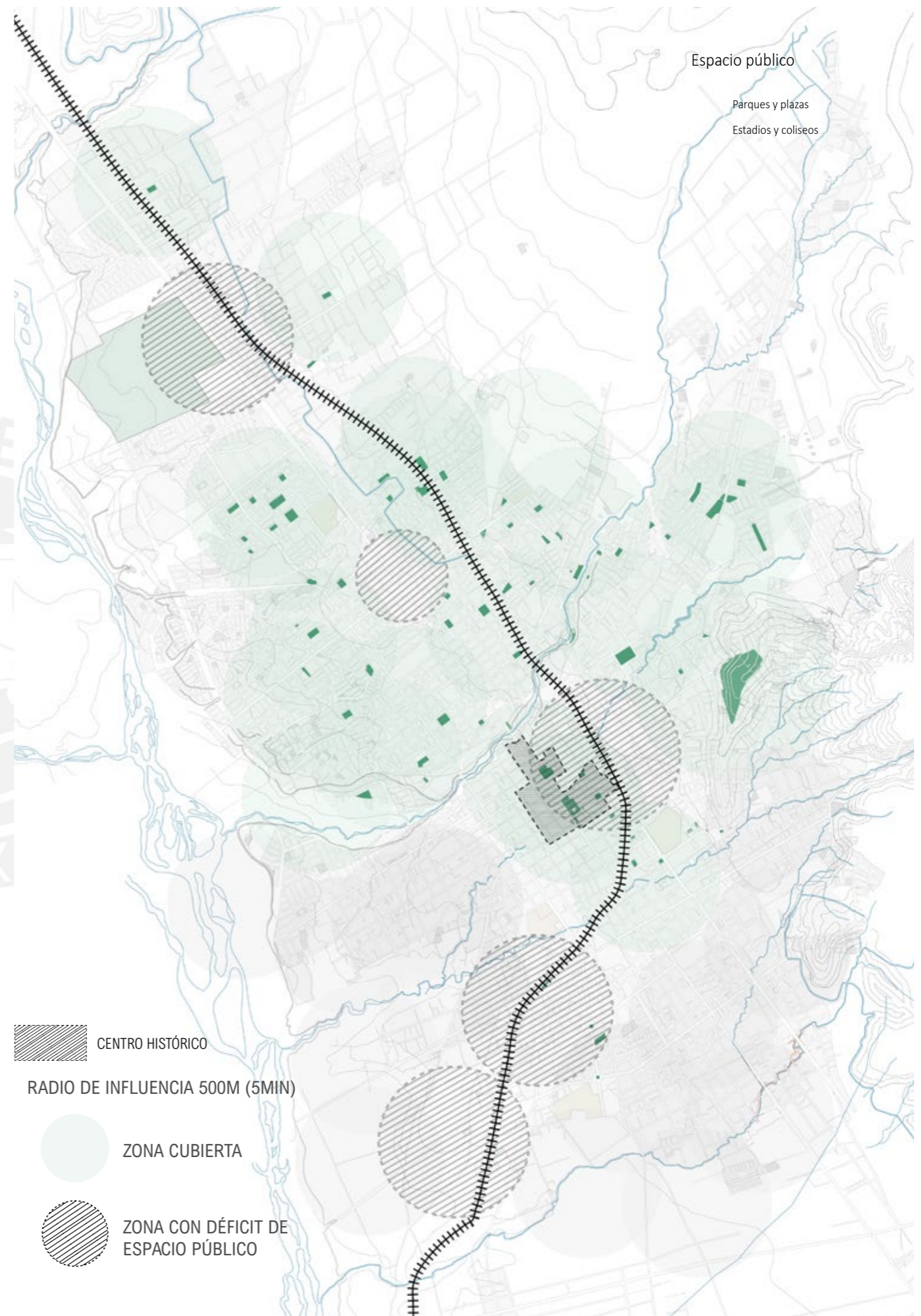


Exteriores del CC. Real Plaza
 Autoría propia

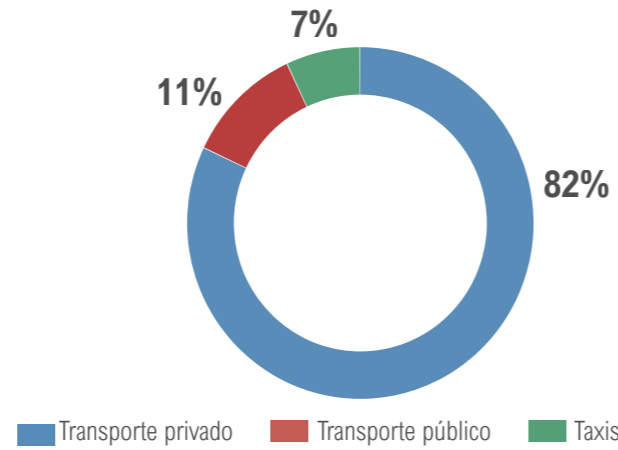
En Huancayo los ciudadanos cuentan con 8.8 m²/hab de área verde, lo cual se encuentra muy debajo del promedio dictado por la OMS y un déficit de 157.66 Ha. de déficit en cuanto a área de espacios de recreación pasiva como parques y plazas locales. Así mismo, la distribución de los espacios públicos existentes es desigual, siendo Chilca el distrito con mayor déficit a estos.

Por otro lado, los espacios públicos más consolidados y atractivos para locales y turistas se encuentran en el centro histórico como lo son La plaza Huamamarca, la cual se anexa al centro cívico, y la Plaza Constitución que se anexa a la Catedral. Huancayo no se exhibe la llegada de grandes centros comerciales que son considerados espacios de recreación para la población debido a la falta de espacios de recreación en la ciudad.

Finalmente, el diseño de los espacios públicos construidos últimamente no contemplan las necesidades de los barrios en donde se emplazan ni su flexibilidad para adaptarse a nuevas actividades comunales que son costumbre en Huancayo como la reunión de juntas vecinales, fiestas, ferias, etc.



FALTA DE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CALIDAD



DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR
Fuente: Plan Regulador de Transporte de Huancayo



Tráfico en la Av. Ferrocarril
Autoría propia

REGIDORES AFIRMAN QUE PROYECTO NO TIENE FECHA

La ilusión del Metro Wanka se va esfumando

Concejales afirman no saber nada concreto y que se jugó con expectativas de los huancayos

Luisa Román Y.

Ante el anuncio rimbombante del alcalde provincial de Huancayo, Dimas Alaga Castro, que afirmó con bastante anterioridad que el Metro Wanka debería entrar en funcionamiento en este mes, todo parece ser una ilusión que va desvaneciéndose lentamente para el pueblo huanca, toda vez que aún no hay expediente técnico para el cerco perimétrico de este.



OBRA ENTRARÍA en funcionamiento para mayo o junio.

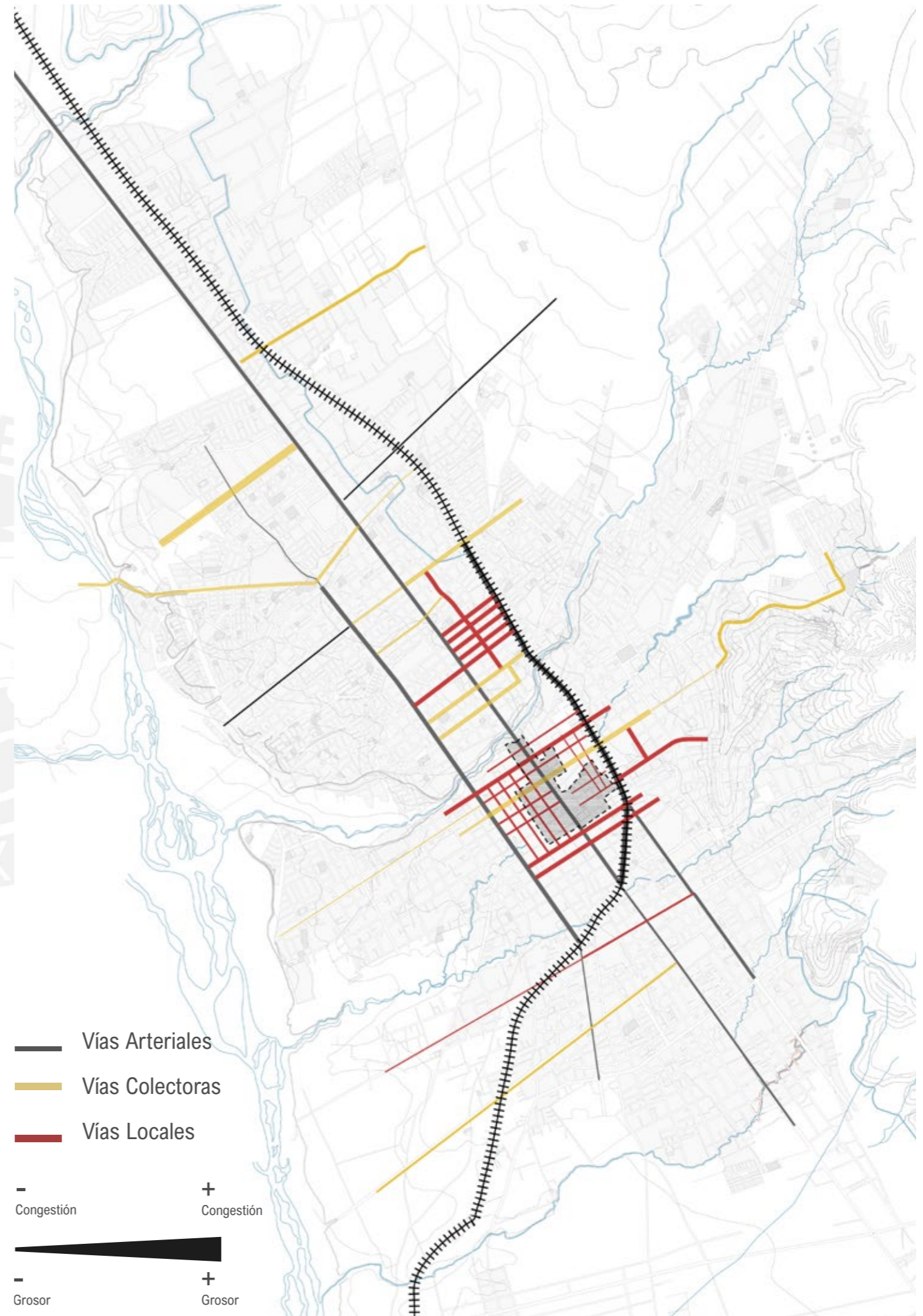
Los regidores de la comuna wanka, coincidieron en señalar que hasta el momento no hay fecha para que entre en operatividad, por ser una obra sin previsiones y no hay convenio de por medio con Ferrovías Central Andina. "La obra ha quedado en el vacío, no tiene expediente técnico, no tenemos información de los trabajos que se van a hacer. Sabemos que la municipalidad no va a invertir, pero no se ve un trabajo coordinado", dijo el regidor José Medina Morales. El edil Rubén Huari, señaló: "el alcalde se adelantó en lanzar dicho proyecto. No hay ningún convenio con la empresa Ferrovías, el alcalde no nos comunica lo que viene haciendo. De llegar a funcionar será en mayo o junio. Por su parte, el regidor Samuel Beisuzari, afirmó que no se puede estar jugando con las expectativas de la población y pidió que en la próxima sesión de consejo municipal se informe sobre los avances del citado proyecto.

Fuente: El Sol

Existe una pésima concepción del transporte público por parte de los usuarios, que se puede explicar por la muy baja calidad del mismo en términos de seguridad, confort y tiempos de viaje. (Arroyo 2018, 11)

En la actualidad, la ciudad no cuenta con una adecuada gestión de un sistema de transporte público integrado que la conecte adecuadamente, lo cual genera que lo ciudadanos se inclinen por acudir principalmente al transporte privado. La congestión vehicular se registra mayoritariamente en las principales avenidas que discurren de norte a sur (Av. Ferrocarril, Av. Real y Av. Huancavelica) con sentido de acceso al centro de la ciudad. (Arroyo 2018, 11). Esta realidad refleja una necesidad de proponer un sistema de transporte que conecte la ciudad en este sentido.

Frente a ello, la única propuesta que se ha realizado en los últimos años es la creación del Metro Wanka, la cual no logró superar el periodo de prueba, pero logró sentar las bases para un proyecto de este tipo que pueda conectar la ciudad en su extensión.



ACERCAR LOS SERVICIOS A LA COMUNIDAD

MÓDULOS DE ASISTENCIA TÉCNICA AGRÍCOLA



Fuente: <https://www.inia.gob.pe>

Por iniciativa del Instituto Nacional de Innovación Agraria se movilizan estos espacios donde los pequeños agricultores llevan muestras de plantas enfermas de sus cultivos y los profesionales ayudan a diagnosticar los problemas en los cultivos.

CAMPAÑAS DE SALUD



Fuente: <https://www.diresajunin.gob.pe>

Con el fin de salvaguardar las brechas en cuanto a acceso a servicios de salud y prevención, la Dirección Regional de Salud desarrolla campañas de salud acondicionando carpas en el espacio público para consultas y despistaje médico.

CAMPAÑAS DE SALUD MENTAL



Con motivo del mes de la Psicología, estudiantes de la Universidad Continental ofrecen atención gratuita de consultas en el espacio público

La concentración de equipamientos en el centro de la ciudad y el déficit de infraestructura para cubrir algunos servicios ha generado que se planteen alternativas para llevar estas actividades desarrolladas en un edificio al espacio público y de esta forma acercar los servicios a los ciudadanos con menos acceso a estos. Así mismo, se promueven eventos en plazas importantes públicas en el centro de la ciudad en donde se busca promover actividades o servicios más desatendidos dentro de la ciudad como lo son eventos culturales, deportivos, de salud mental, etc.

Estos espacios se adaptan teniendo en cuenta lógicas itinerantes e intervenciones mínimas como lo son ofrecer sombra, cobijo y mobiliario. Sin embargo estas intervenciones aún son genéricas y anecdóticas y no se consolidan dentro de un sistema al cual los ciudadanos entiendan como parte de la infraestructura y dinámicas de la ciudad. Queda aún pendiente en la ciudad rescatar y valorar las características de las grandes ferias dominicales itinerantes del Valle del Mantaro y espacios públicos que se adaptan a festividades que han conformado parte de su historia.

DÍA DEL DESAFÍO



Fuente: Página de la Municipalidad Provincial de Huancayo

Para algunos eventos la municipalidad traslada equipamiento deportivo a parques y plazas donde los ciudadanos pueden hacer uso de estas y participar de concursos

ÑO CARNAVALÓN



Fuente: Página de la Municipalidad Provincial de Huancayo

Agrupación teatral en festividad "Ño Carnavalón"

CAMPAÑAS DE VACUNACIÓN

Junín realiza vacunación contra la COVID-19 casa por casa para cerrar brechas de segundas dosis

Nota de Prensa

Son 14 brigadas de salud que recorren los domicilios para vacunar a las personas que viven en los distritos de Huancayo, El Tambo y Chilca



Fuente: <https://www.gob.pe/institucion/minsa>

03

■

DIAGNÓSTICO OPORTUNIDAD EN LA RED FERROVIARIA

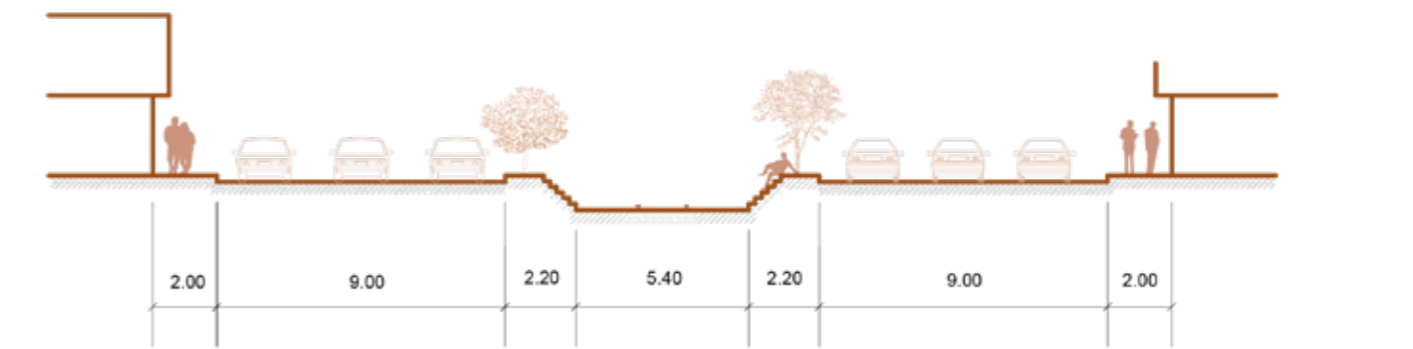
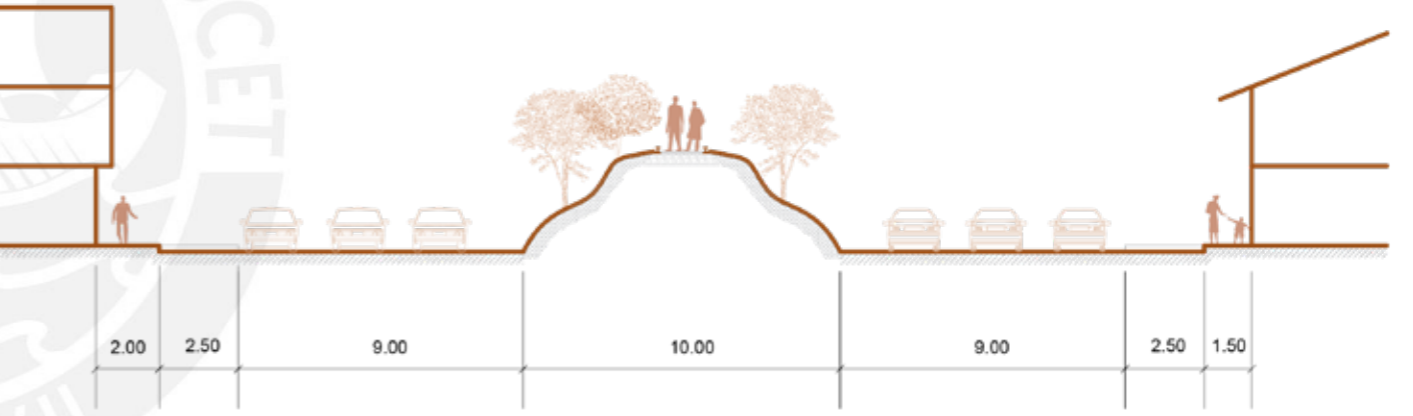
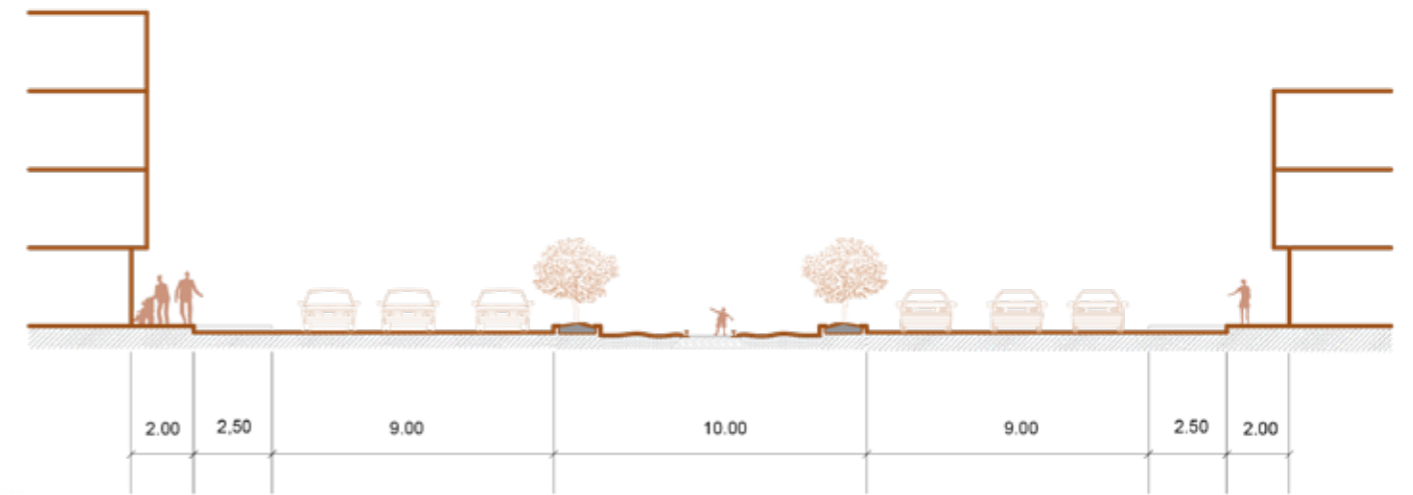


"Por eso, en el entendimiento de los desequilibrios medioambientales que la sociedad industrial ha dejado en herencia y en su reaprovechamiento está para Price gran parte de la contribución que pueden hacer los arquitectos a la sociedad" (Aizcón y Montero 2017:210)



ESPACIO VACANTE: SECCIÓN TRANSVERSAL

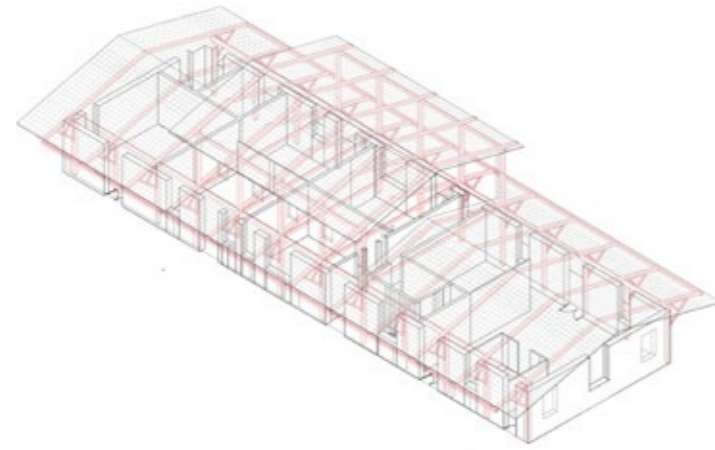
SECCIONES A LO LARGO DEL RECORRIDO



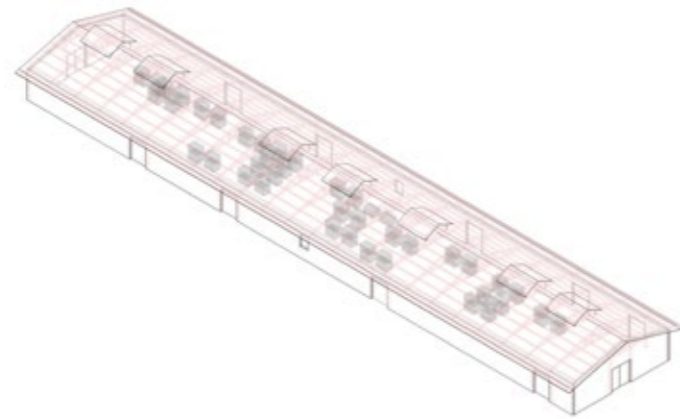
El eje del Ferrocarril Central atraviesa la ciudad de norte a sur con una longitud de 13km lineales. La ciudad varía en diferentes cotas alrededor de esta en su recorrido. El ancho indicado para servidumbre ferroviaria varía entre 25 a 30 m, los cuales se encuentran asegurados a lo largo de todo su recorrido y cuentan con mantenimiento por parte de la empresa a la que se concesiona el sistema ferroviario.



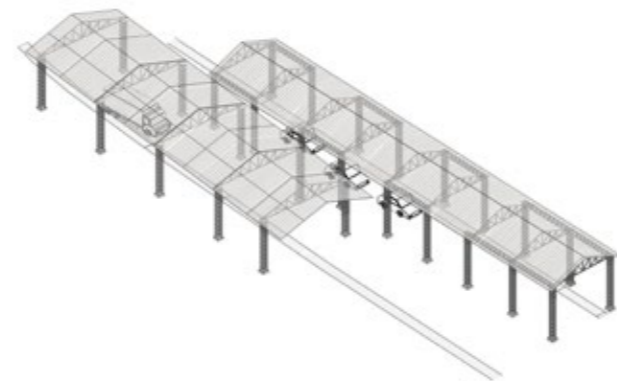
INFRAESTRUCTURA EN DESUSO: EDIFICIOS Y VAGONES



Estación



Almacén de carga

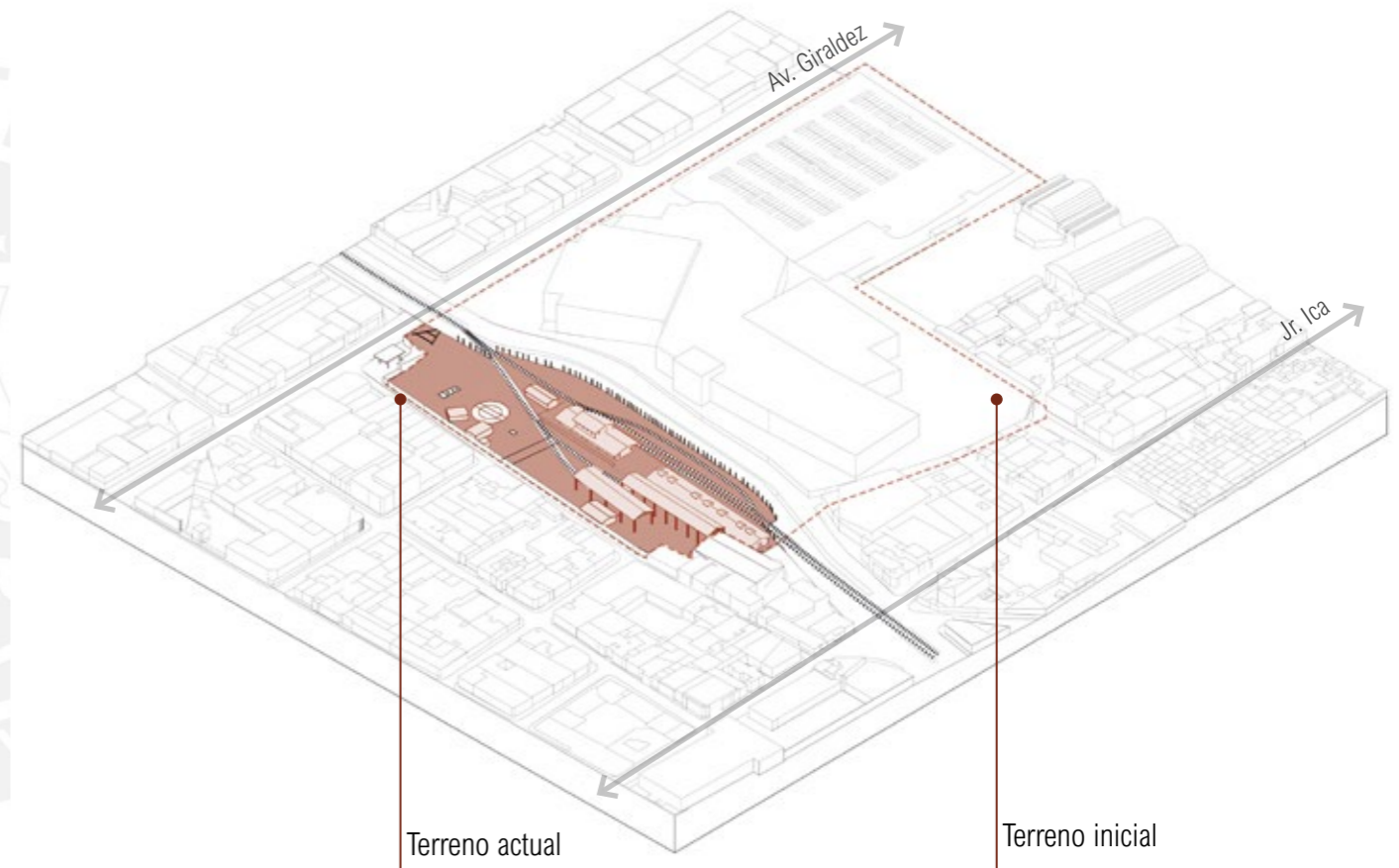


Galpones

La estación Huancayo se encuentra ubicada en los exteriores del centro histórico de la ciudad y es de importancia histórica y arquitectónica para la ciudad debido a que refleja el paso a la modernización de la ciudad. El edificio de la estación es el más antiguo y conserva cualidades de la arquitectura regional de inicios de siglo XX y del proceso de industrialización como sus techos de tejas con estructura de tijerales de madera, muros de adobe y basamentos de piedra.

De igual forma, el edificio del almacén de carga conserva las mismas cualidades, pero con vanos de mayor magnitud, teatinas y la estructura que permite una gran planta libre de 12m x 68 m aprox. Por otro lado, los galpones metálicos ofrecen un gran área techada, pero sus estructuras están en deterioro.

Finalmente, debido al retroceso de la industria en la ciudad y el desuso del Ferrocarril Central, muchos de los vagones de carga que se utilizaban para transportar minerales se encuentran en desuso y en estado de abandono dentro de la estación Huancayo y la estación de Chilca.



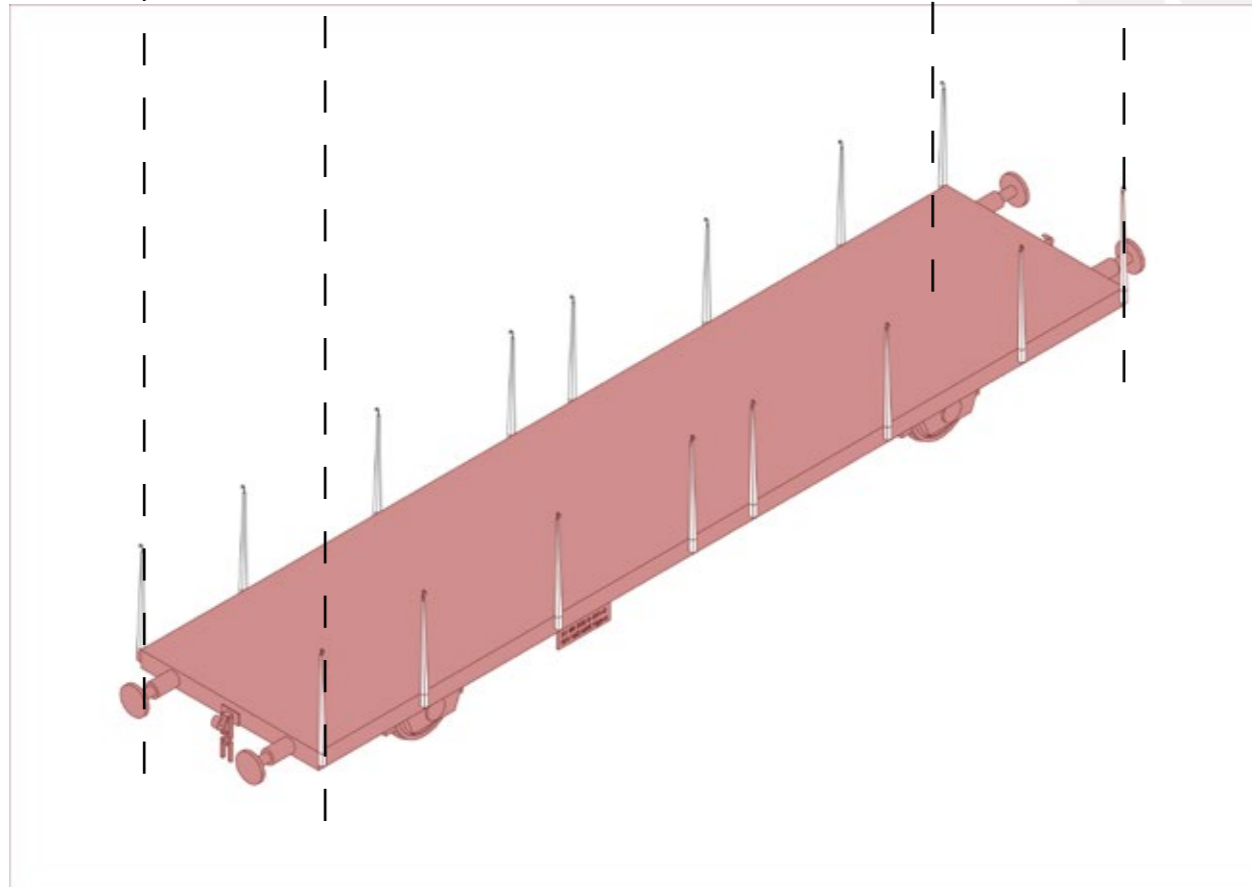
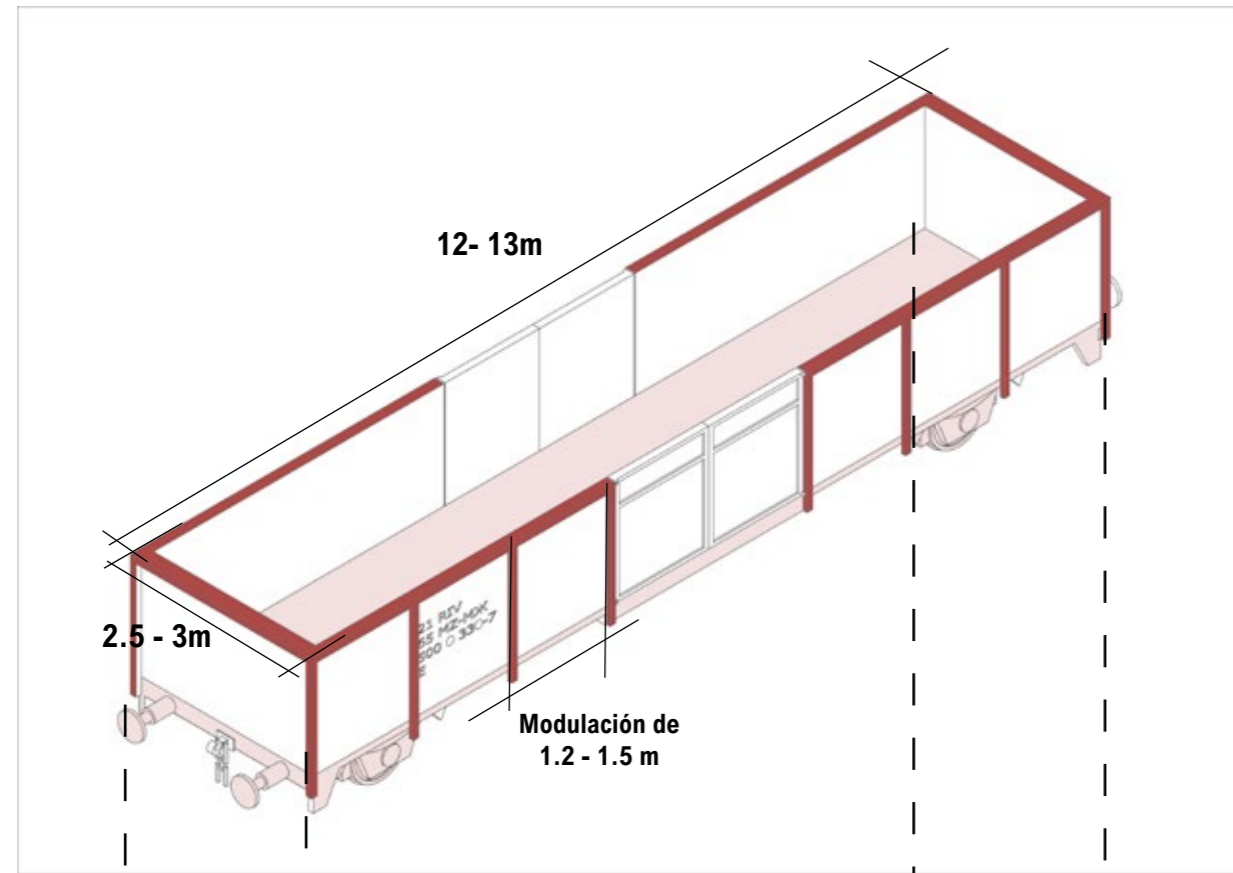
Área: 12 000 m²

Encadre Estación Huancayo y entorno en la actualidad
Elaboración propia



VAGÓN TIPO FURGÓN

Capacidad: 141 m³

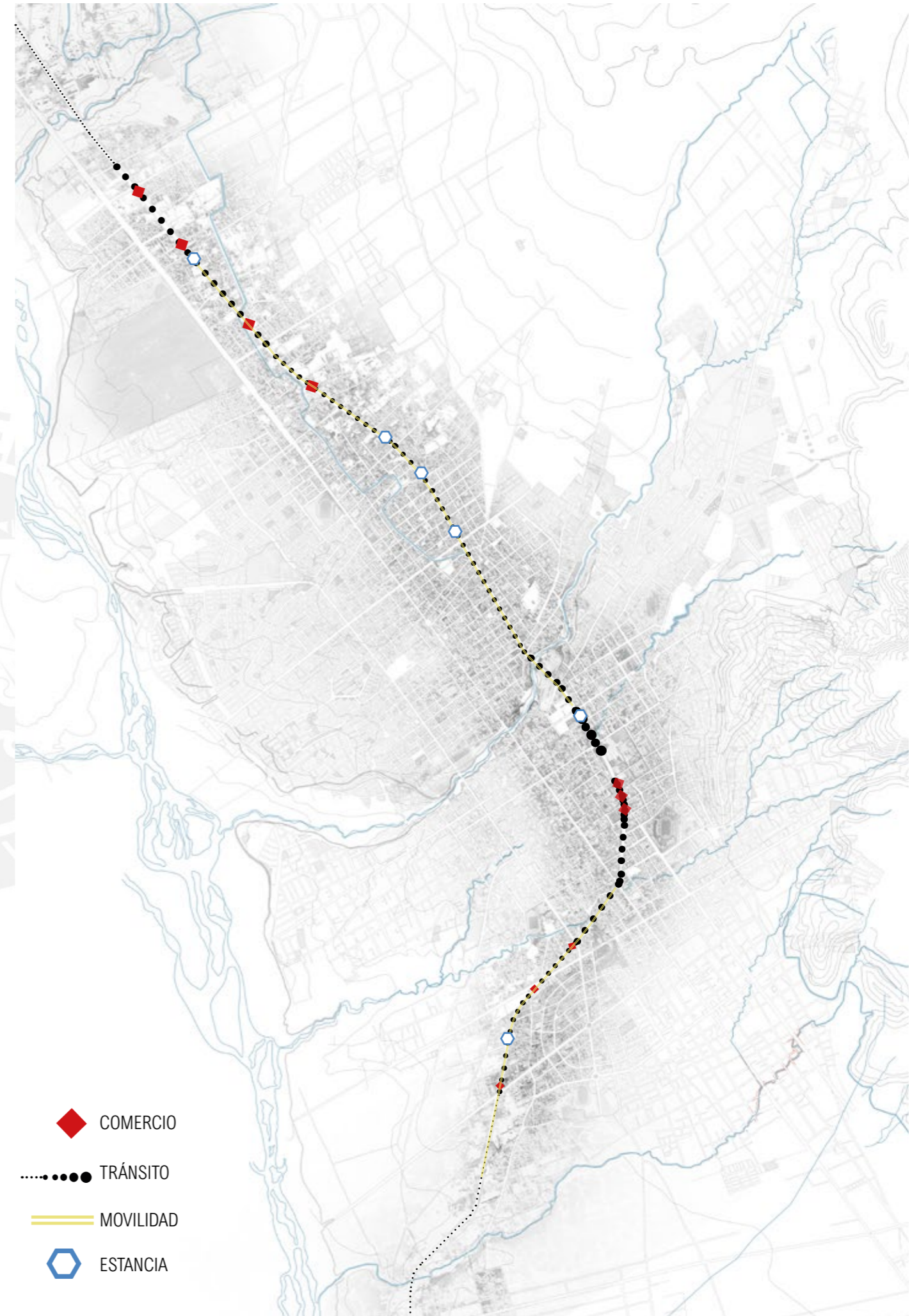




ACTIVIDADES Y APROPIACIÓN



Debido al largo periodo de desuso de este espacio los ciudadanos han establecido dinámicas y usos entorno a este espacio que responden también a las dinámicas en los frentes de la vía o las necesidades a cubrir en los barrios que atraviesa.
En esta primera apropiación y reconocimiento del eje del ferrocarril central como un espacio público se establece un potencial a ser explorado.



04
■
APROXIMACIONES



REPENSAR EL SISTEMA FERROVIARIO

La subutilización de las infraestructuras ferroviarias no es un problema solo de la ciudad e Huancayo. Al igual que en el resto del mundo, es un vestigio del proceso de industrialización de inicios del siglo XX.

en Latinoamérica que, actualmente, ha quedado en desuso y sobre el cual se han planteado especulaciones sobre su intervención que buscan devolverle el carácter de servicio a la comunidad en diversos países de Latinoamérica. Pero sin duda, una de las principales inspiraciones para plantearse y cuestionarse las intervenciones en estas infraestructuras es el proyecto de Cedric Price.

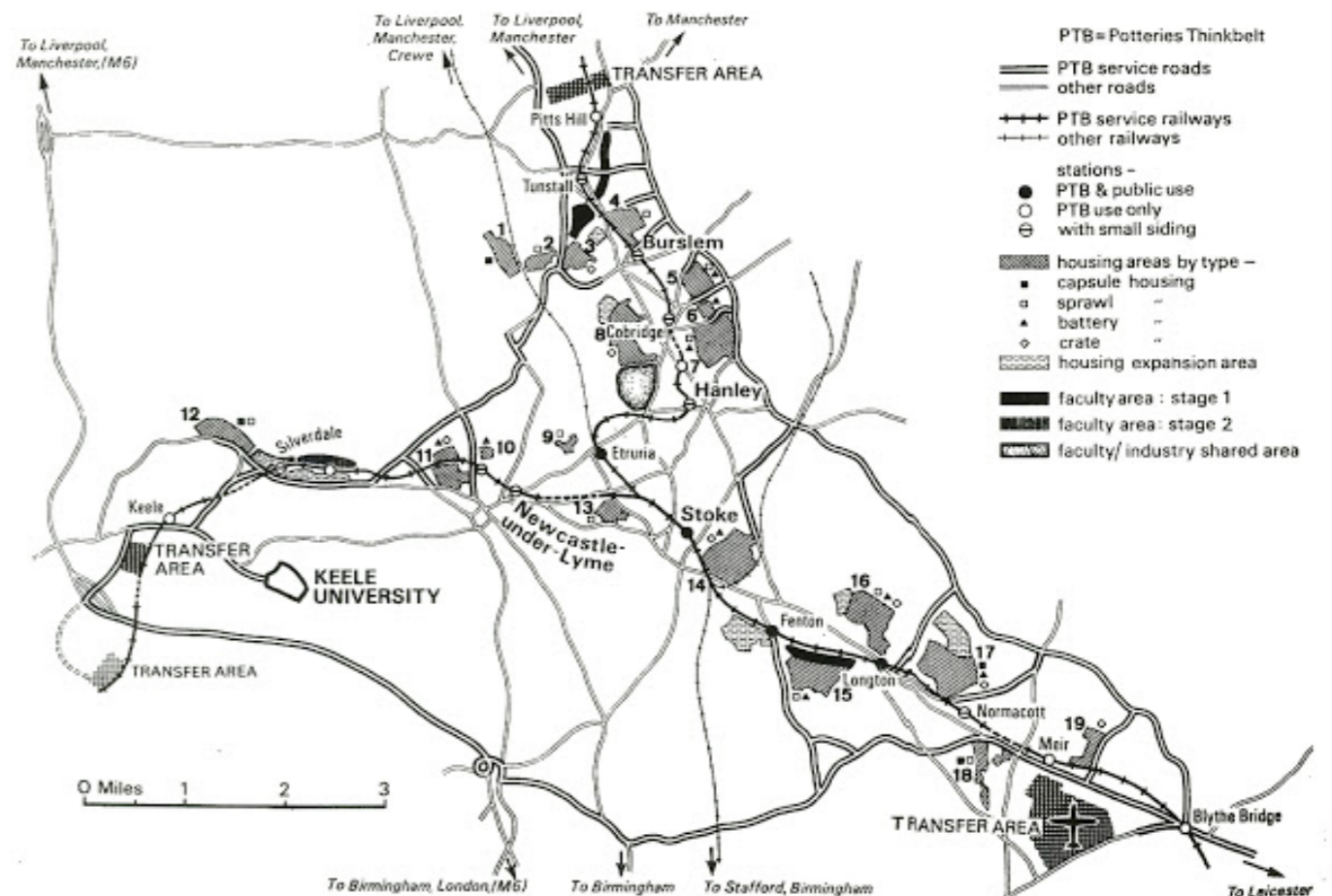
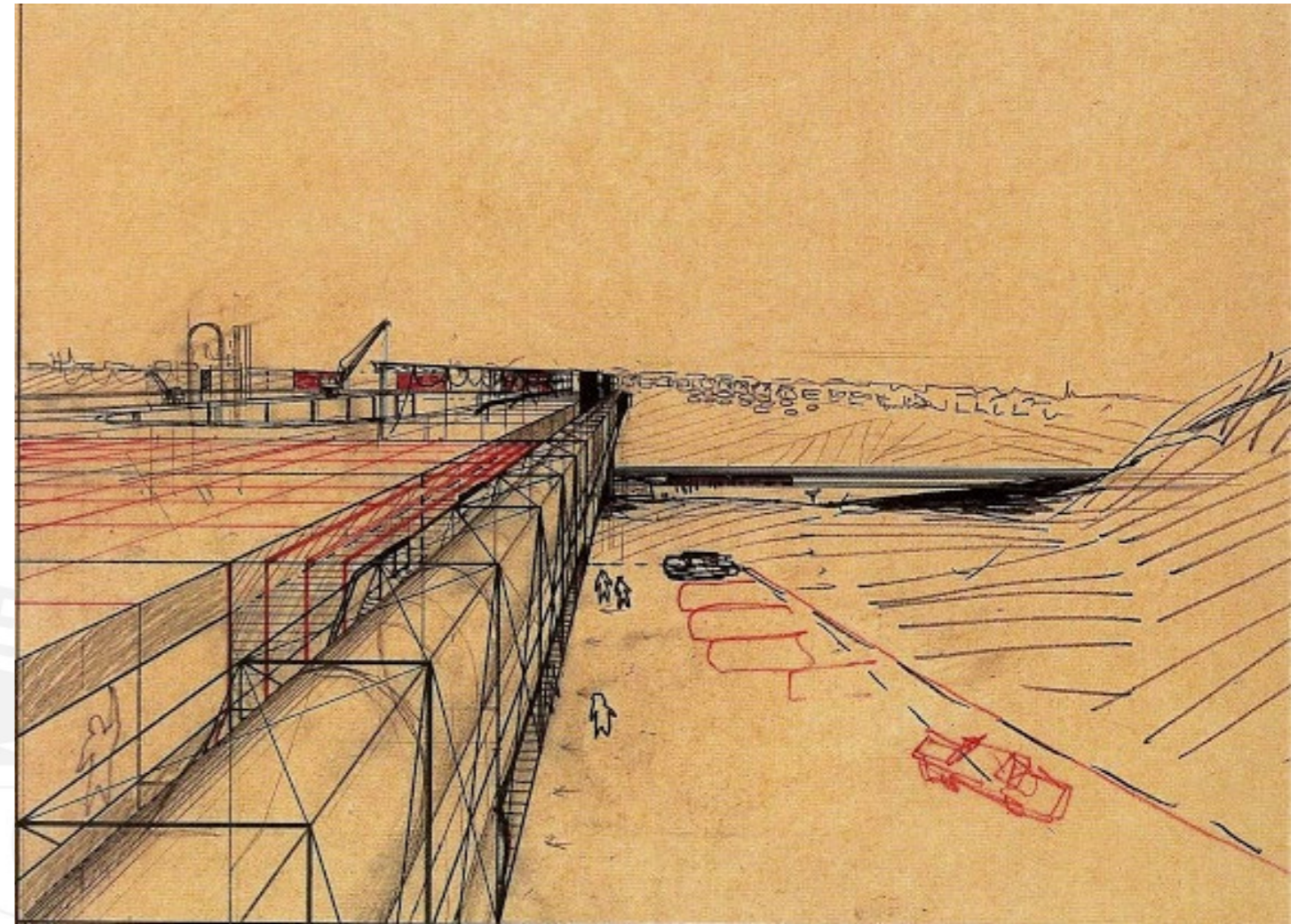
Potteries Thinkbelt

Cedric Price

Red de una universidad en movimiento

“La nueva ocupación territorial que nos propone Price para este lugar semiabandonado es singular, ya que en la puesta en valor de lo existente decide reutilizar las antiguas infraestructuras ferroviarias en desuso, que se convierten en el soporte de la nueva universidad, introduciendo otro de los conceptos innovadores de la propuesta: la movilidad”. (Alarcón y Montero 2017:210)

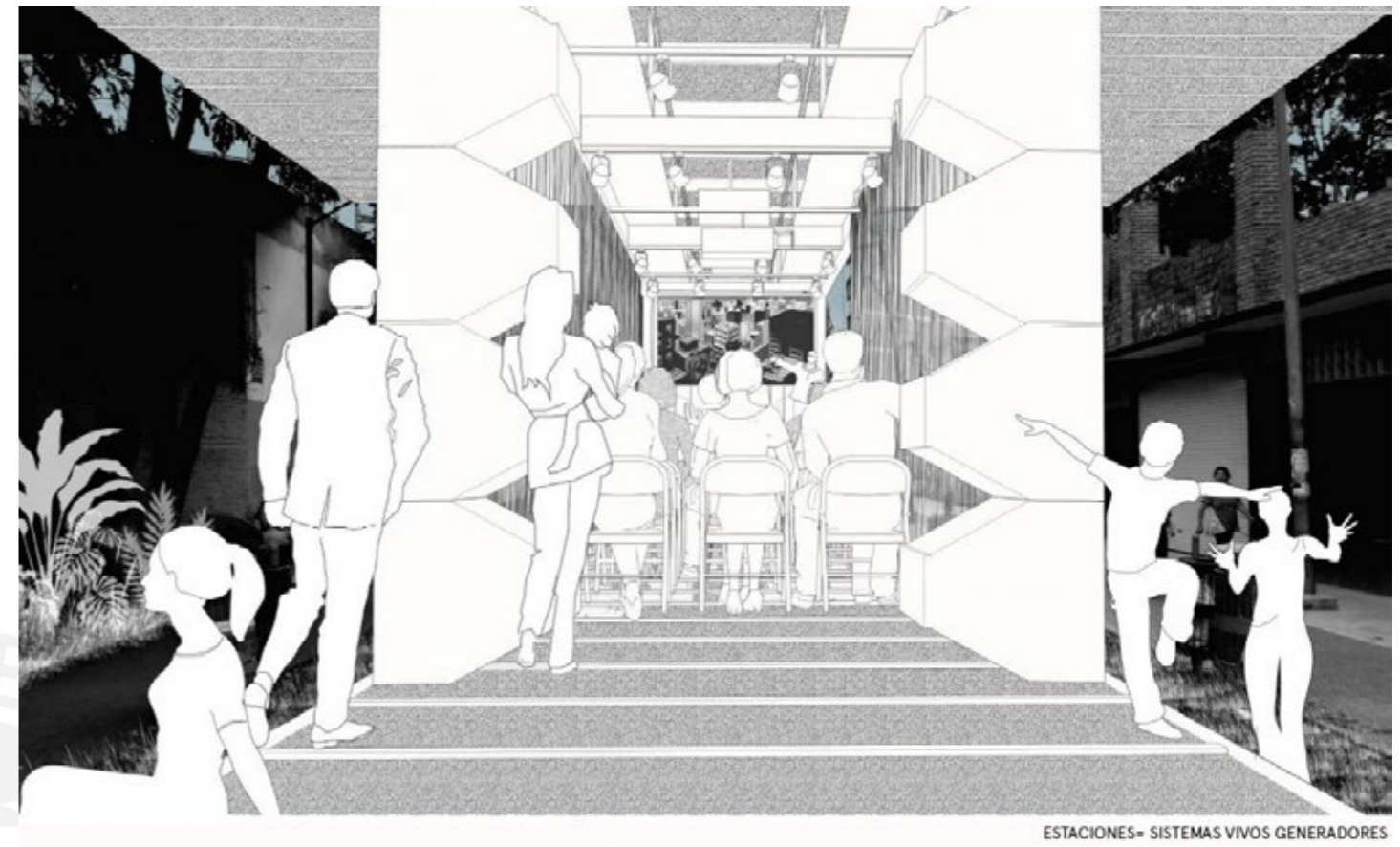
Del proyecto de Cedric Price se rescatan principalmente la idea de reciclar la infraestructura ferroviaria manteniendo y reforzando su principal característica: la movilidad. En ella se encuentra una oportunidad para pensar en el impacto que puede llegar a tener esta infraestructura en cada punto en el que se detiene.



VIAS EN VIVO

Rozana Montiel

Las principales funciones del proyecto son generar conectividad y permeabilidad del sitio a la ciudad para generar redes de: actividades, movilidad peatonal, corredores biológicos, agua, y energía.
Fuente: rozanamontiel.com



ESTACIONES= SISTEMAS VIVOS GENERADORES



TERRITORIO = PAISAJE INTEGRADOR



VAGÓN DEL SABER

Al Borde

Las principales funciones del proyecto son generar conectividad y permeabilidad del sitio a la ciudad para generar redes de: actividades, movilidad peatonal, corredores biológicos, agua, y energía.

Fuente: rozanamontiel.com



APROXIMACIONES LOCALES

POSTA MÉDICA MÓVIL

La organización gubernamental Misión Huascarán, en conjunto con el Gobierno Regional de Áncash, la Dirección Regional de Salud y la Red de Salud Huaylas Norte, implementaron una posta médica móvil que tiene como objetivo brindar servicios de salud y atención médica a más de dos mil pobladores de las zonas más alejadas del Callejón de Huaylas. Sus actividades incluyen el tamizaje y descarte de anemia, medicina general, odontología y entrega gratuita de medicamentos.

Fuente: <https://andina.pe/agencia/noticia-posta-medica-movil-recorrer-localidades-mas-alejadas-del-callejon-huaylas-815676.aspx>



VAGÓN CULTURAL Y AMBIENTAL

En enero del 2019, la Municipalidad de Pueblo Libre inauguró el Vagón Cultural y Ambiental en el parque 3 de Octubre como un espacio para promover la lectura y el arte y difundir buenas prácticas ambientales entre la ciudadanía. Para ello se reacondicionó y se puso en valor un viejo vagón que data de 1878 y que estuvo en servicio hasta 1965 como parte del antiguo tranvía que hacía la ruta de Lima a Chorrillos. El mobiliario interno fue elaborado con base en materiales reciclados.

Fuente: <https://peru21.pe/vida/pueblo-libre-conoce-vagon-viejo-tranvia-hoy-espacio-cultura-nndc-455674-noticia/>



PIAS

Las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) son embarcaciones de la Marina de Guerra del Perú que tienen la misión de brindar servicios y programas estatales a la población de las cuencas de los ríos de Loreto y Ucayali y en el lago Titicaca, poniendo a disposición de los ciudadanos servicios esenciales de salud. Las PIAS son parte del programa nacional Plataformas Acción para la Inclusión Social adscrito al MIMP y, tras el reinicio de sus actividades, han beneficiado a 235 comunidades con más de 413 mil atenciones.

Fuente: <https://elperuano.pe/noticia/122366-pias-el-barco-que-acerca-el-estado-a-las-comunidades-alejadas>



HOSPITAL MÓVIL DE LA SOLIDARIDAD

Los Hospitales de la Solidaridad son infraestructura móvil de salud adscrita al Sistema Metropolitano de Solidaridad, programa impulsado por la Municipalidad Metropolitana de Lima que tiene como finalidad ampliar la cobertura de servicios de salud de la ciudad ante el déficit de capacidad de los hospitales tradicionales. Para la implementación de un Hospital de la Solidaridad en un distrito se determina la brecha de salud existente mediante la elaboración de un Plan Médico Funcional, el cual se alimenta de tres datos principales: la población y su acceso a servicios médicos, el perfil epidemiológico distrital y la oferta zonal de servicios de salud. Así mismo, se reciclan containers en desuso los cuales son adaptados para el uso.

Fuente: <https://elperuano.pe/noticia/122366-pias-el-barco-que-acerca-el-estado-a-las-comunidades-alejadas>

Se instaló Hospital Móvil de la Solidaridad en Chosica

Un contingente de 55 efectivos del serenazgo de Lima Metropolitana, vienen trabajando en la remoción de piedras y escombros.

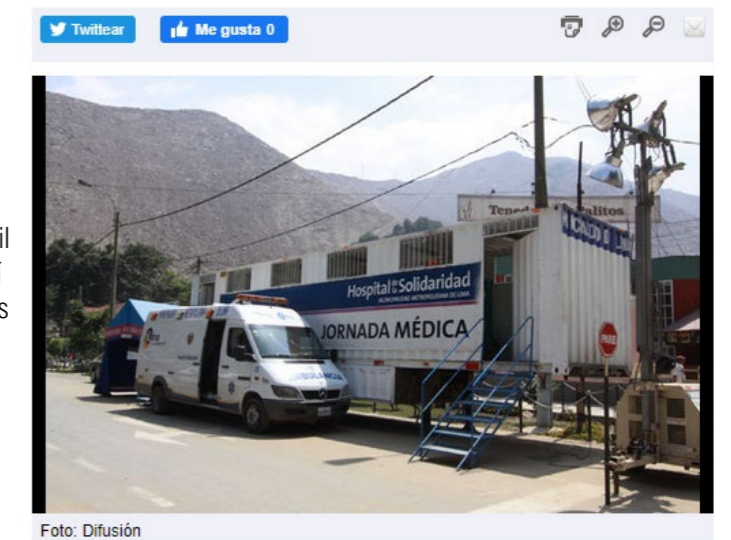


Foto: Difusión

EJES DEL PROYECTO



RECICLAJE



ESPACIO PÚBLICO



ITINERANCIA

05

■

PLANTEAMIENTO



Tal vez la idea de la permanencia no exista. Huancayo se mueve con una lógica de puesto de feria —no por gusto se le llama la “capital ferial”— donde las cosas son efímeras; se instalan y desinstalan el mismo día, como la carpa de un nómada. Por ello, aquí todo el mundo anda de paso y la idea de permanecer no existe, lo cual se refleja en la urbe y, por cierto, en la arquitectura. (Bonilla 2011:238)

PLANTEAMIENTO

¿Cómo aprovechar la infraestructura ferroviaria existente para generar un modelo de regeneración urbana que permita mejorar el acceso a equipamientos y espacios públicos entorno al eje Ferrocarril Central?

El proyecto se plantea como punto de partida intervenir en la infraestructura ferroviaria con el fin de responder a las demandas de una ciudad que crece alrededor del eje del Ferrocarril sin planificación y con desigualdades en cuanto a acceso a servicios, equipamientos y espacios públicos los cuales puedan consolidar nuevas centralidades en torno a la vía que consoliden los puntos de inicio y fin de la ciudad. Así mismo, se toma en consideración la necesidad de plantear un sistema de transporte público de calidad y la movilidad como principal característica para proponer una nueva infraestructura para la ciudad que sirva como proyecto origen para una regeneración progresiva de su entorno. Por ello, el proyecto contempla tanto el proyecto origen como itinerante como la consolidación de estrategias permanentes que se traducen en nuevos espacios públicos para la ciudad.

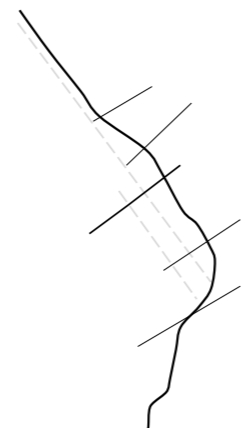
REUTILIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA



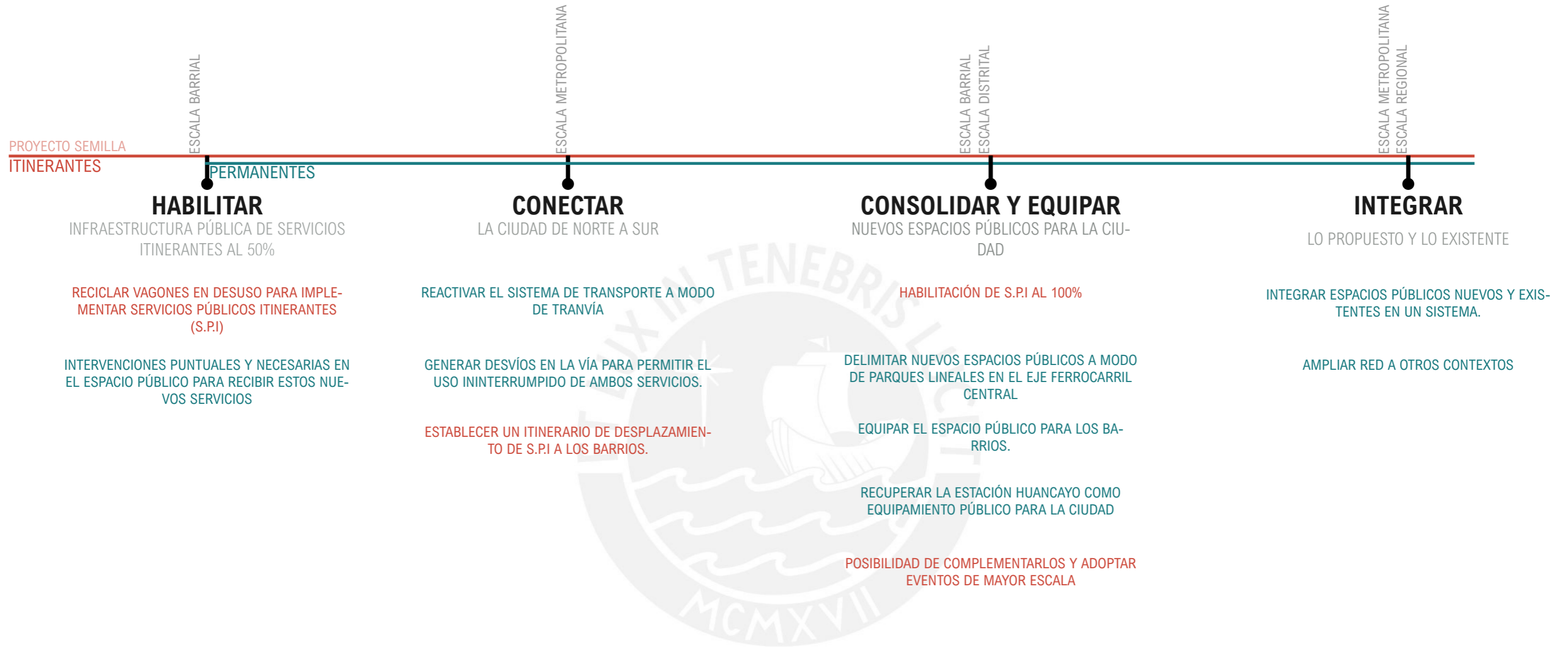
IMPLEMENTAR NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD



CONECTAR LA CIUDAD

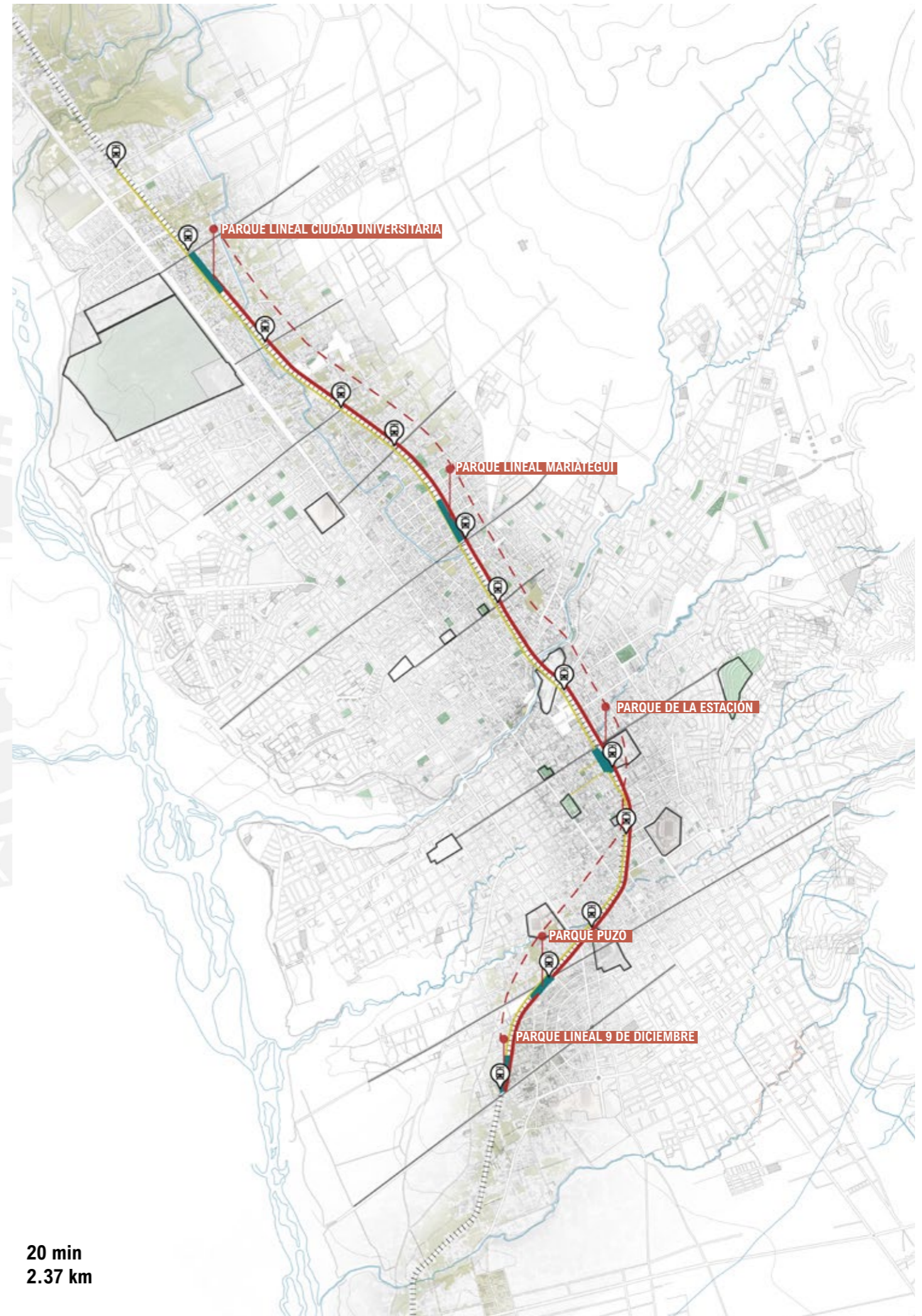
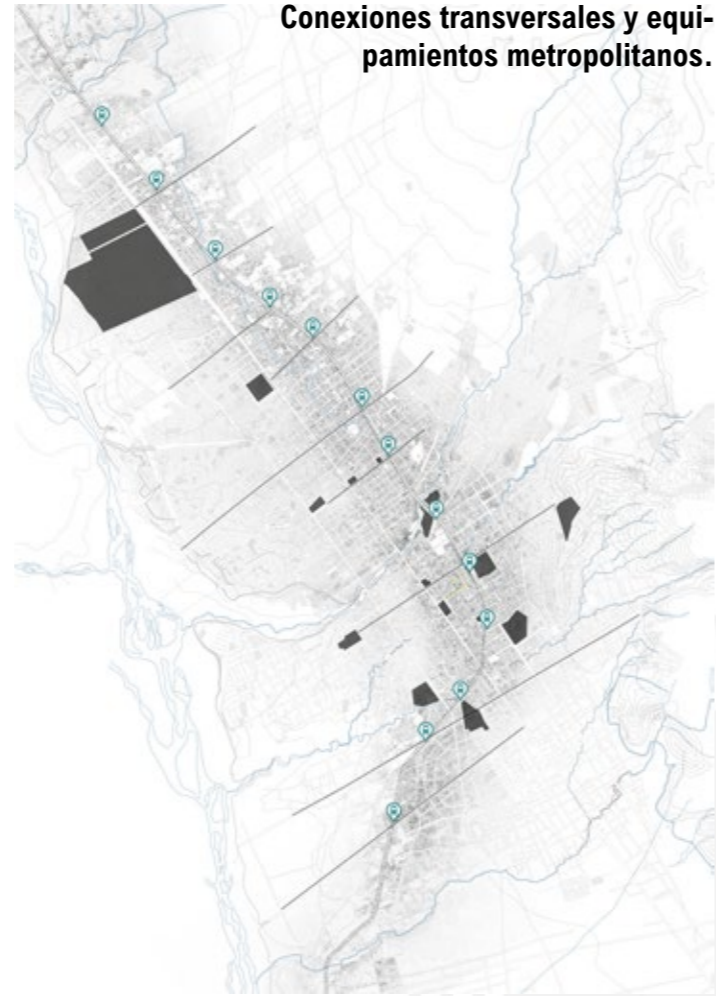


ETAPAS



ELECCIÓN DE ZONAS A INTERVENIR

Crerios para el desarrollo de estrategias permanentes.

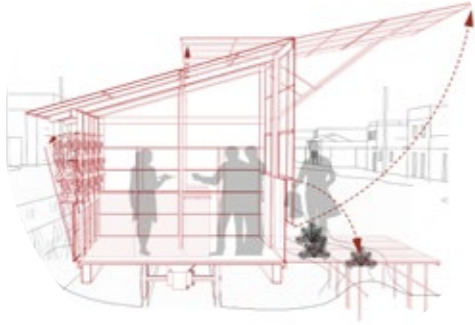


INFRAESTRUCTURA PÚBLICA INTINERANTE

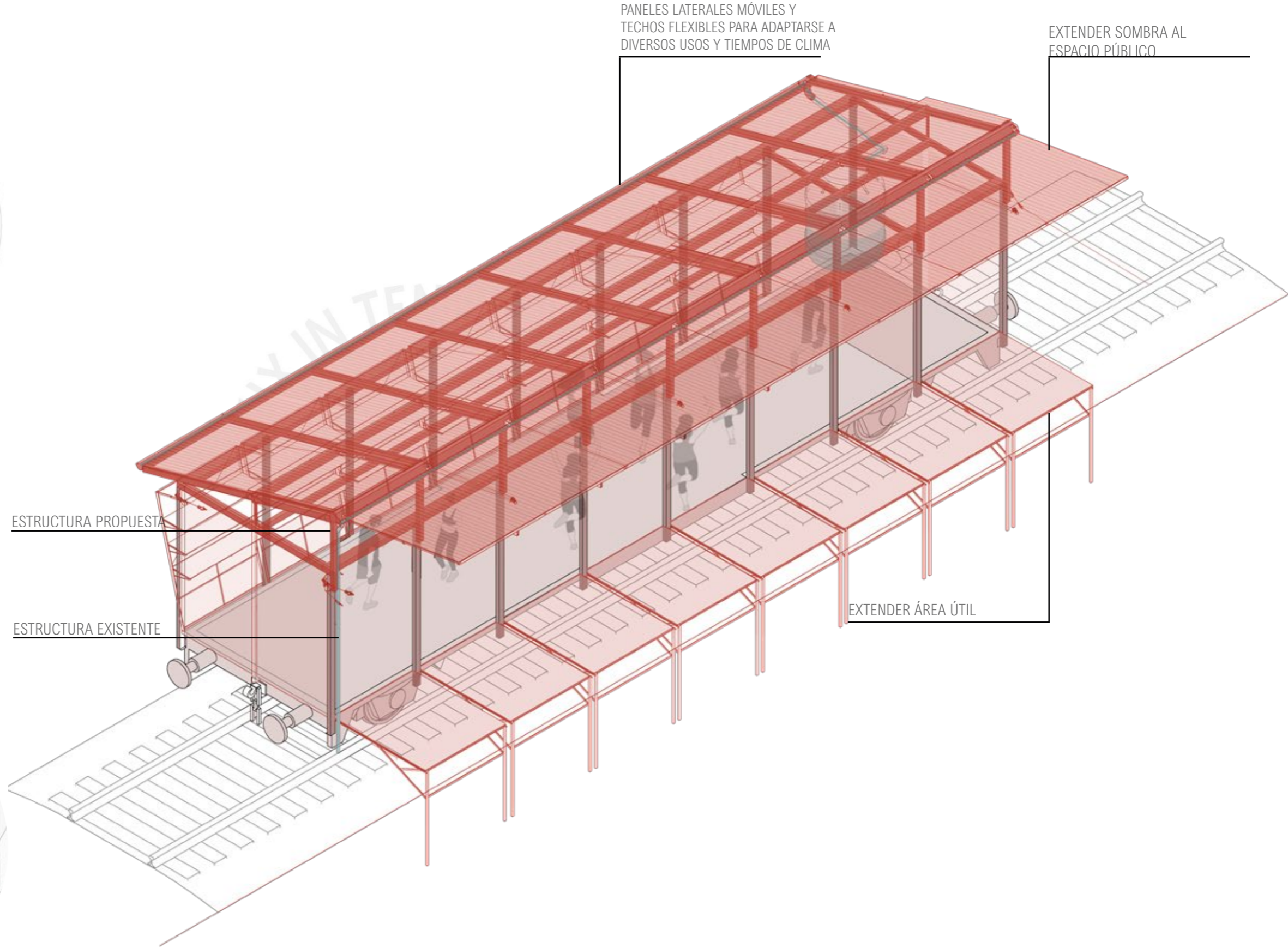
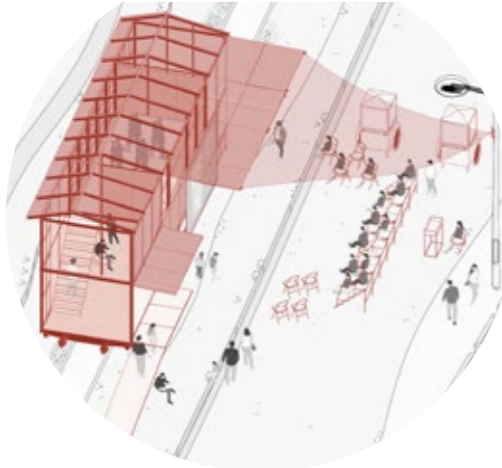
RECICLAJE



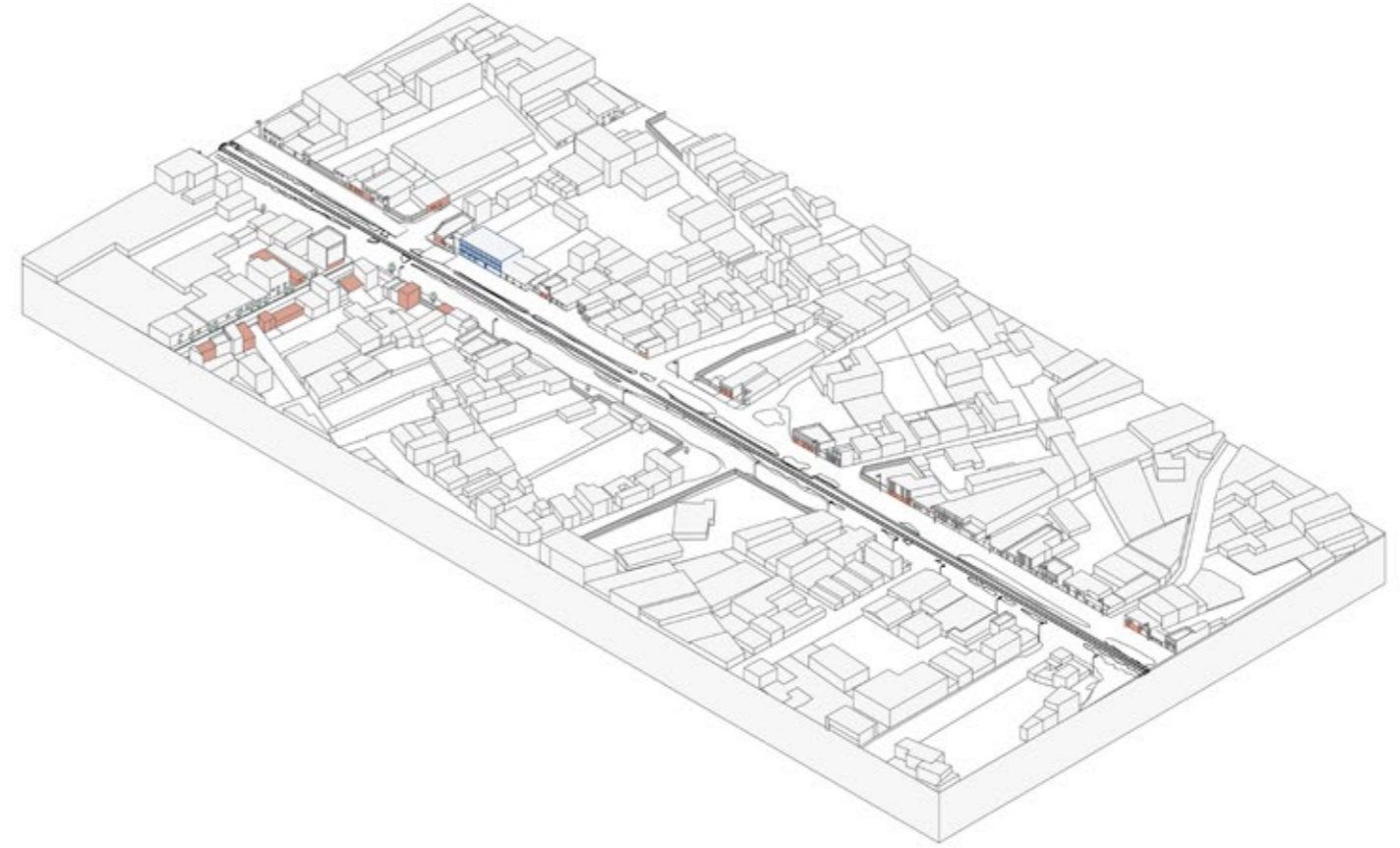
FLEXIBILIDAD



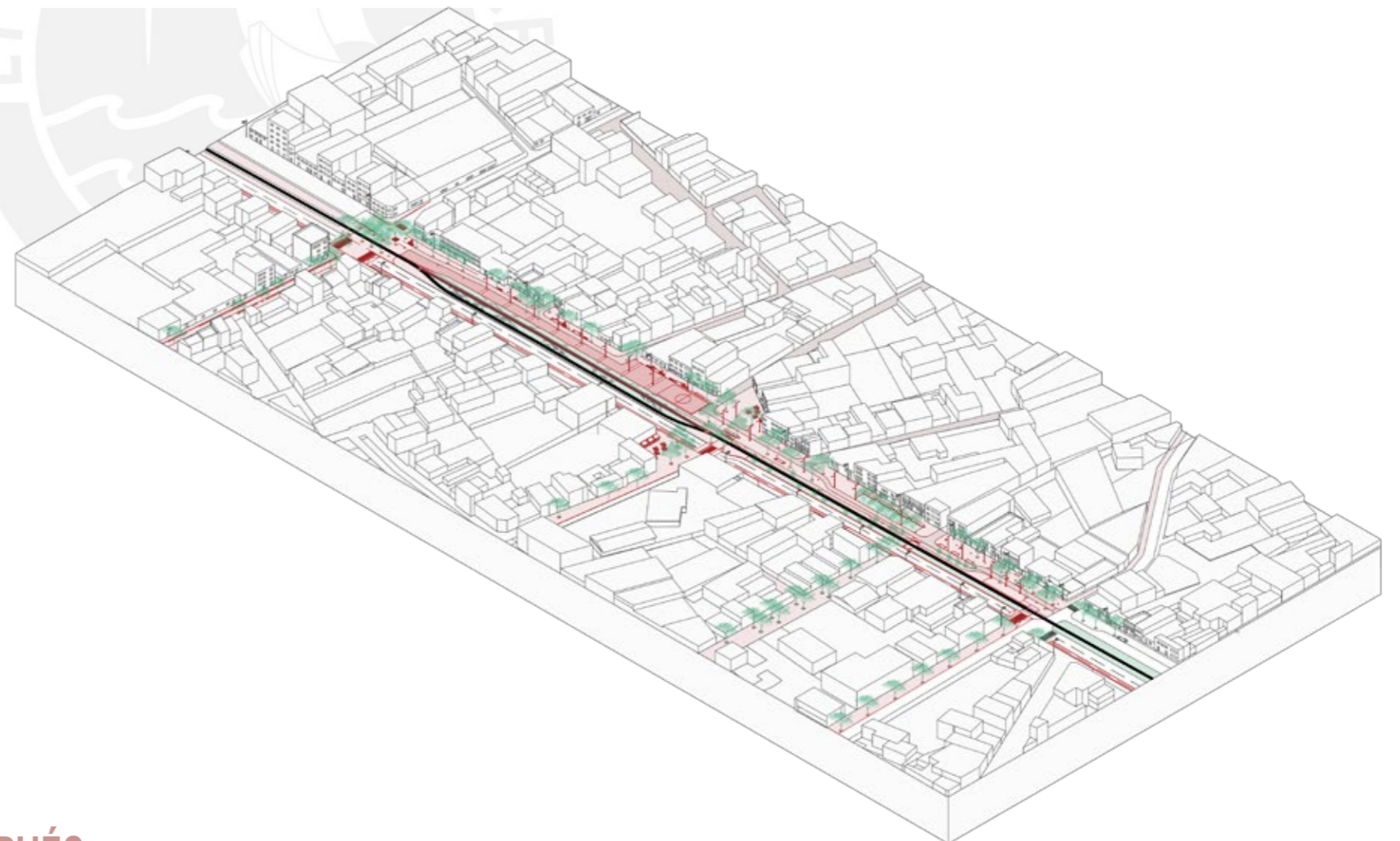
EXPANSIÓN



**BARRIO CIUDAD
UNIVERSITARIA**



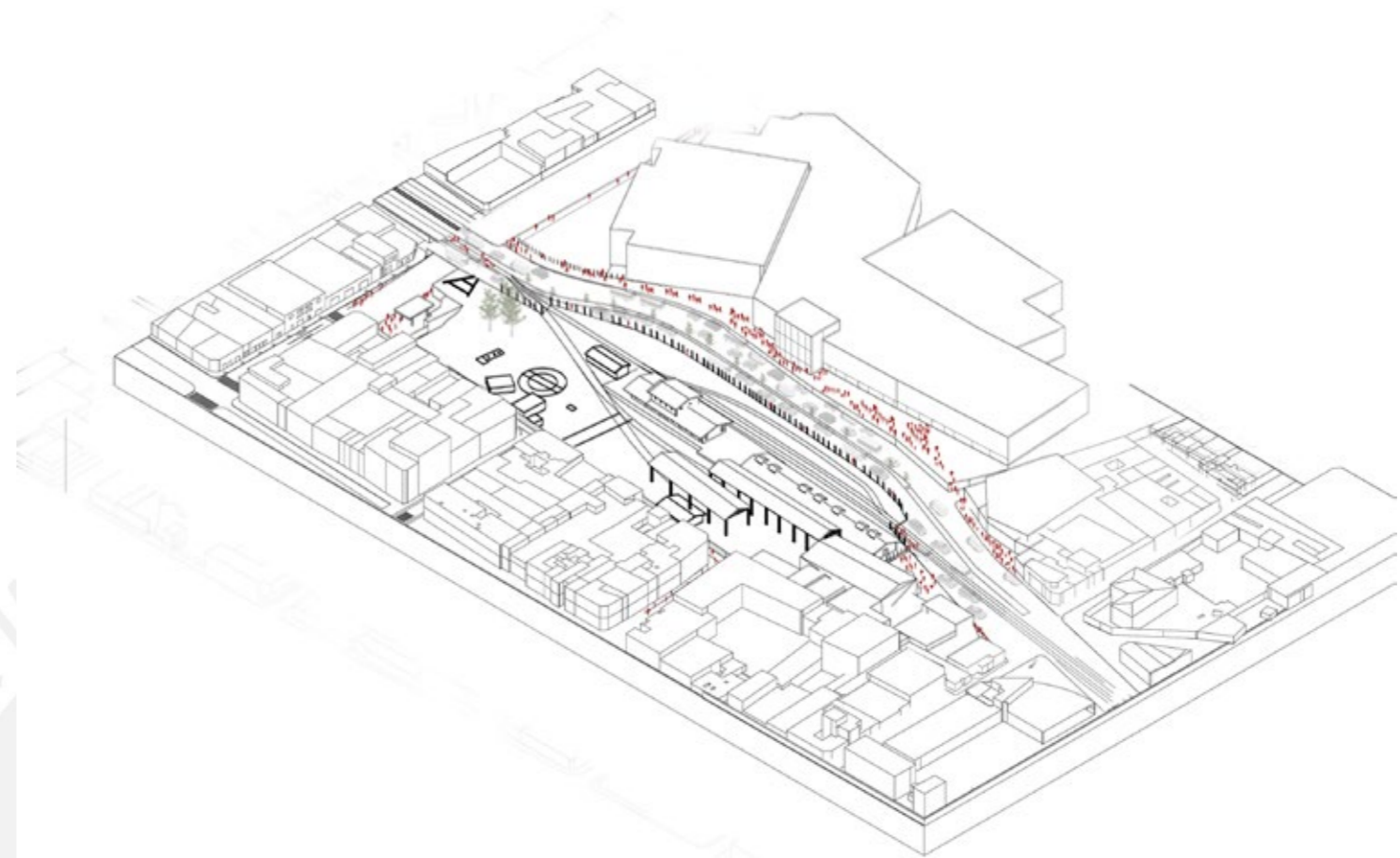
ANTES



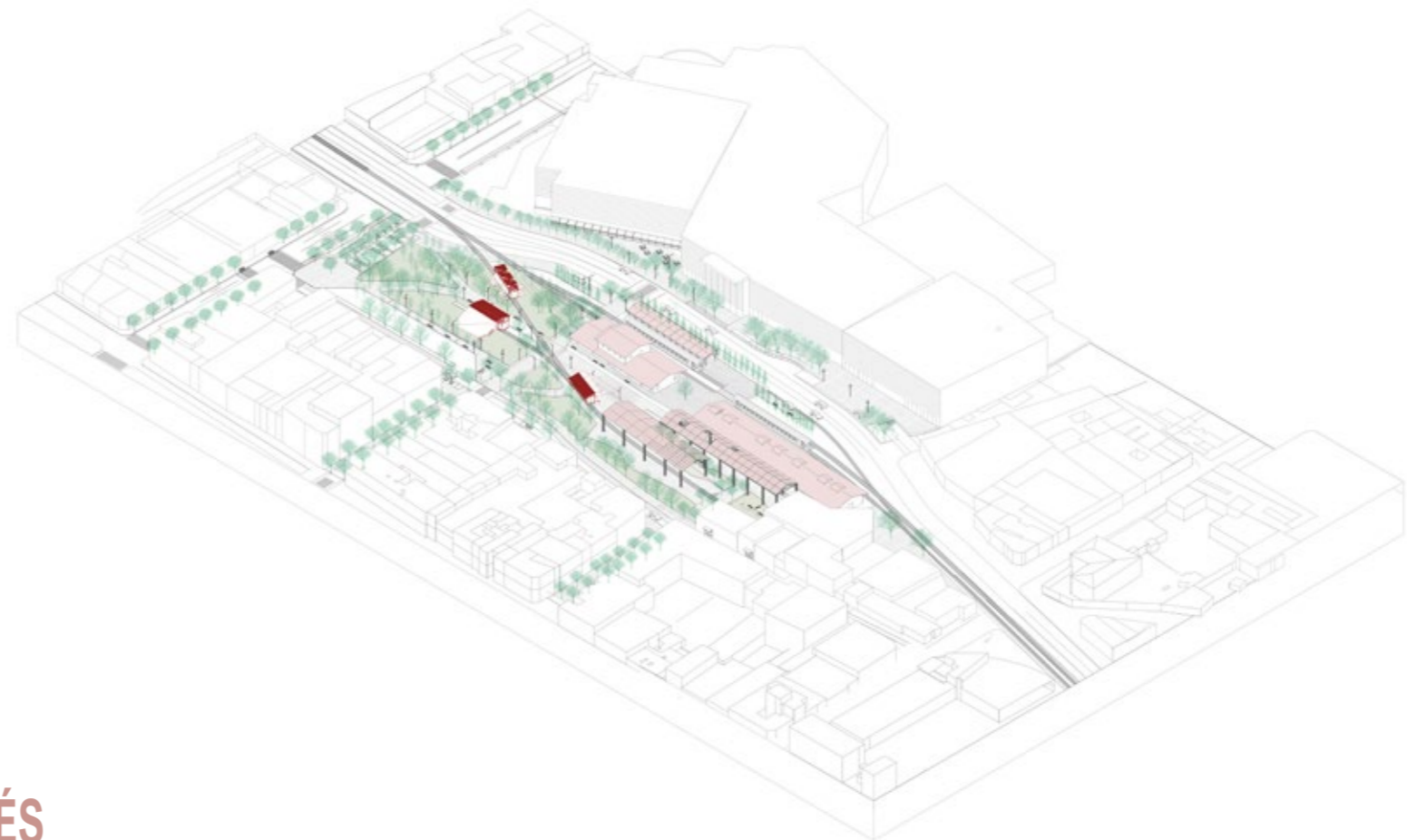
DESPUÉS



ESTACIÓN HUANCAYO



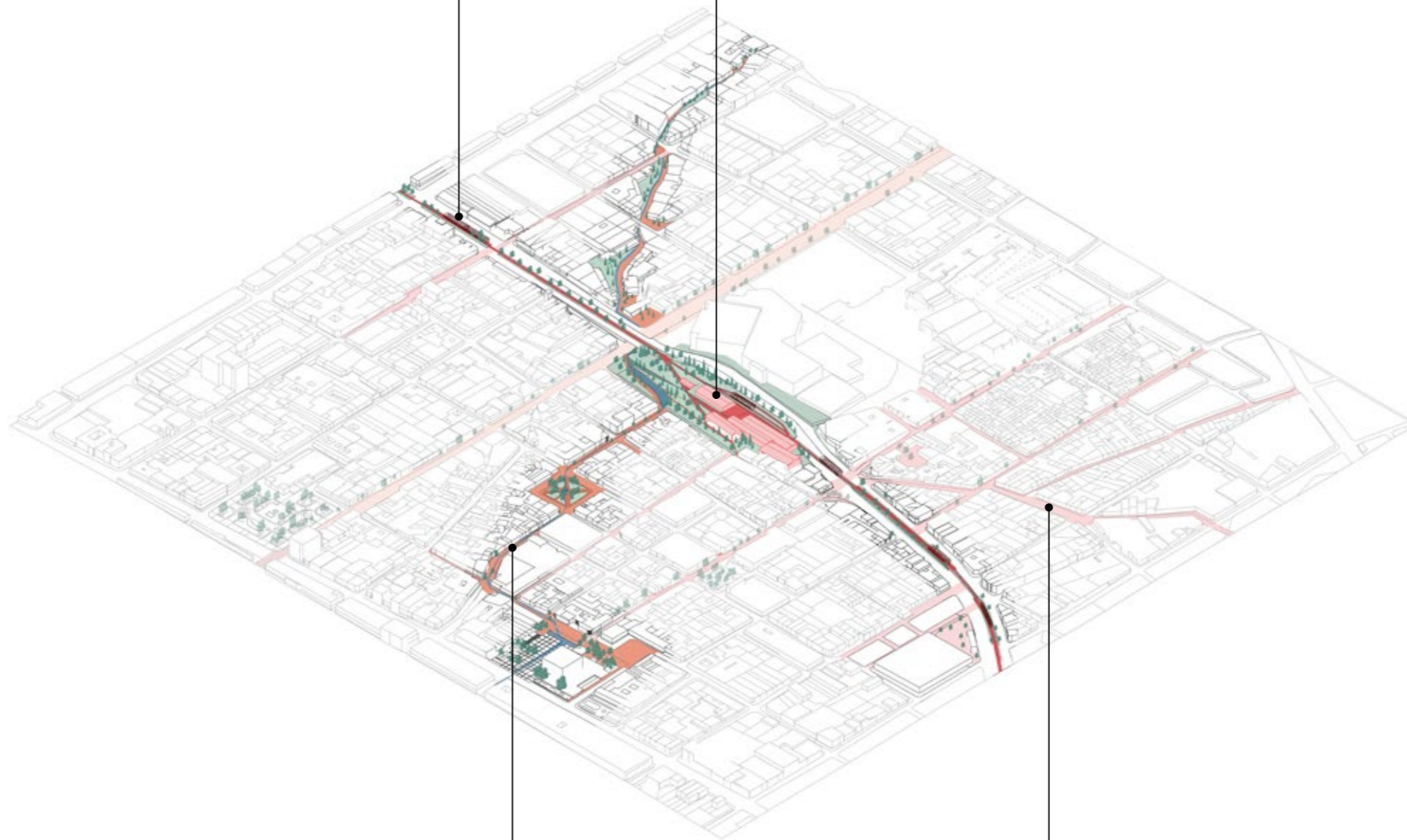
ANTES



DESPUÉS

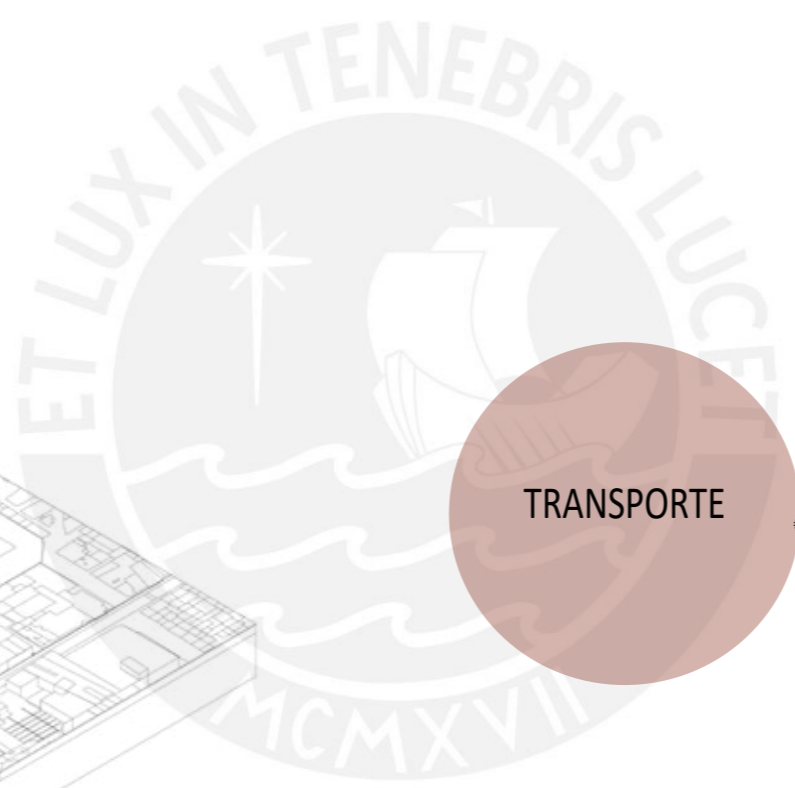
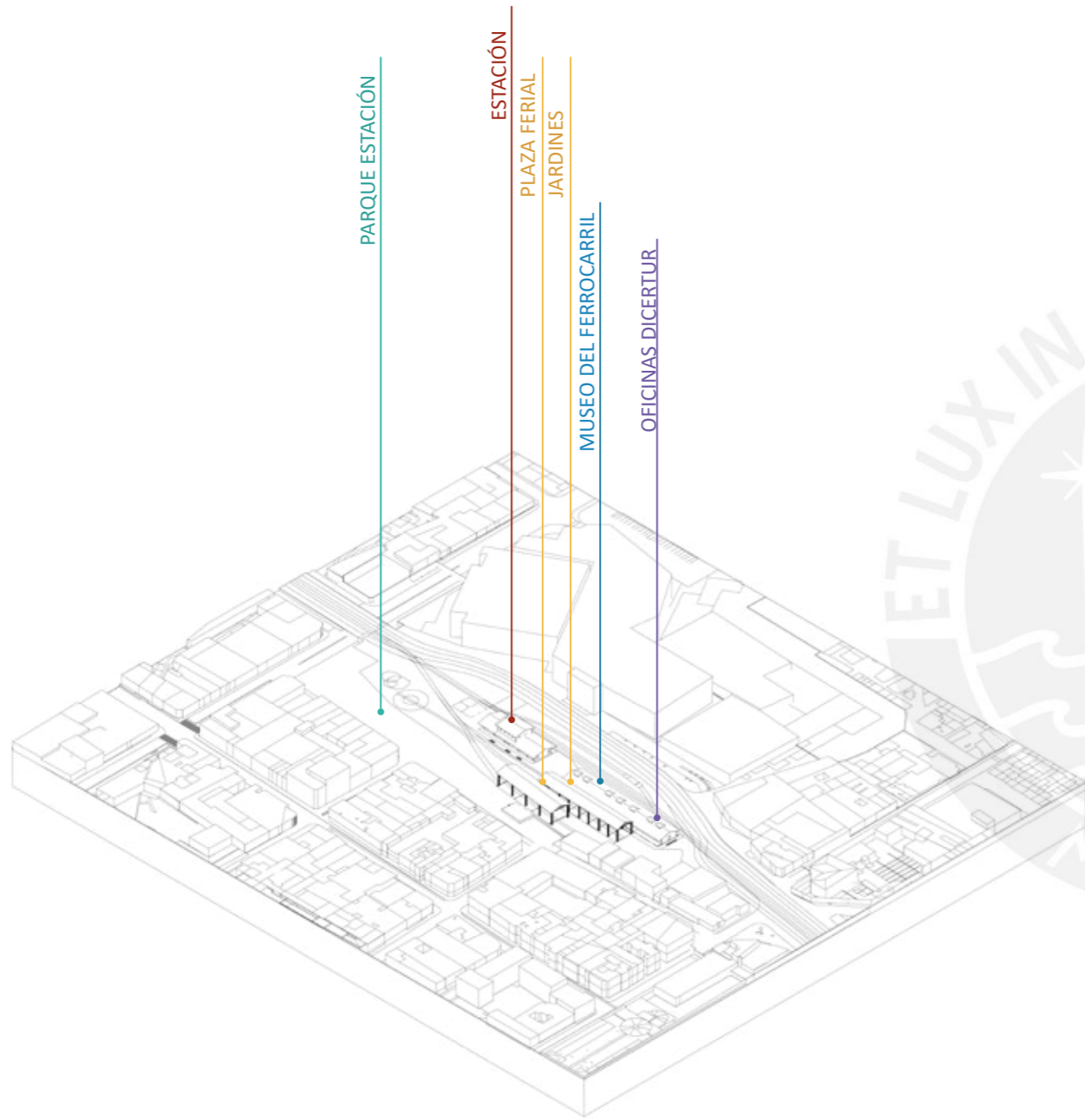
Equipamiento Itinerante

Plaza estación



Corredor de espacios públicos
tejido por el agua

Integración de red peatonal co-
mercial



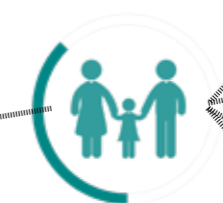
TRANSPORTE



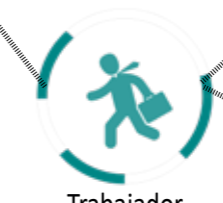
Compradores
Presencia: 50%



Ambulantes
Presencia: 20%



Residentes
Presencia: 16%



Trabajador
Presencia: 10%



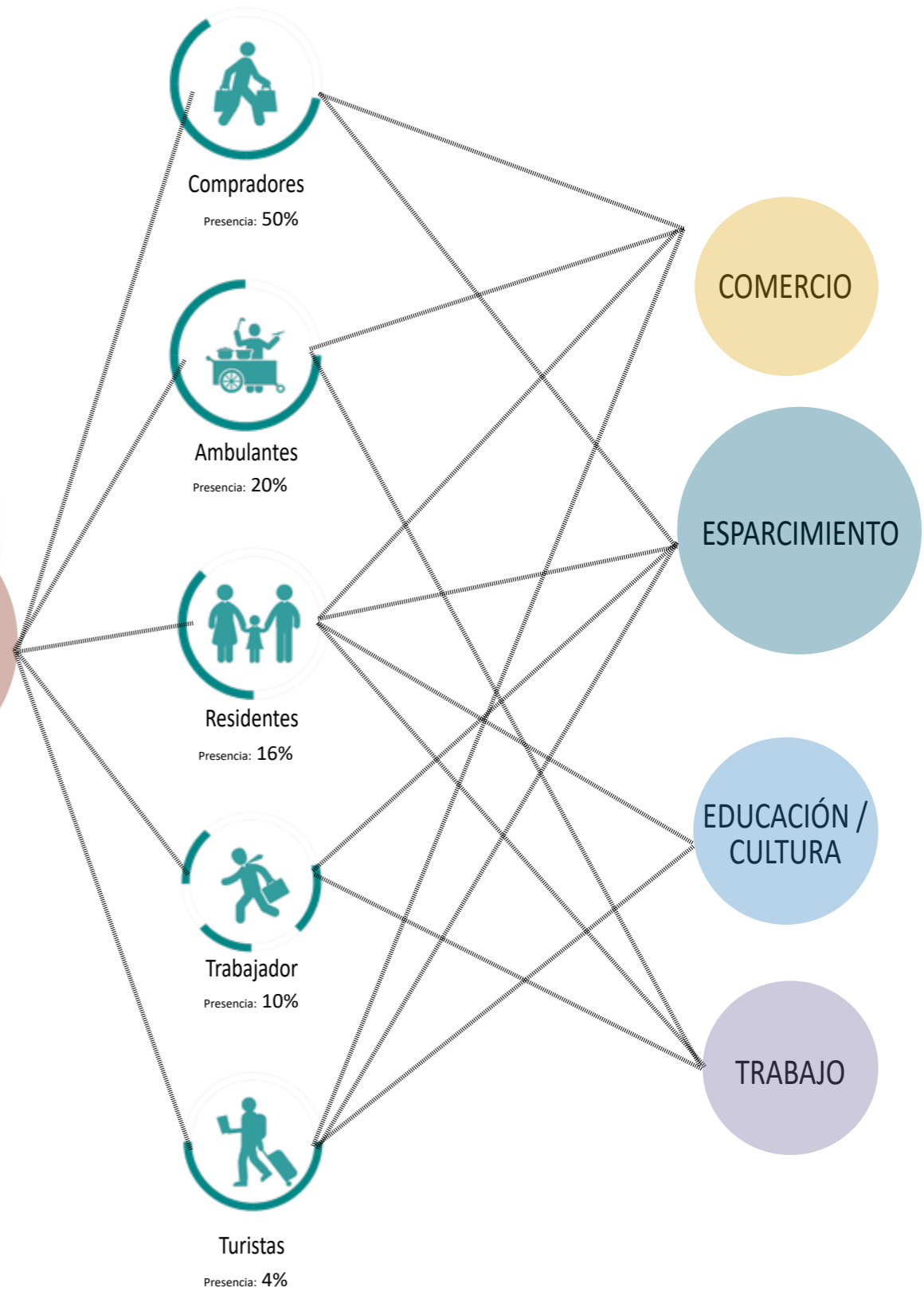
Turistas
Presencia: 4%

COMERCIO

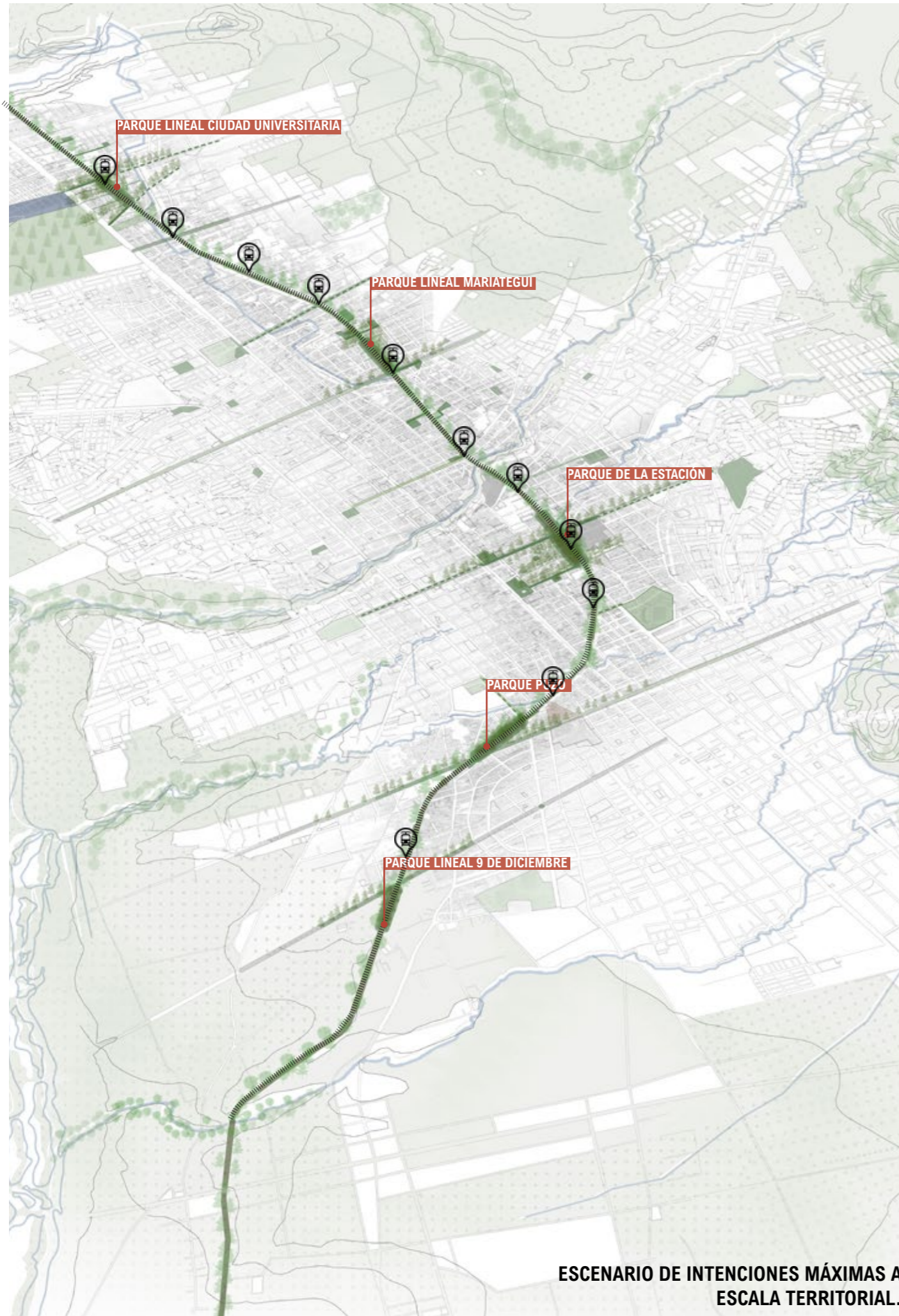
ESPARCIMIENTO

EDUCACIÓN / CULTURA

TRABAJO







ESCENARIO DE INTENCIONES MÁXIMAS A ESCALA TERRITORIAL.

06

■

LÁMINAS DE PROYECTO



07
-
CONCLUSIONES



El proyecto abre la posibilidad de revalorizar a partir de una intervención que acerca a los ciudadanos infraestructura que fue importante para la consolidación de la ciudad, pero que actualmente es ignorada

Dado el contexto en el que se desarrolla el proyecto se busca resolver de manera inmediata y valiéndose de las preexistencias

El proyecto plantea la posibilidad de democratizar el acceso a infraestructura pública a partir



08
■
BIBLIOGRAFÍA



ARROYO, Anderson

2018 Conseción del tranvía de Huancayo. Tesis para optar el Título de Ingeniero Civil. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencias e Ingeniería.

AUCAHUASI, Paola y LLIMPE, Rocio

2019 “Parque lineal ribereño y centro de interpretación como proyectos de regeneración urbana en la ciudad de Huancayo”. Trabajo de suficiencia profesional para optar el título profesional de Arquitecto. Lima: Universidad de Lima.

BOCANEGRA, Alejandro

2012 La integración del ferrocarril en el paisaje urbano. Valladolid: Escuela Técnica Superior Arquitectura.

BONILLA, Enrique

2010 “Una aproximación al paisaje cultural del valle del Mantaro”. Ingeniería Industrial. Lima, n°28, pp.229-242.

CASAS, María

2017 “Los imaginarios urbanos y el espacio público del área central de la ciudad de Huancayo”. Tesis para optar el grado académico de Maestro en arquitectura: Urbanismo. Huancayo: Universidad Nacional del Centro del Perú

GONZALES, Luisa y MONTERO-FERNANDEZ, Francisco

2017 Nuevas interacciones entre universidades, sociedad y territorio a través de una propuesta para una industria educacional avanzada. The Potteries Thinkbelt. Habitat y Sociedad.

GUTIÉRREZ, Ramón

2018 Repensando el patrimonio desde America Latina. Medio Arquitectura Sociedad. Arequipa, Año 1, n°01, pp. 24 - 40

MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO (MVCS)

2014 Diagnóstico urbano. Plan de Desarrollo Urbano de Huancayo 2015 - 2025 .Huancayo

MINISTERIO DE CULTURA (MC)

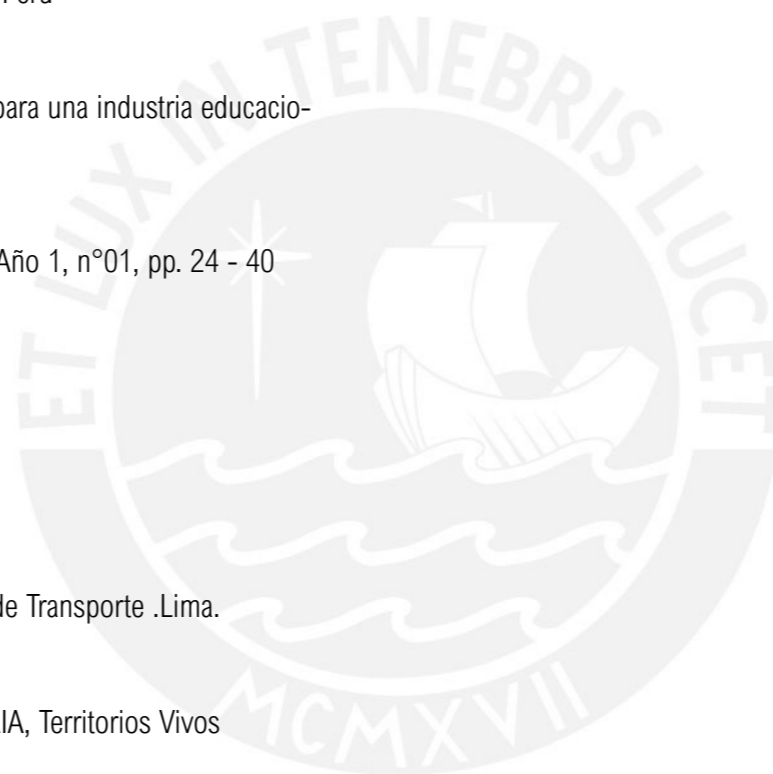
2019 Ferrocarril Central del Perú. Formulario de presentación. Lista indicada .Lima.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2019 Competitividad Ferroviaria en el Perú. Dirección de Gestión de Infraestructura y Servicios de Transporte .Lima.

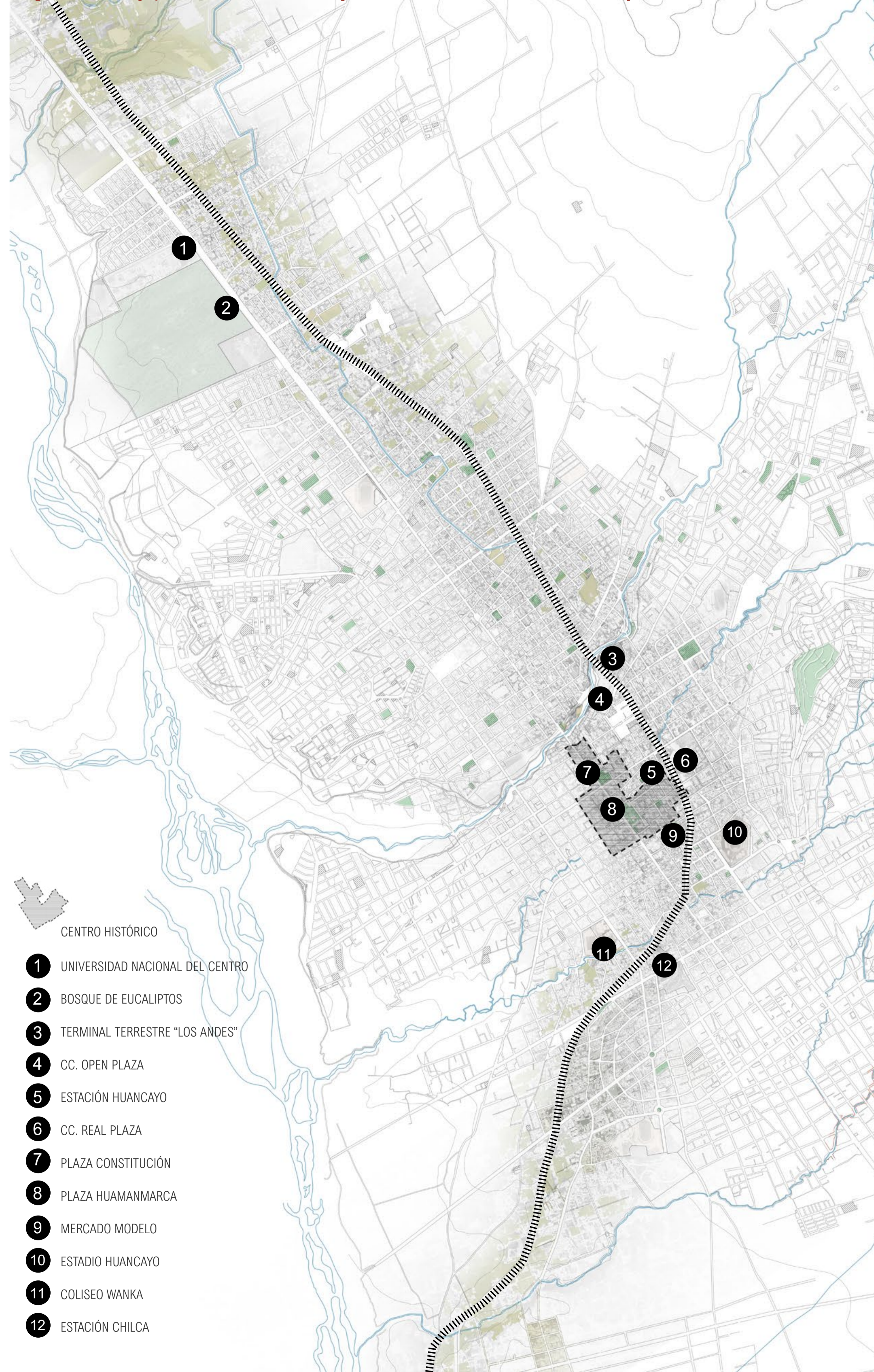
PERIFERIA

2018 Ciudades del Perú. Primer Reporte Nacional de Indicadores Urbanos 2018. Lima: PERIFERIA, Territorios Vivos



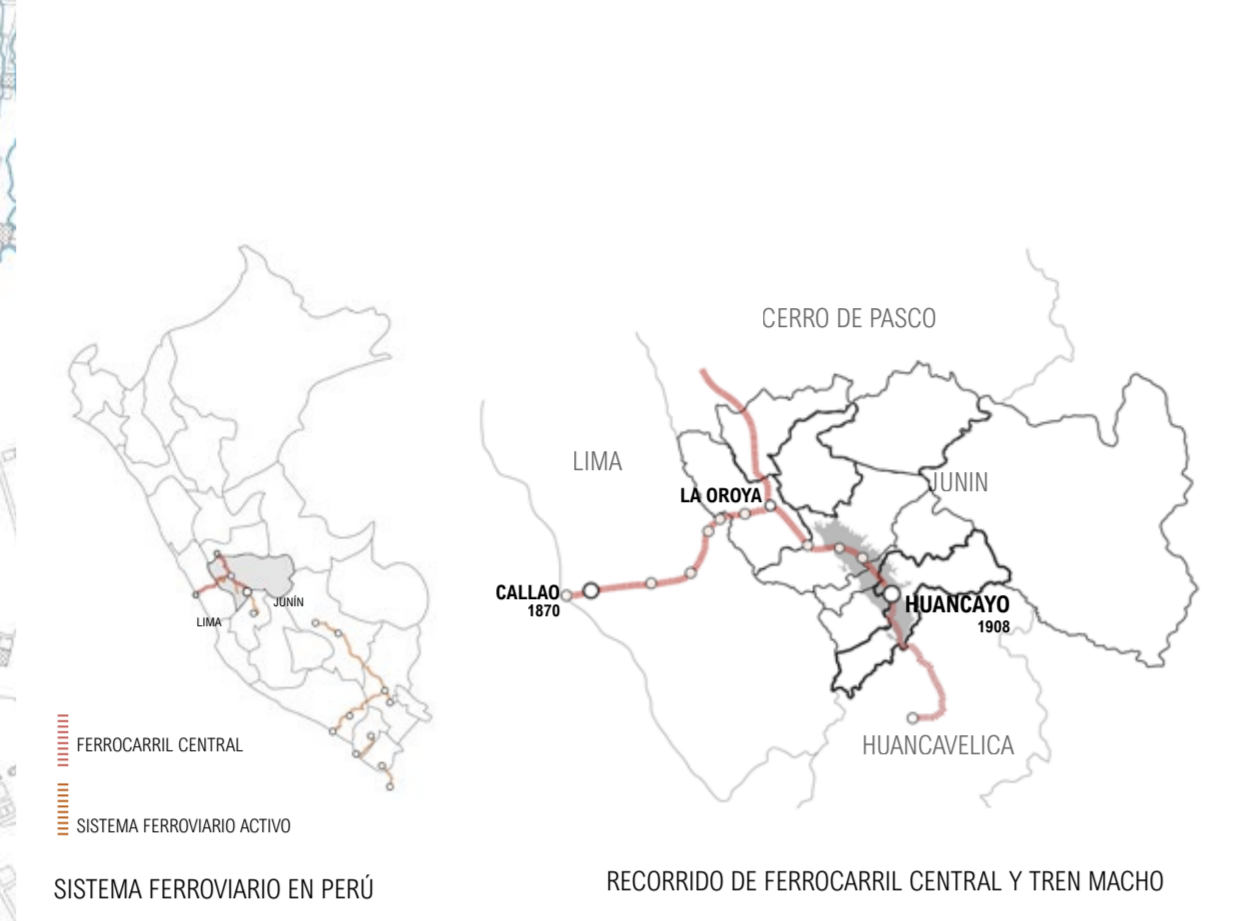
INFRAESTRUCTURA PÚBLICA ITINERANTE

Regeneración y puesta en valor del eje Ferrocarril Central en Huancayo



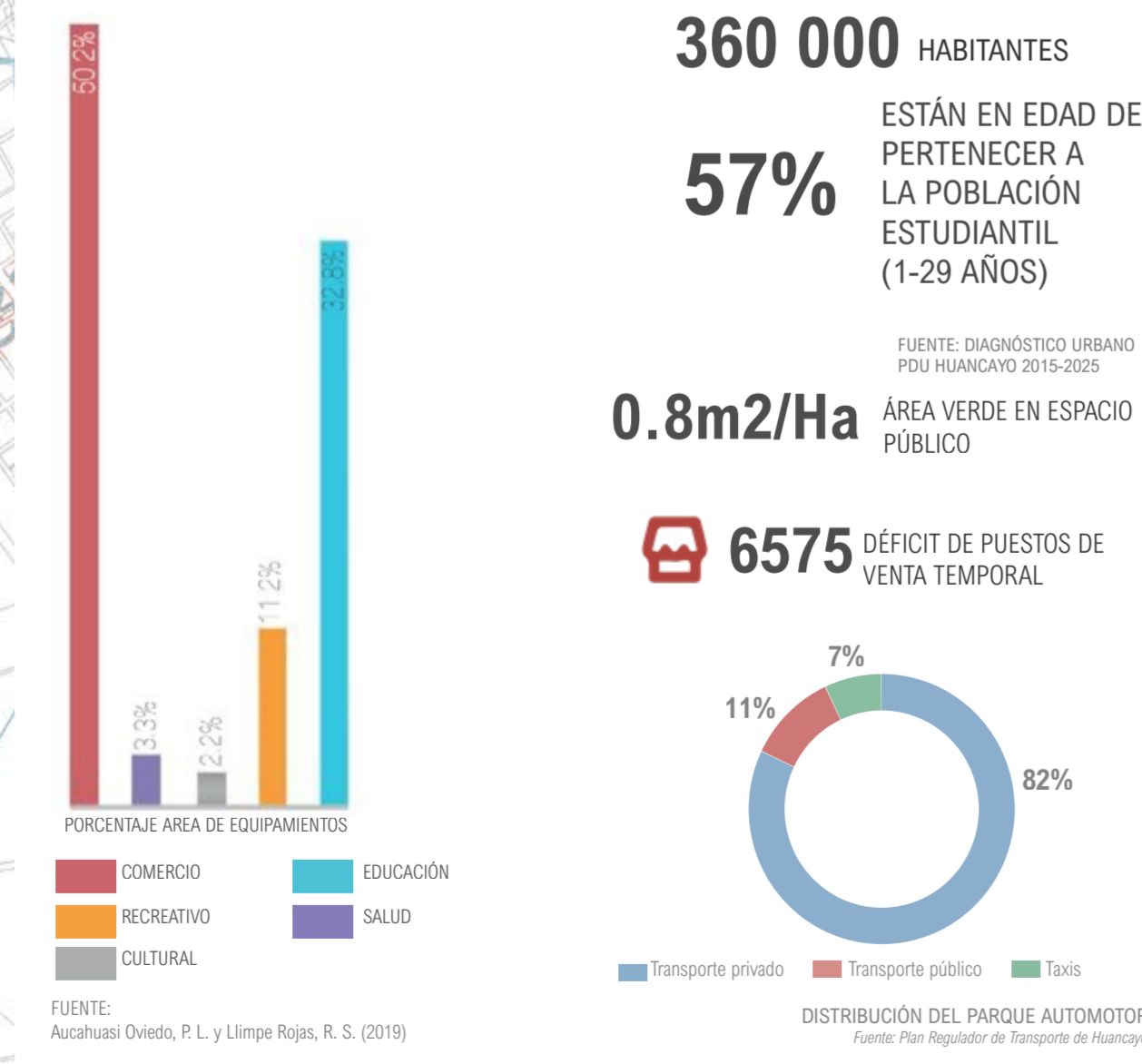
PATRIMONIO INDUSTRIAL EN HUANCAYO

EL FERROCARRIL CENTRAL ES CONSIDERADO PATRIMONIO NACIONAL DEBIDO A QUE ES TESTIMONIO DE LA LLEGADA DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL AL PERÚ. SU CONSTRUCCIÓN INICIA EN LIMA EN 1870 Y LLEGA A LA CIUDAD DE HUANCAYO EN 1908. LA ESTACIÓN DE LLEGADA SE AL ESTE, EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE HUANCAYO ESE ENTONCES. EN POCO TIEMPO, ESTA SE VUELVE PARTE DE ELA DEBIDO A QUE LAS DINÁMICAS QUE GENERA SU PRESENCIA PERMITEN LA CONSOLIDACIÓN DE LA CIUDAD ENTORNO AL EJE DEL FERROCARRIL DE FORMA RÁPIDA. DE ESTA FORMA LA VÍA SE CONVIERTE EN PARTE DE LA TRAMA Y COMUNICA LA CIUDAD DE NORTE A SUR. GRACIAS A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL EL FLUJO DE PERSONAS, PRODUCTOS Y CULTURA ENTRE LIMA Y HUANCAYO SE AGILIZA AYUDANDO A CONSOLIDARLA COMO UNA CENTRALIDAD REGIONAL QUE ES ESCENARIO DEL INTERCAMBIO CULTURAL Y ECONÓMICO EN LA REGIÓN JUNÍN. EN ESTE SENTIDO, EL EJE DEL FERROCARRIL ES UN HITO IMPORTANTE EN LA HISTORIA DE HUANCAYO Y SU TRAZADO URBANO.



LA CIUDAD ACTUAL

ACTUALMENTE HUANCAYO ES LA SEXTA CIUDAD MÁS POBLADA DEL PAÍS. EN ELLA SE CONCENTRAN LAS PRINCIPALES DINÁMICAS DE COMERCIO, ADMINISTRATIVAS Y EDUCATIVAS DE LA REGIÓN JUNÍN QUE A SU VEZ TOMAN LUGAR EN EL NÚCLEO Y CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD. EL CRECIMIENTO SIN PLANIFICACIÓN DE ESTA HA GENERADO QUE EXISTAN GRANDES ESPACIOS URBANOS SIN INSTALACIONES DE SERVICIOS, EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD CERCANOS. A ESTO SE LE SUMA QUE HUANCAYO NO CUENTA CON UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO. LA NECESIDAD DE MOVILIZARSE AL CENTRO DE LA CIUDAD Y EL DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA AGRAVAN EL PROBLEMA, GENERANDO QUE EXISTA DESIGUALDAD EN CUANTO A ACCESO A ESTOS SERVICIOS.



ESTADO ACTUAL: SUBUTILIZACIÓN

DEBIDO AL RETROCESO DE LA INDUSTRIA Y LA LLEGADA DE NUEVAS FORMAS DE MOVILIZACIÓN, EL USO DEL FERROCARRIL CENTRAL HA SIDO REDUCIDO A FINES TURÍSTICOS QUE ACTIVAN SU USO DOS VECES AL AÑO. DE ESTE MODO, QUEDA UN ESPACIO VACANTE DE 10 KM APPROX QUE ATRAVESA LA CIUDAD Y QUE EN SU CAMINO ENCUENTRA DIFERENTES TIPOS DE APROPIACIÓN QUE SON REFLEJO DE LA NECESIDAD DE ESPACIOS EN LA CIUDAD PARA DICHAS ACTIVIDADES



EN CUANTO A LA INFRAESTRUCTURA, EL FERROCARRIL CENTRAL AÚN CONSERVA EL TERRENO DE LA ESTACIÓN, LA CUAL SE SE ENCUENTRA AISLADA POR MUROS CIEGOS Y REJAS QUE LA CONVIERTE EN UN VACÍO URBANO DENTRO DEL CENTRO DE LA CIUDAD. SIN EMBARGO, EN ESTE ESPACIO AÚN SE CONSERVAN LOS EDIFICIOS EN BUEN ESTADO Y ALGUNAS GÓNDOLAS DE LOS VAGONES DE CARGA QUE SE ENCUENTRAN EN DESUSO.



ASÍ MISMO, LA VÍA QUE RECORRE LA CIUDAD DE NORTE A SUR CON 10 K APPROX, SER ENCUENTRA EN BUEN ESTADO Y ES CONSERVADA DEBIDO AL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE EXISTE DEL FERROCARRIL. LOS PEATONES Y CICLISTAS SE APROPIAN DE ESTE ESPACIO A LO LARGO DE LA CIUDAD DEBIDO A QUE SE PRESENTA COMO UN ESPACIO SEGURO PARA TRANSMITAR DENTRO DE LOS 30 M DE SECCIÓN DE VÍA QUE MAYORMENTE ESTÁ OCUPADA POR AUTOS Y NO OFRECE CONDICIONES DE COMFORT EN EL ESPACIO PÚBLICO.



PROBLEMÁTICA A TRATAR

DEBIDO A LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA EN LA CIUDAD PARA UN ACCESO IGUALITARIO A EQUIPAMIENTOS DE SALUD, CULTURALES, EDUCATIVOS, ORGANIZACIONALES, ETC., LAS AUTORIDADES HAN OPTADO POR DESARROLLAR EVENTOS ITINERANTES QUE ACERCAN ESTOS SERVICIOS A LAS ZONAS DE MENOR ACCESO. BAJO INTERVENCIÓNES MÍNIMAS COMO TRASLADAR MOBILIARIO Y PROBER DE SOMBRA SE BUSCA REDUCIR EL DÉFICIT DE EQUIPAMIENTOS. SIN EMBARGO, ESTAS INTERVENCIÓNES MÍNIMAS NO CONTEMPLAN LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS QUE SE OFRECEN PARA DICHOS USOS Y LA FRECUENCIA CON LA QUE SE REALIZA AÚN ES ALEATORIA POR LO QUE EN ALGUNOS CASOS LA POBLACIÓN LA DESCONOCE. ANTE ELLO, SE RESCATA LA ITINERANCIA COMO MEDIO PARA MOVILIZAR LOS SERVICIOS A LOS CIUDADANOS.



PLANTEAMIENTO

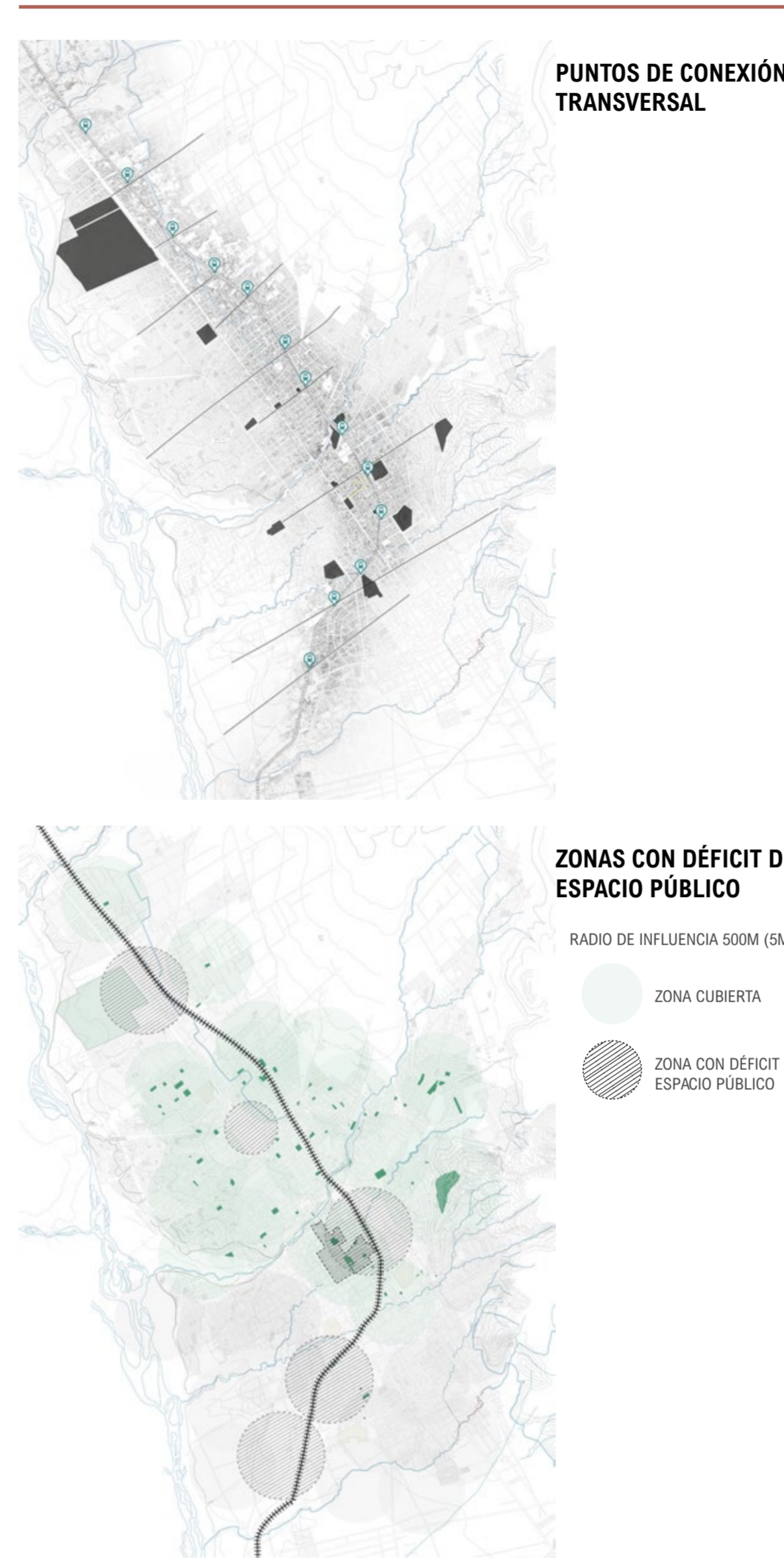
EL PROYECTO PARTE DE LAS IDEAS DE RECICLAJE DE LA INFRAESTRUCTURA DEL FERROCARRIL CENTRAL Y EXPLORA EN LA ARQUITECTURA ITINERANTE LA SOLUCIÓN PARA PLANTEAR UN ACCESO MÁS IGUALITARIO A SERVICIOS DENTRO DE LA CIUDAD COMO UN SISTEMA QUE ADEMÁS PLANTEA ESTRATEGIAS PERMANENTES PARA LA CREACIÓN PROGRESIVA DE NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD.



FASES DE IMPLEMENTACIÓN

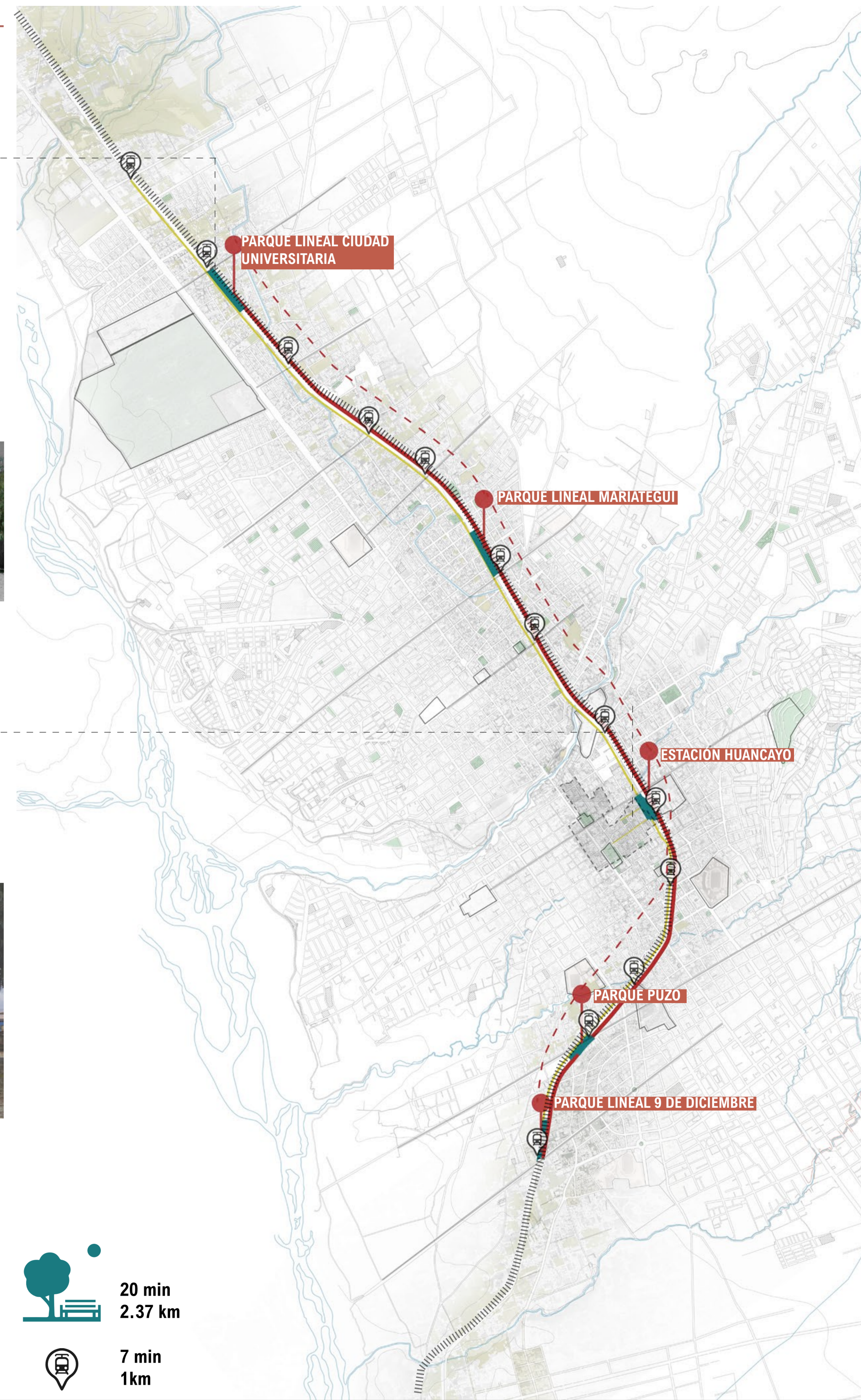
EL PROYECTO TOMA EN CUENTA ACCIONES INMEDIATAS PARA ACTUAR EN LA PREEXISTENCIA A MODO DE PROYECTO ORIGEN QUE BUSCAN RESOLVER LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS DE INFRAESTRUCTURA Y QUE SE PLANTEA COMO EL PRIMER PASO QUE PERMITIRÁ CONSOLIDAR EL PROYECTO EN UN MODELO DE REGENERACIÓN QUE PONGA EN VALOR EL EJE DEL FERROCARRIL CENTRAL EN LA CIUDAD QUE TOMA EN CUENTA LAS NECESIDADES ACTUALES DE LA CIUDAD Y QUE PUEDE SER REPLICADO LUEGO A CONTEXTOS SIMILARES DE CIUDADES ATRAVESADAS POR INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

CRITERIOS PARA INTERVENCIÓN PERMANENTE



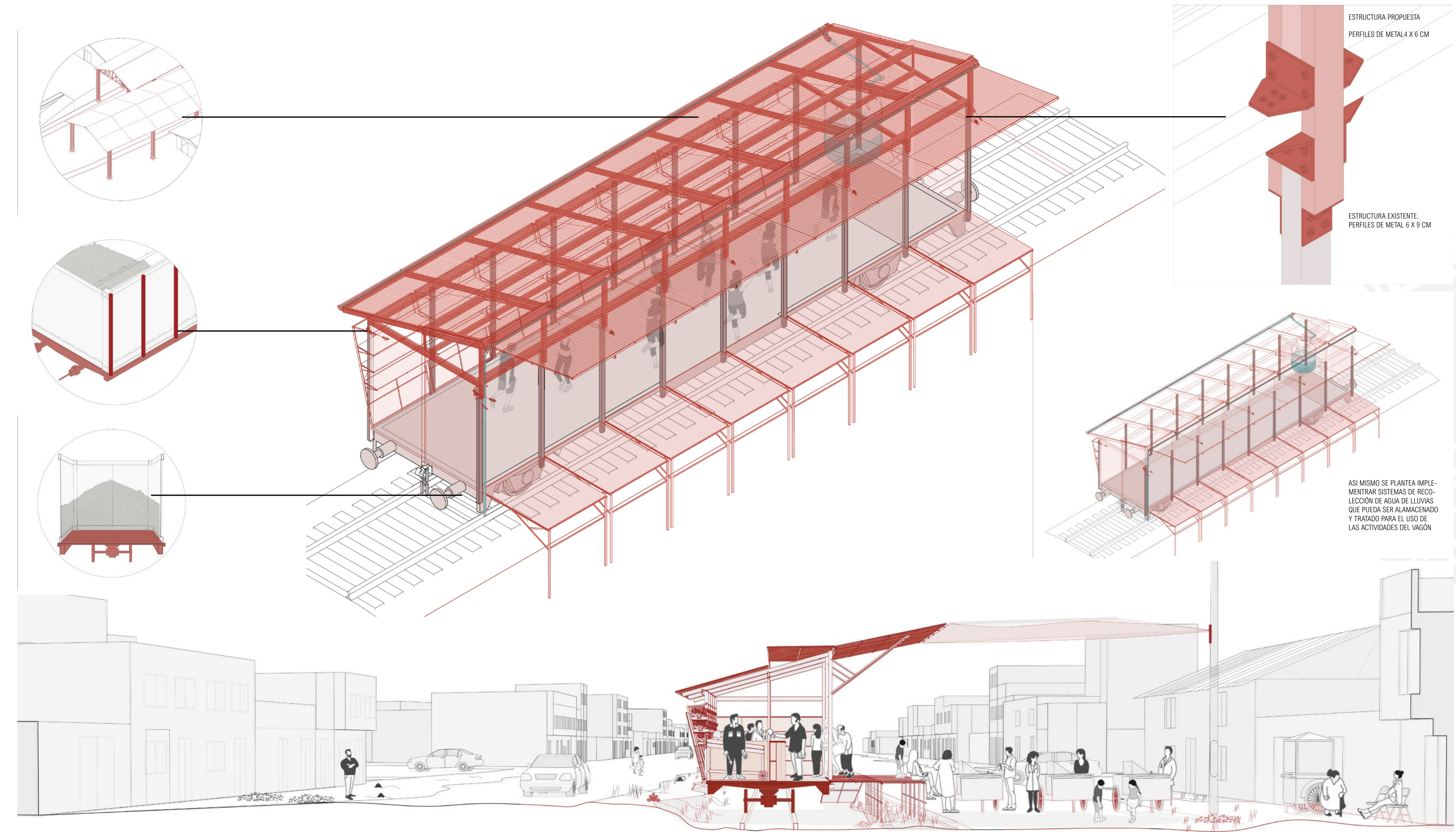
ZONAS A INTERVENIR

PARA MOSTRAR EL PROCESO DE REGENERACIÓN ENTORNO A LA VÍA SE ESCOGEN DOS DE LOS 5 ESPACIOS PÚBLICOS PROPUESTOS POR SU CONEXIÓN CON EQUIPAMIENTOS IMPORTANTES Y PORQUE PERMITEN MOSTRAR LA POSIBILIDADES QUE EXISTEN DE REGENERACIÓN A PARTIR DE INTERVENIR EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA



RECICLAJE

SE PLANTEA COMO PRINCIPAL ESTRATEGIA EL RECICLAJE DE VAGONES DE CARGA EN DESUSO Y OTROS ELEMENTOS DE LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL QUE ENCUENTRAN EN SU INTERVENCIÓN UNA SEGUNDA OPORTUNIDAD



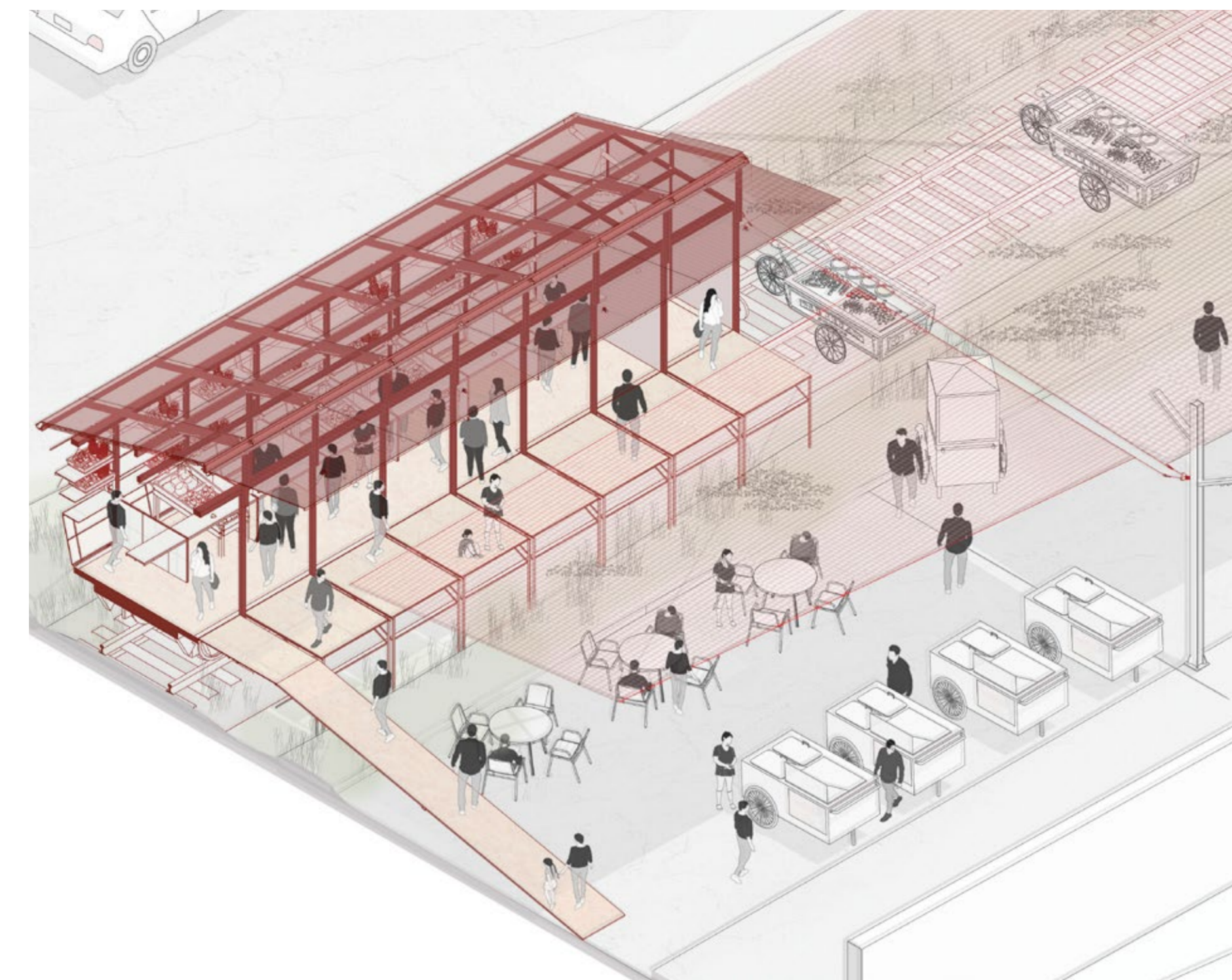
ESTRUCTURA PROPUUESTA
PERFILES DE METAL 4 X 6 CM

ESTRUCTURA EXISTENTE
PERFILES DE METAL 6 X 9 CM

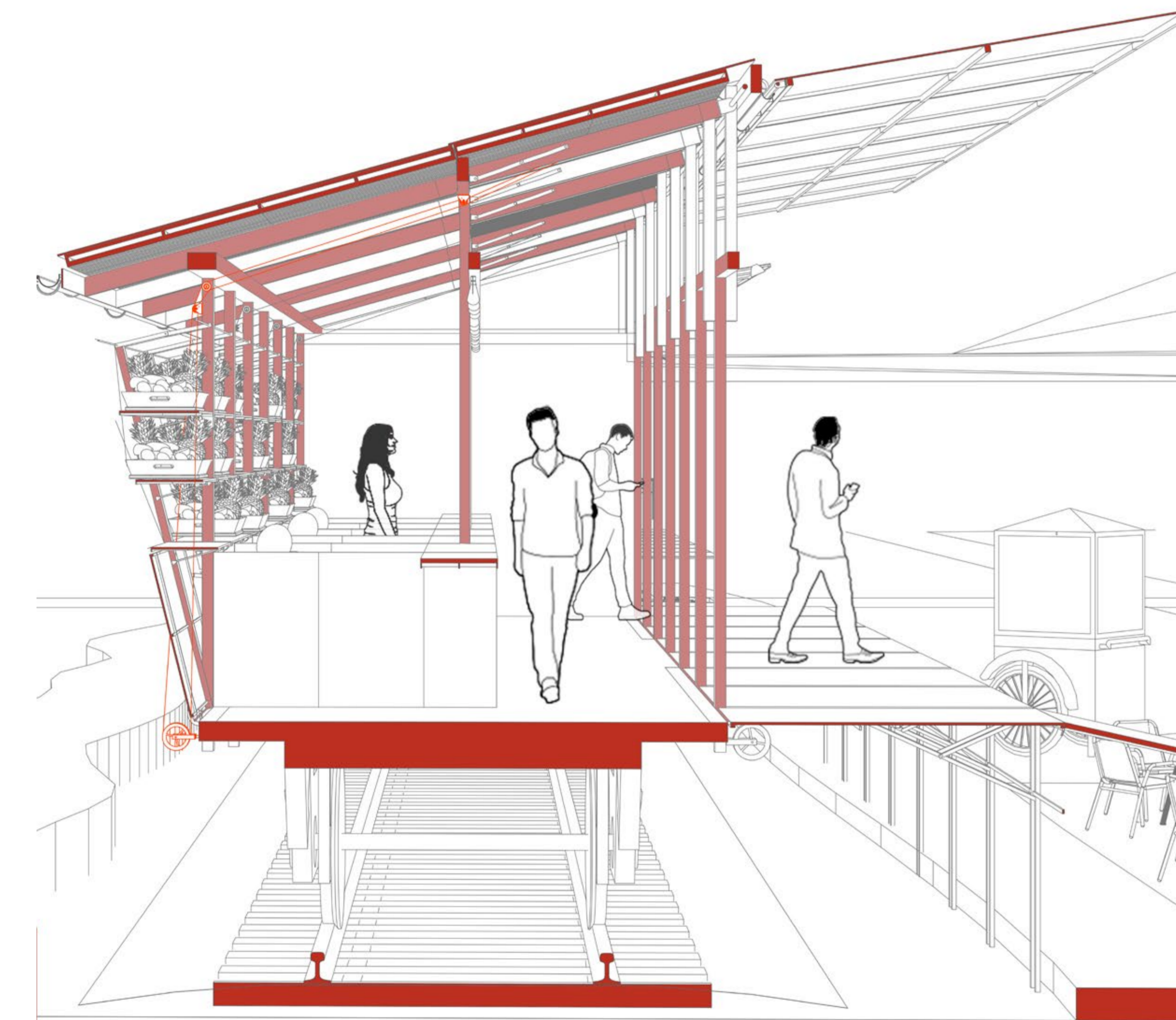
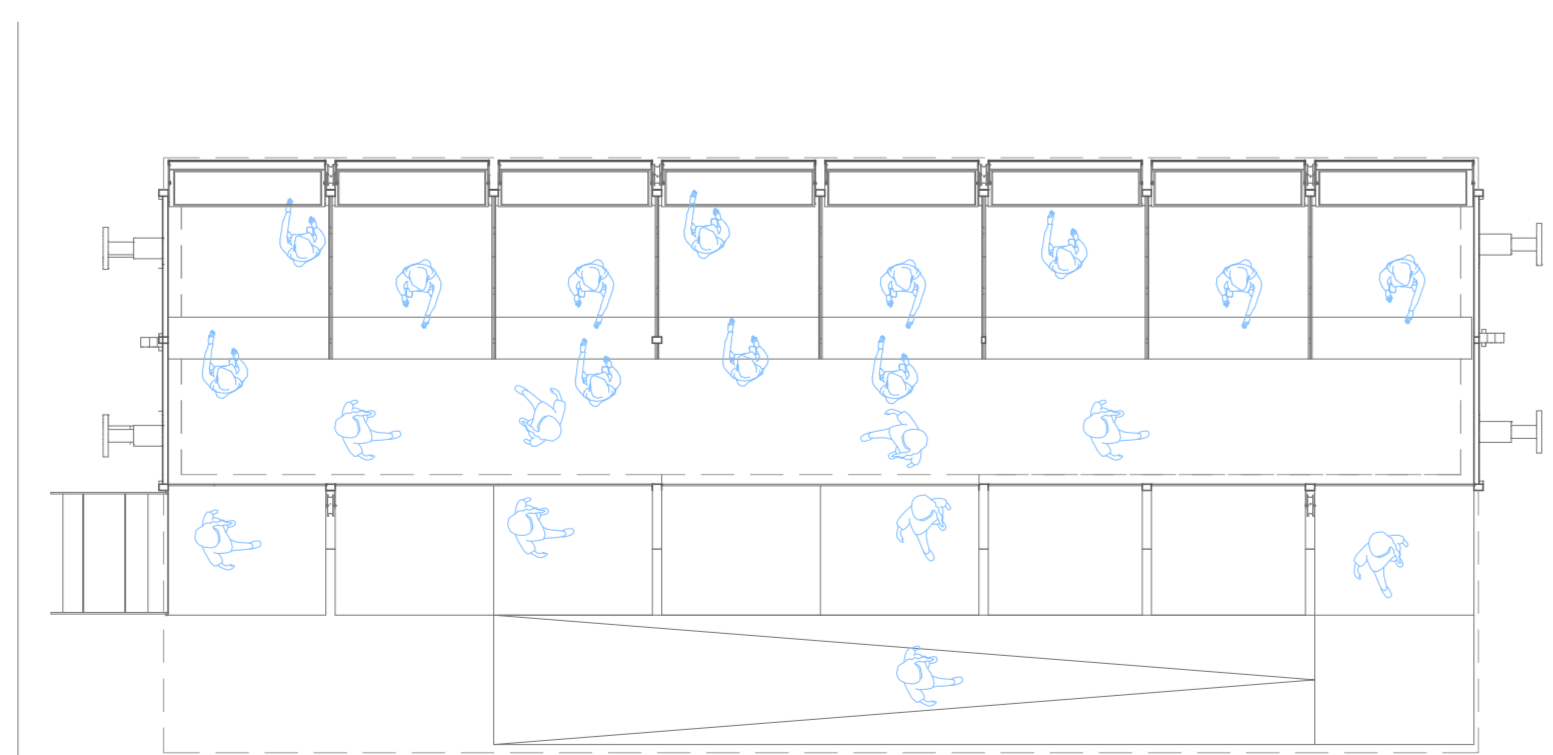
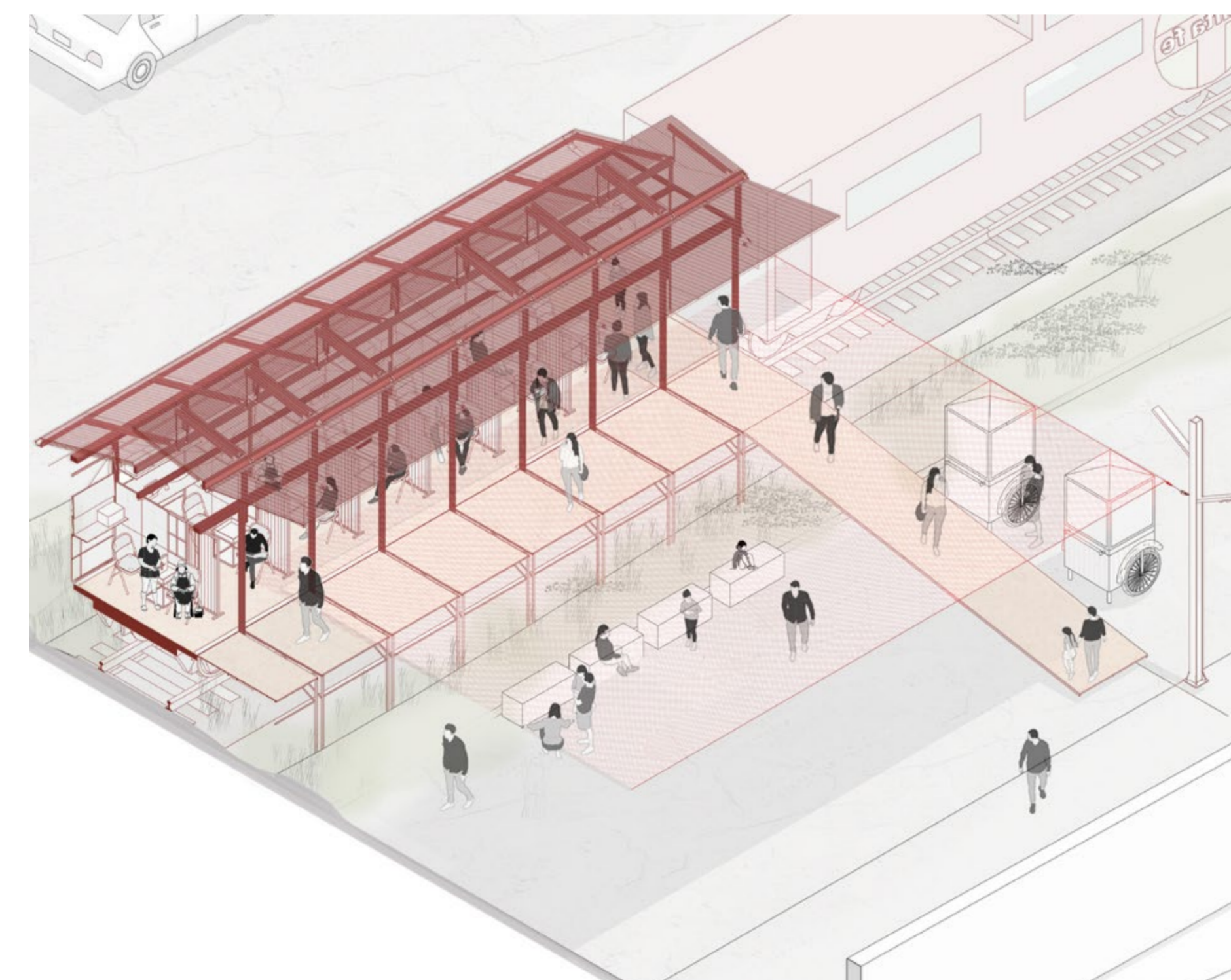
ASI MISMO SE PLANTEA IMPLEMENTAR SISTEMAS DE RECOLECCIÓN DE AGUA DE LLUVIAS QUE PUEDA SER ALMACENADO Y TRATADO PARA EL USO DE LAS ACTIVIDADES DEL VAGÓN

VAGÓN FERIA

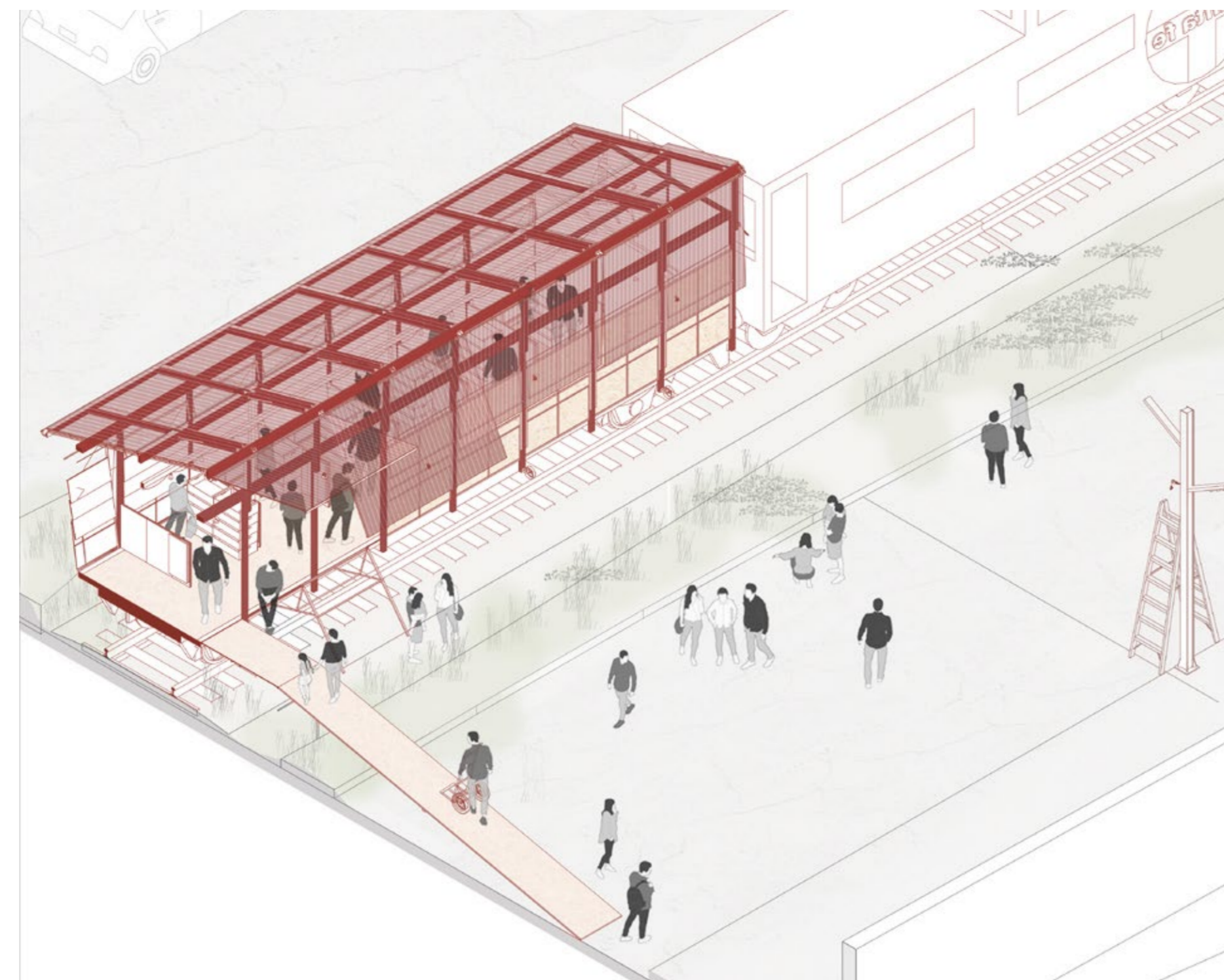
PUESTOS DE VENTA



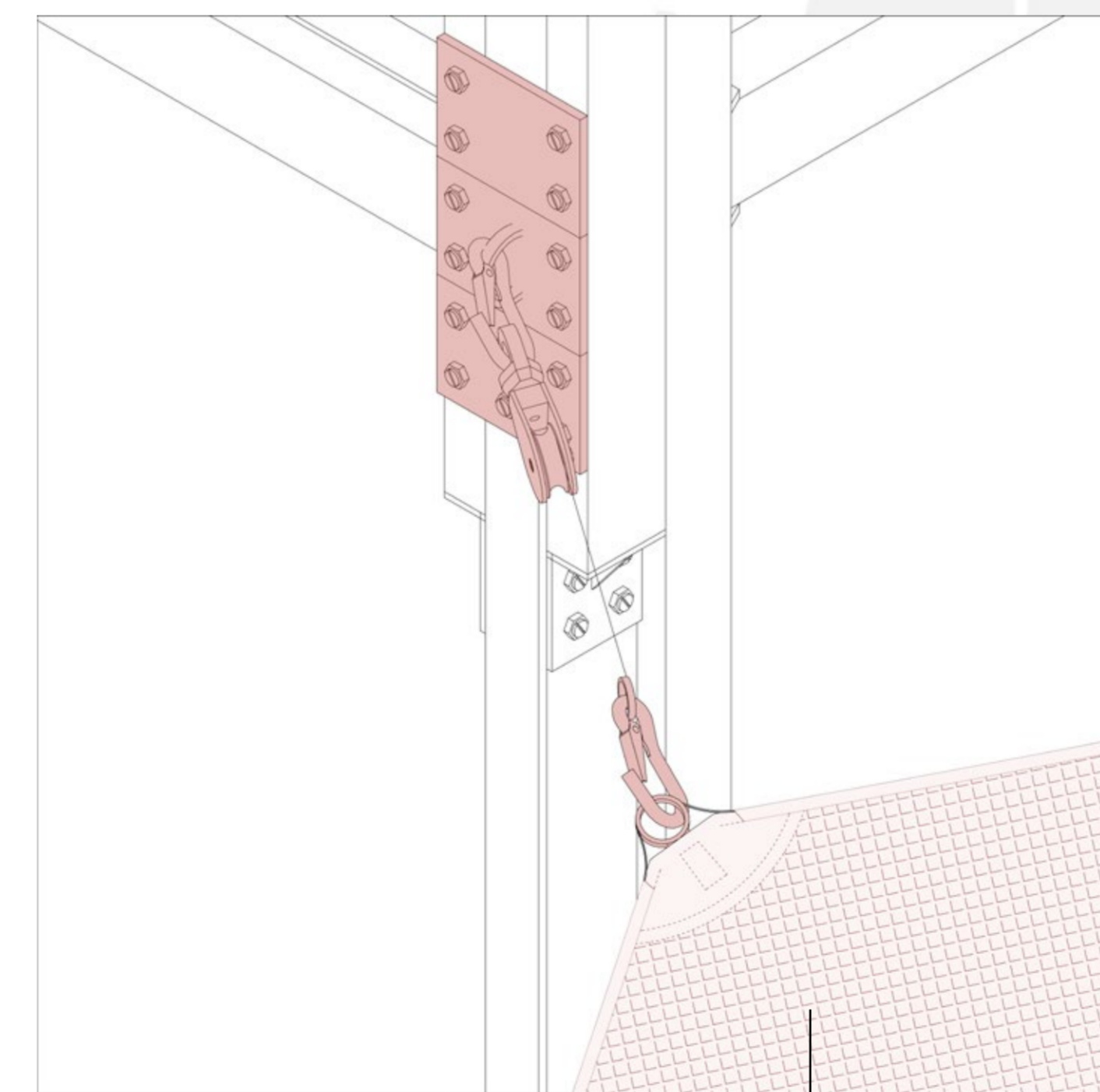
CUBICULOS CONSULTA MÉDICA



MOMENTO DE LLEGADA



DETALLE DE VAGÓN CON PUNTO DE ANCLAJE PARA PROLONGACIÓN DE SOMBRA A TRAVÉS DE MALLAS O TELAS DE LOS VECINARIOS.



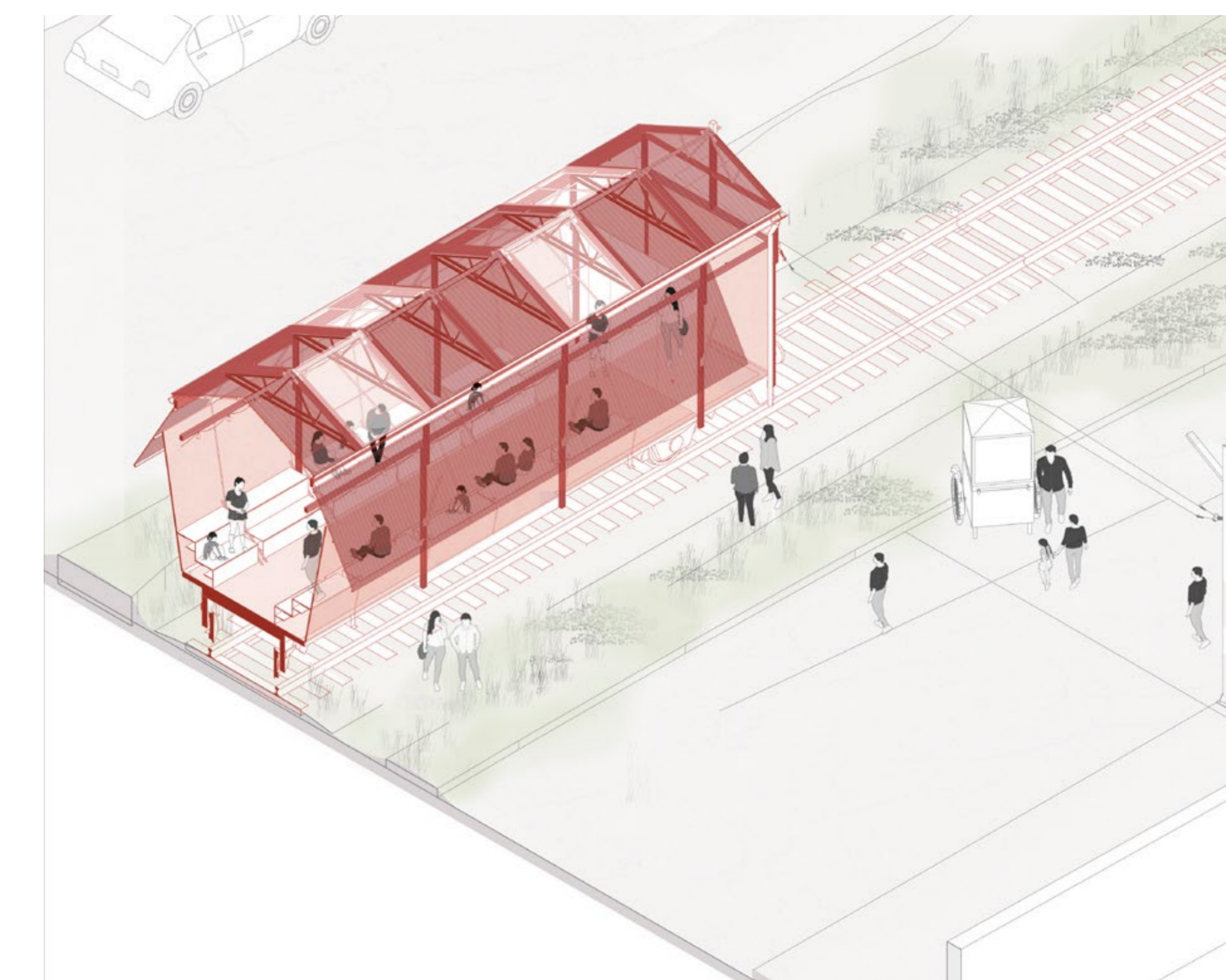
MALLA RASCHELL SOMBRA 88%

TIPOLOGÍA 1

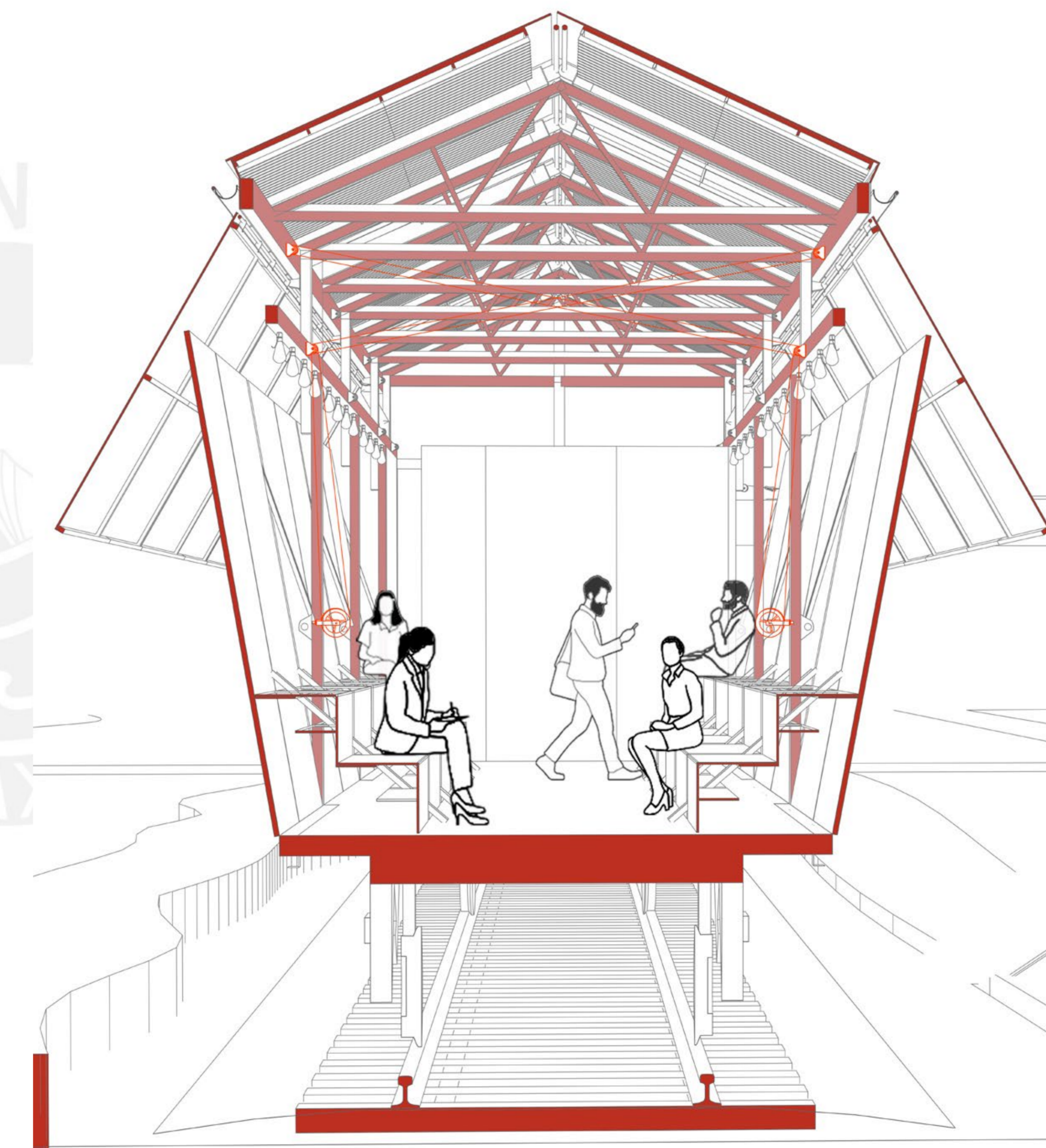
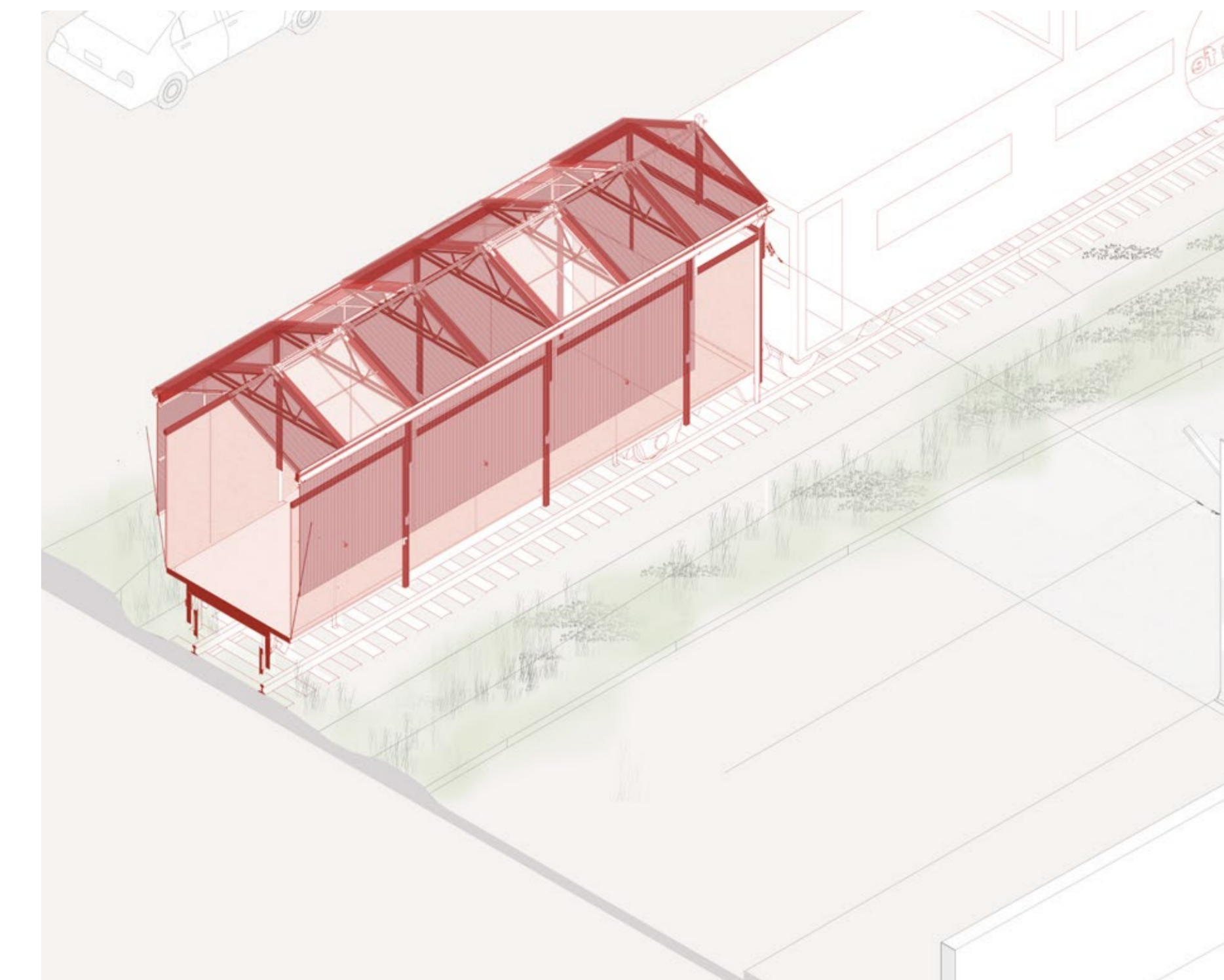
L4

VAGÓN COMUNAL

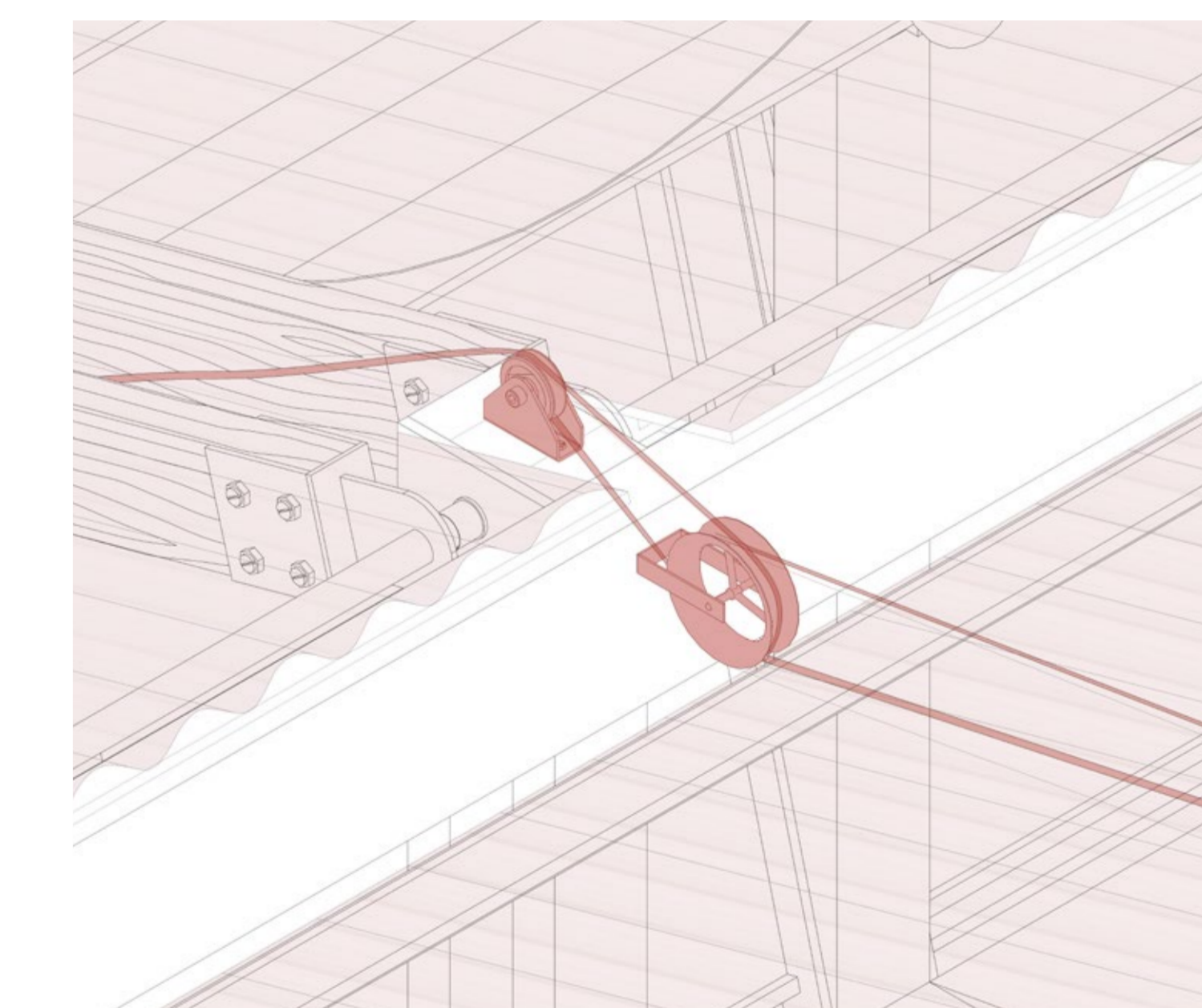
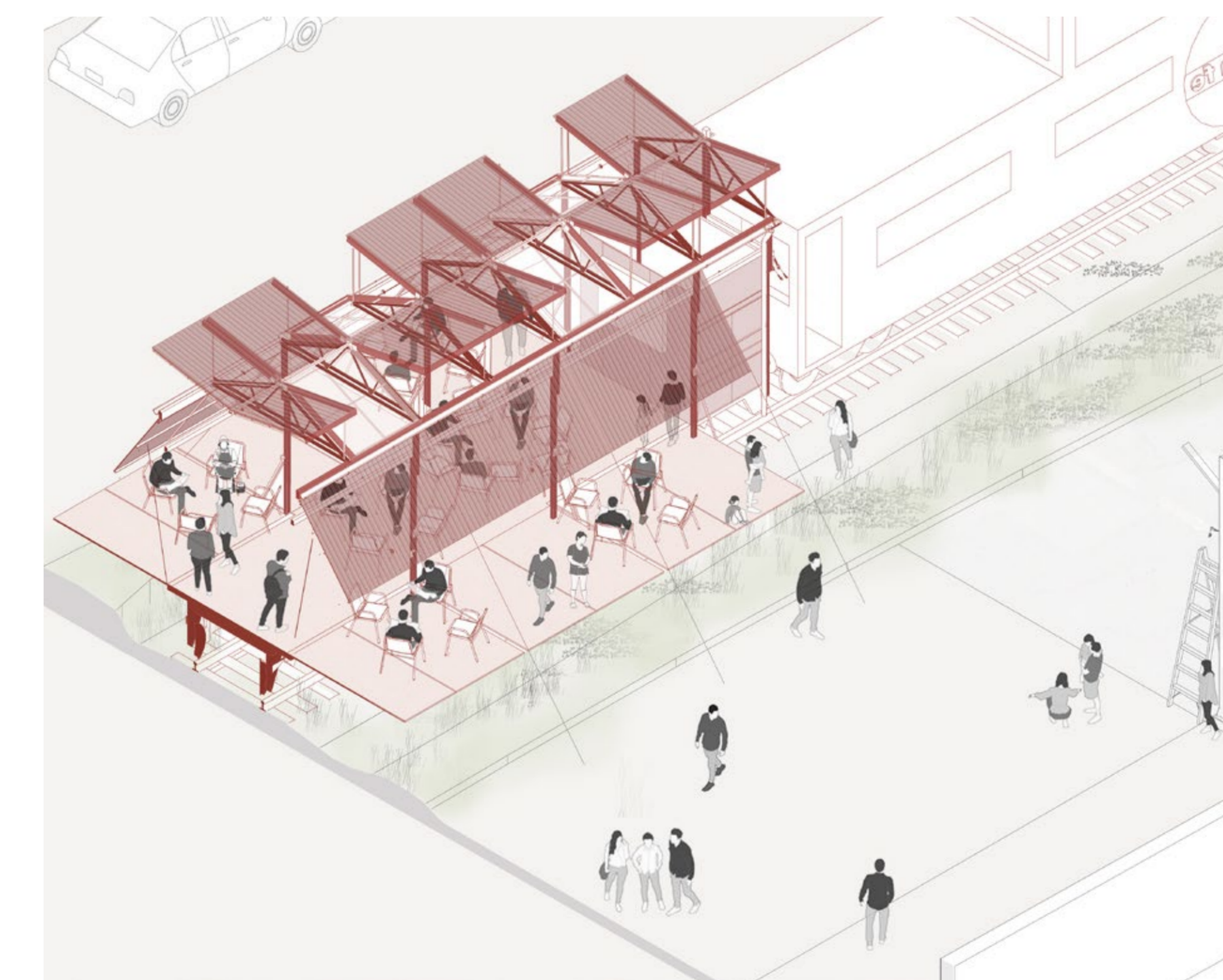
ESPACIO DE DEBATE Y CONVERSACIÓN



MOMENTO DE LLEGADA



CHARLAS INFORMATIVAS



SISTEMA DE POLEAS QUE PERMITE MOVER LAS CUBIERTAS MANUALMENTE Y CON UNA INTERVENCIÓN DE BAJO COSTO

TIPOLOGÍA 2

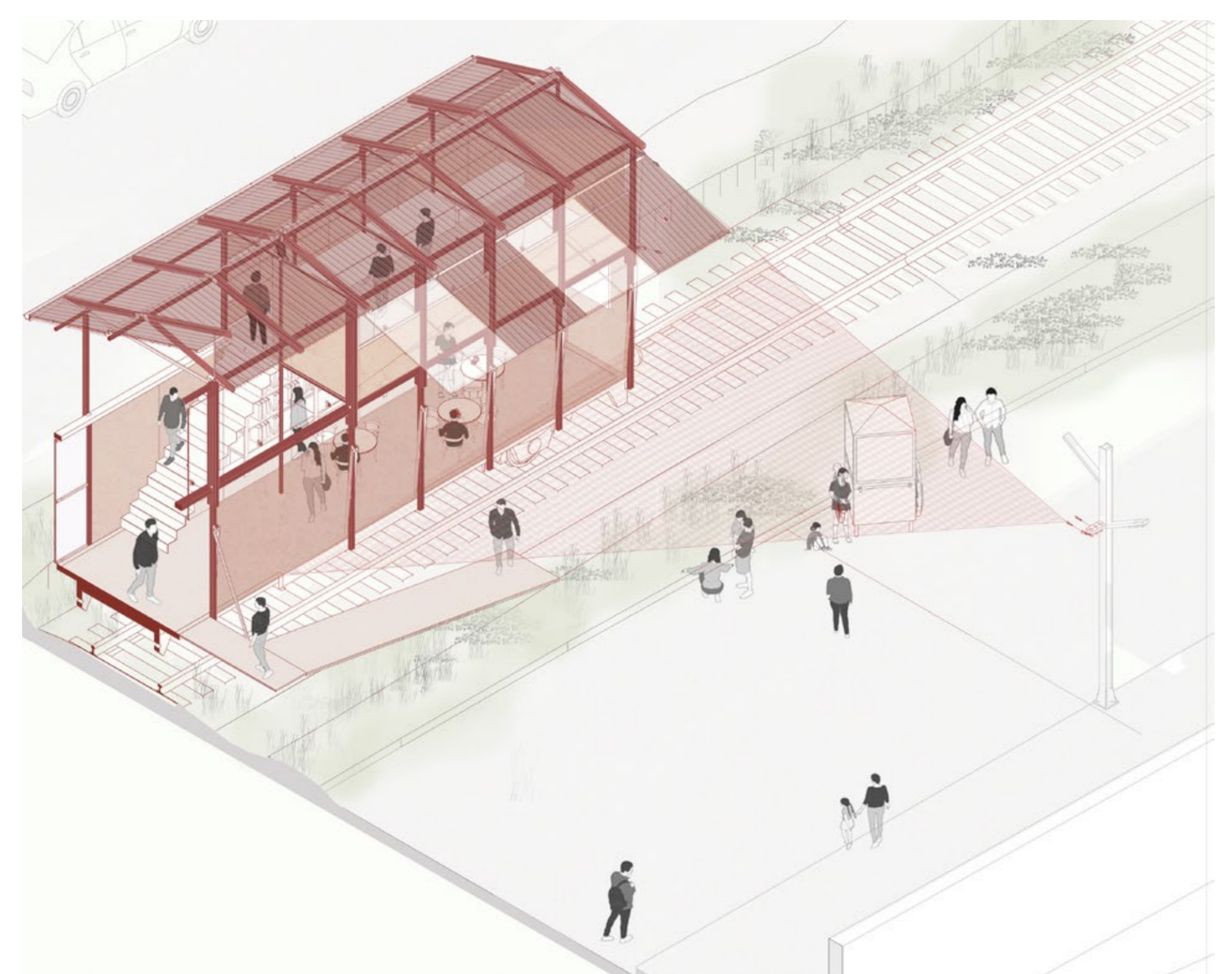
L5

VAGÓN DE APRENDIZAJE

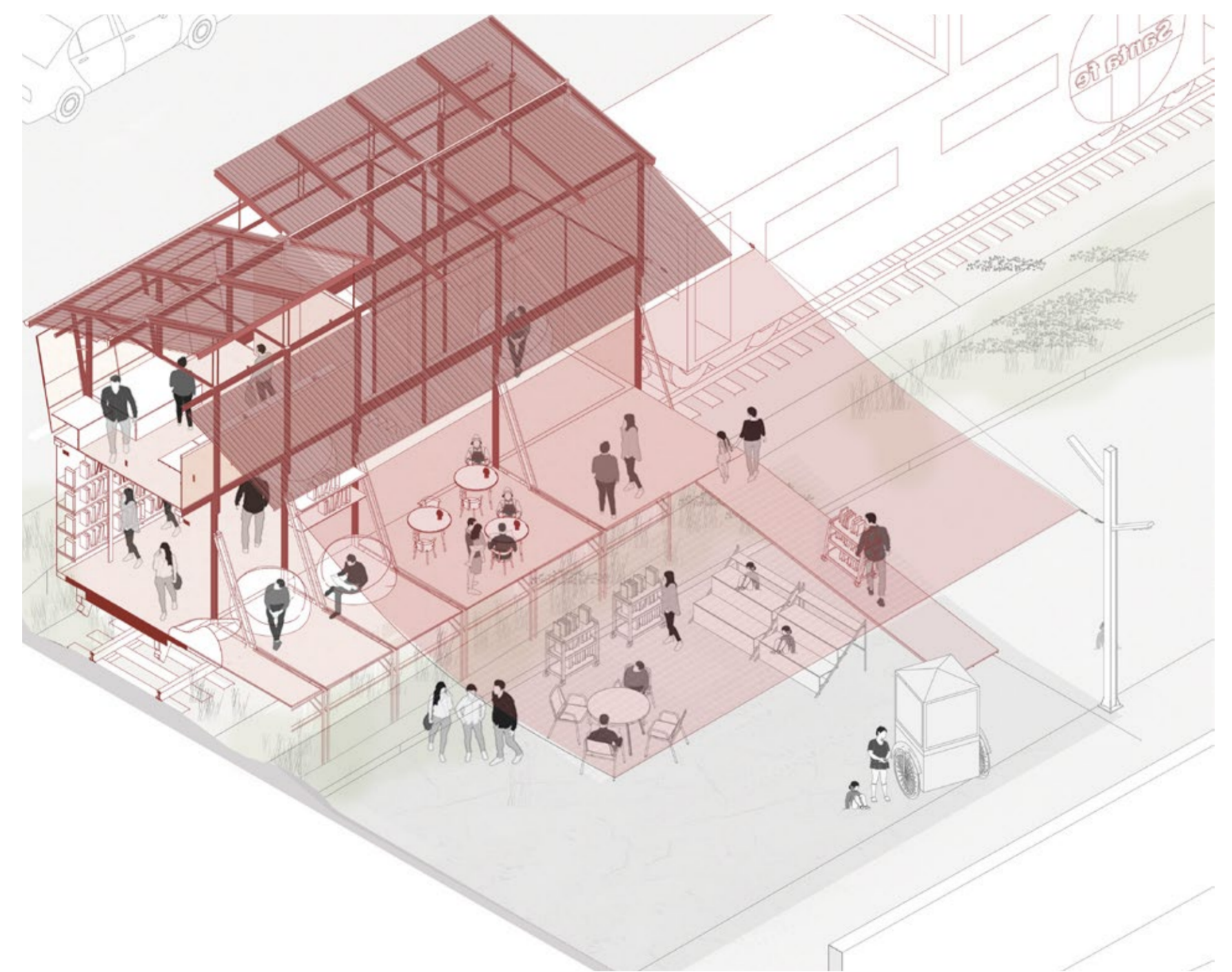
DEBIDO AL RETROCESO DE LA INDUSTRIA Y LA LLEGADA DE NUEVAS FORMAS DE MOVILIZARSE, EL USO DEL FERROCARRIL HA QUEDADO OBSOLETO EN LA CIUDAD ACTUALMENTE. EL FERROCARRIL CENTRAL SOLO ES UTILIZADO CON FINES TURÍSTICOS DOS VECES AL AÑO, POR LO QUE QUEDA UN ESPACIO VACANTE QUE ES UTILIZADO POR LOS CIUDADANOS EN TODO SU RECORRIDO Y CU



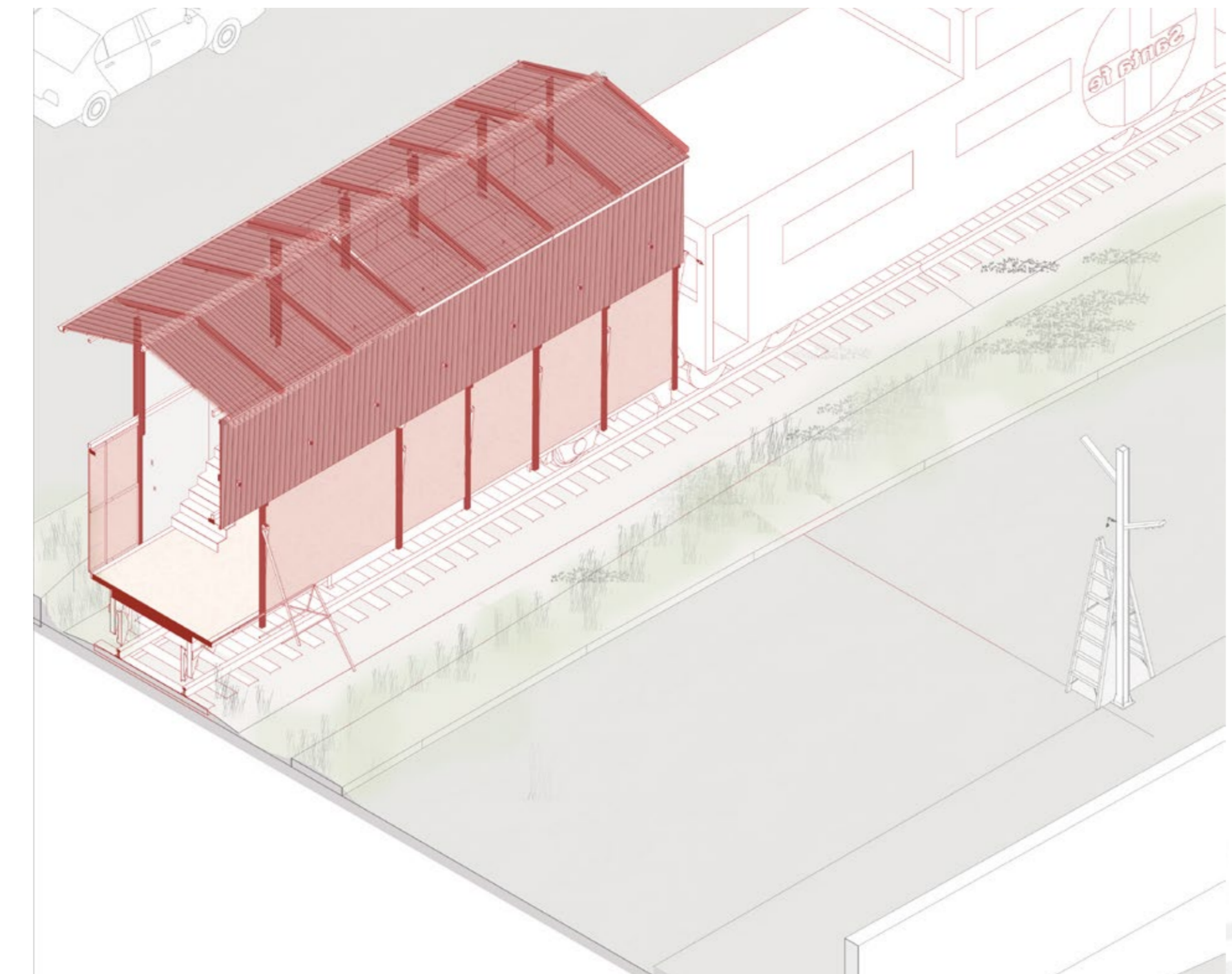
PUESTOS DE VENTA



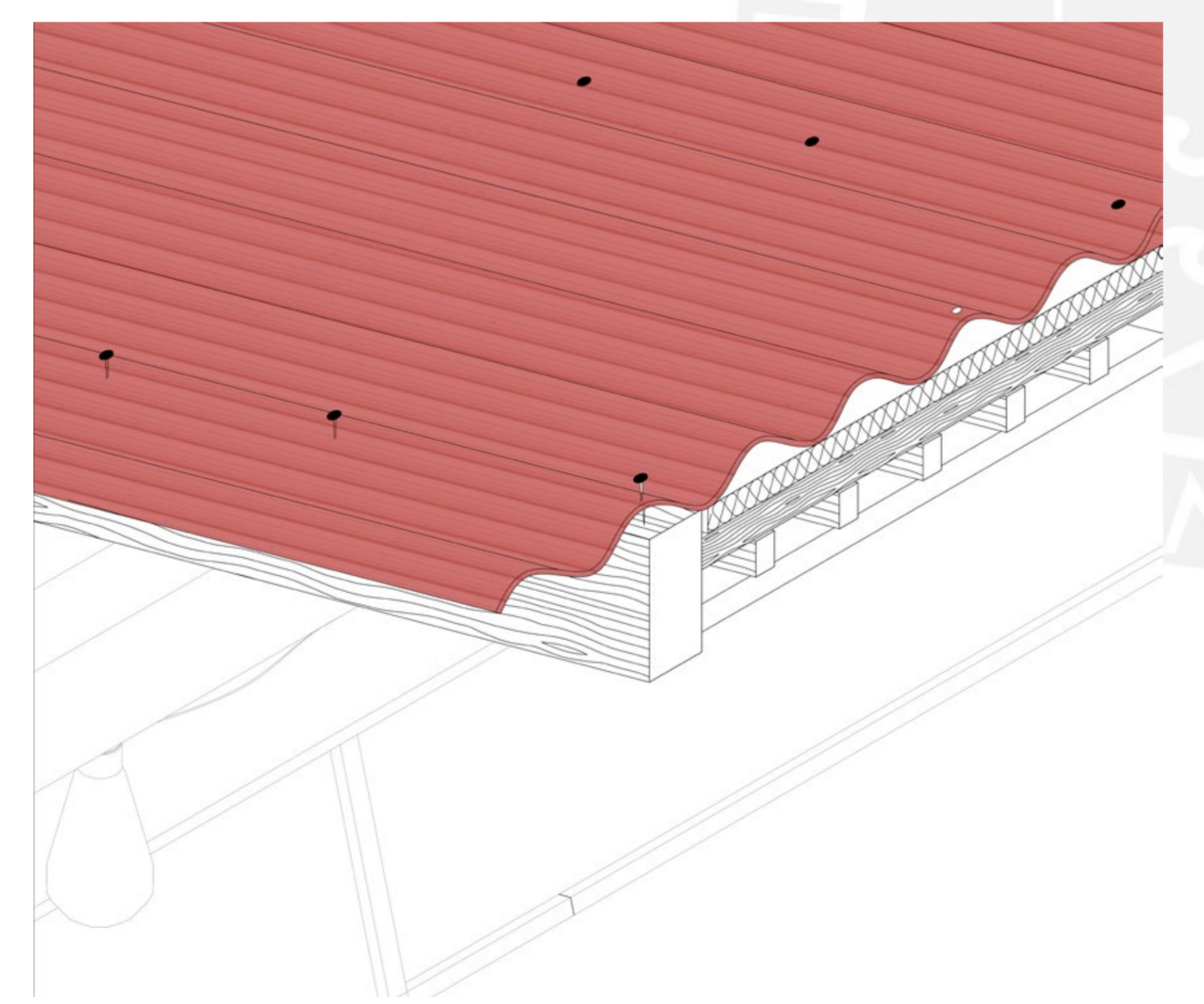
CUBICULOS CONSULTA MÉDICA



MOMENTO DE LLEGADA

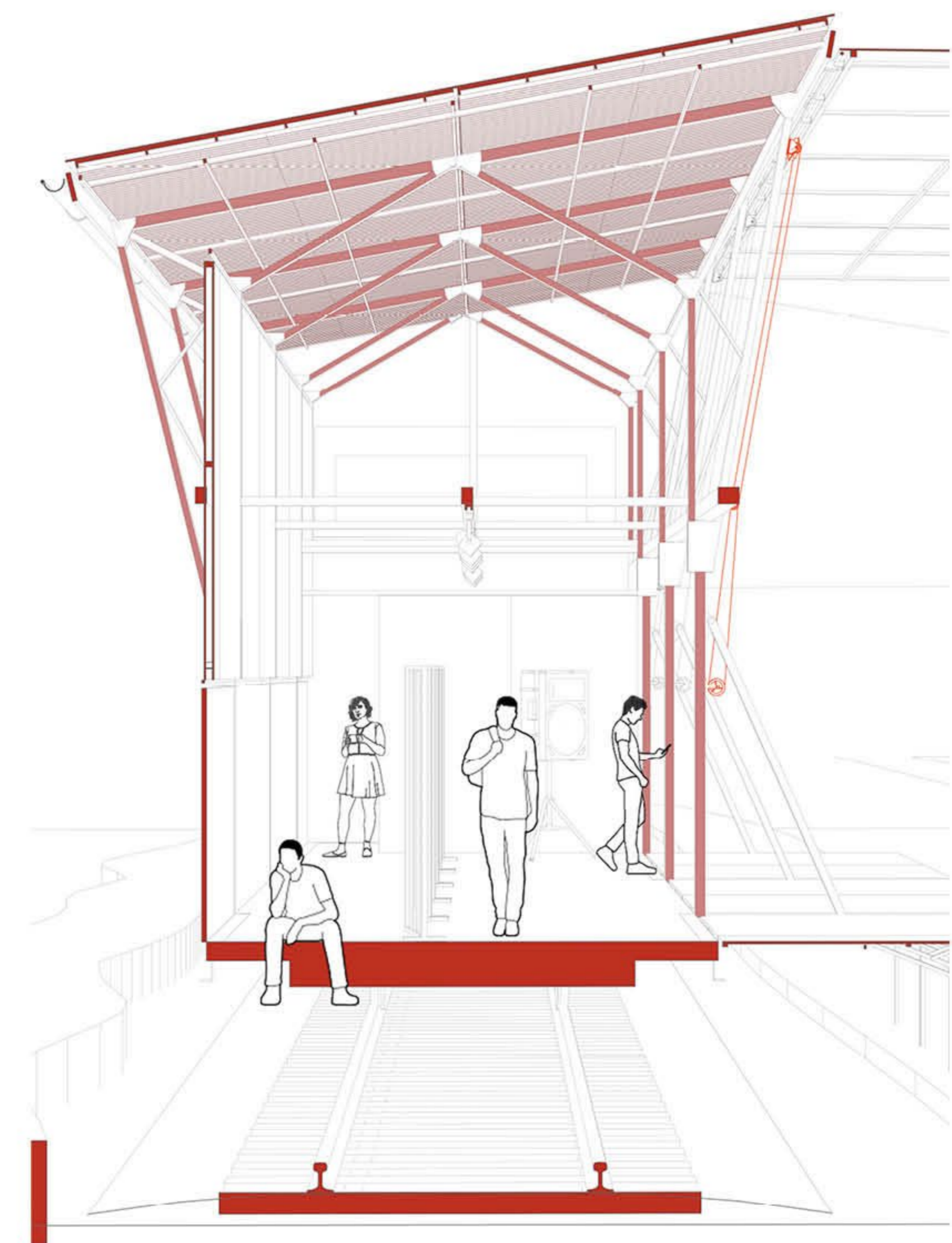


DETALLE DE TECHOS DE CALAMINA CON AISLAMIENTO TÉRMICO DE FIBRA DE VIDRIO

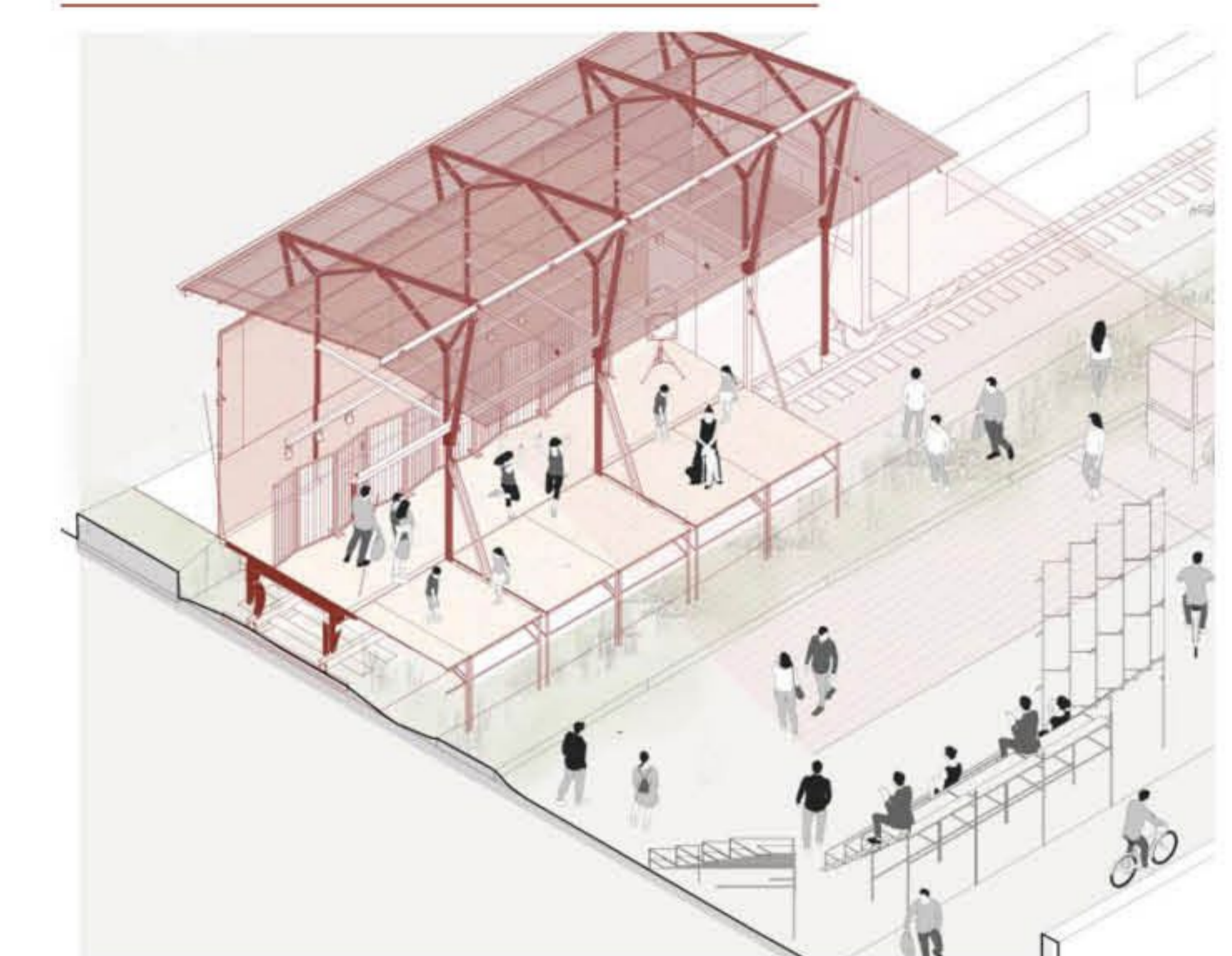


VAGÓN CULTURAL

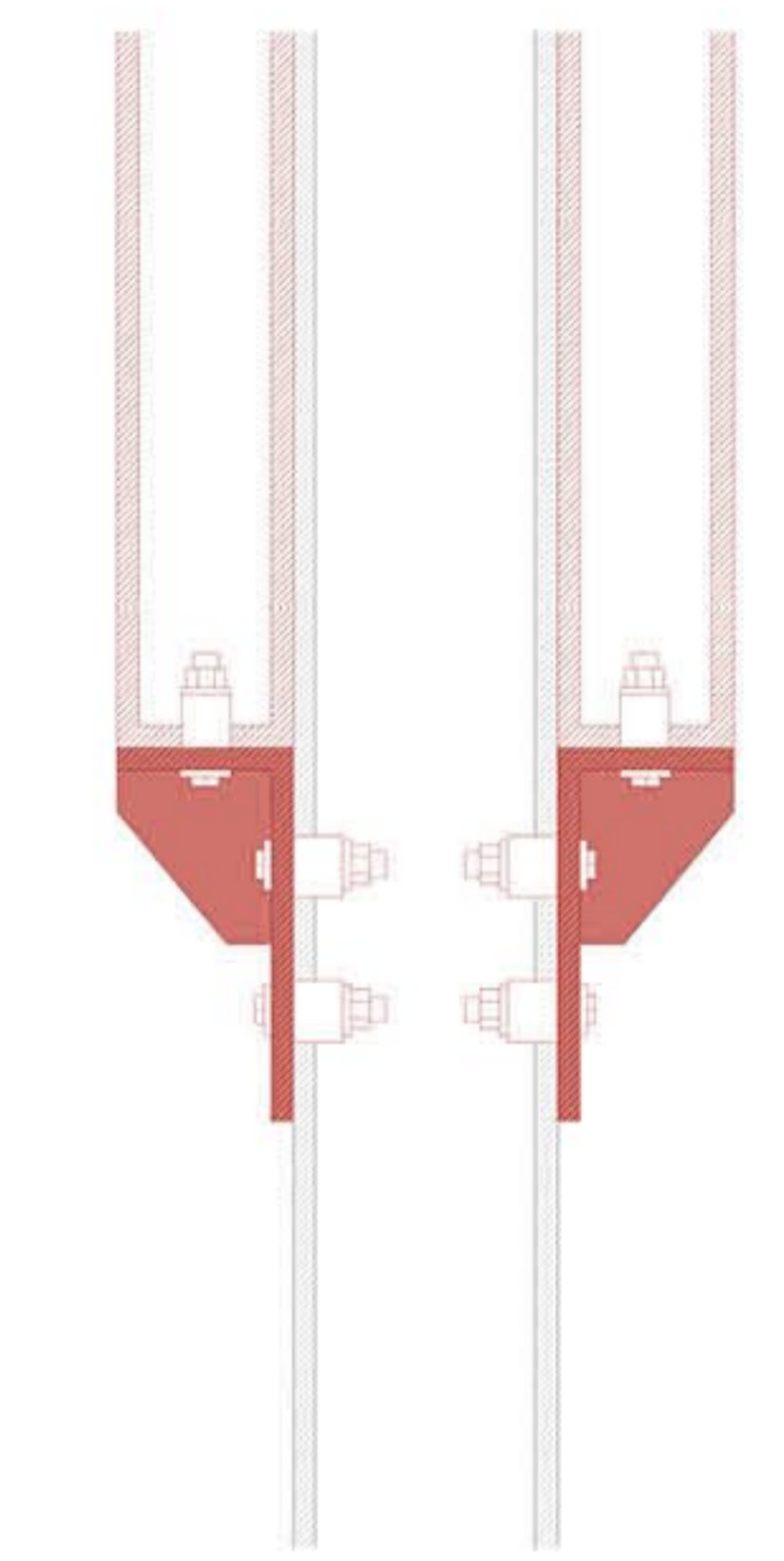
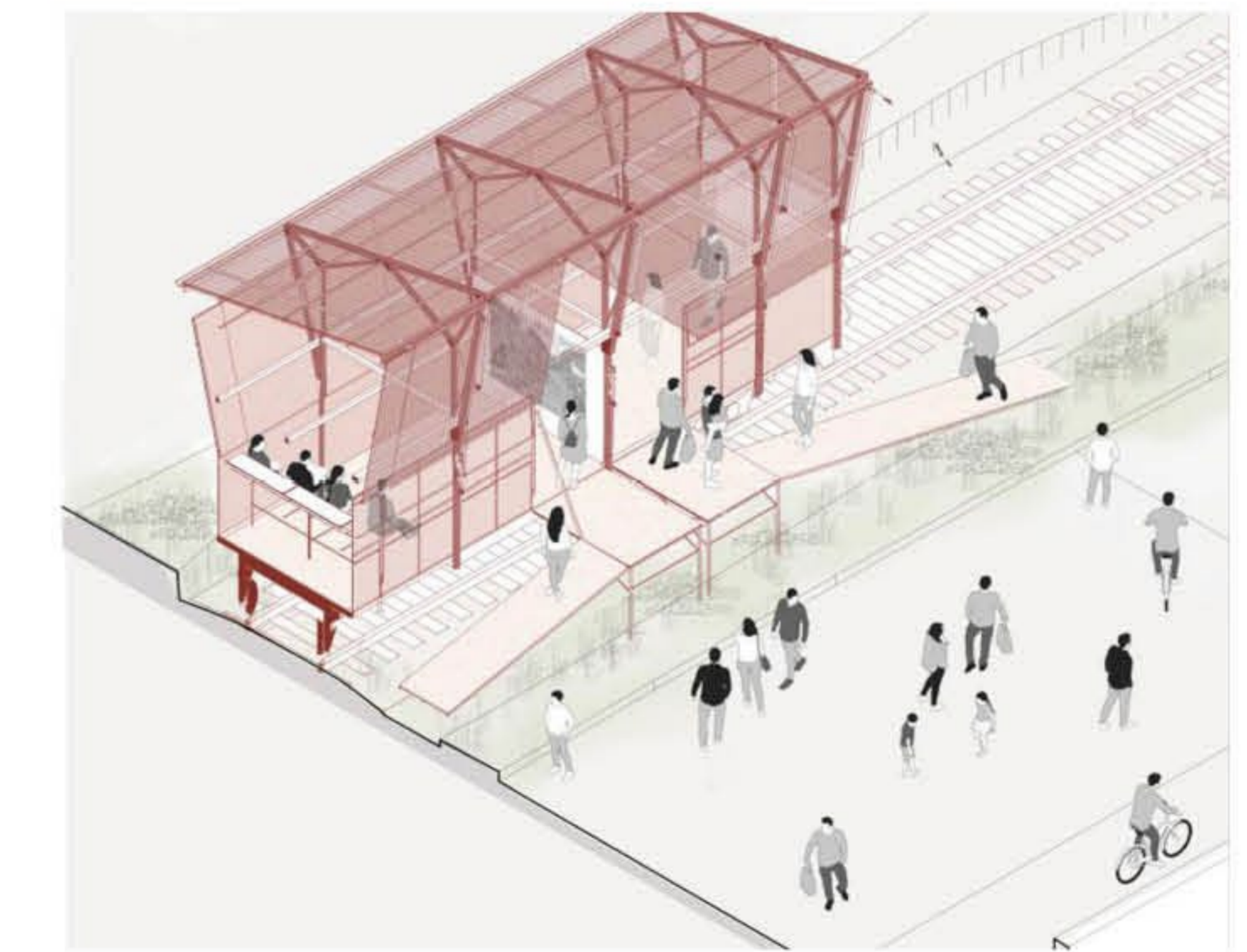
DEBIDO AL RETROCESO DE LA INDUSTRIA Y LA LLEGADA DE NUEVAS FORMAS DE MOVILIZARSE, EL USO DEL FERROCARRIL HA QUEDADO OBSOLETO EN LA CIUDAD ACTUALMENTE. EL FERROCARRIL CENTRAL SOLO ES UTILIZADO CON FINES TURÍSTICOS DOS VECES AL AÑO, POR LO QUE QUEDA UN ESPACIO VACANTE QUE ES UTILIZADO POR LOS CIUDADANOS EN TODO SU RECORRIDO Y CU



ESCENARIO



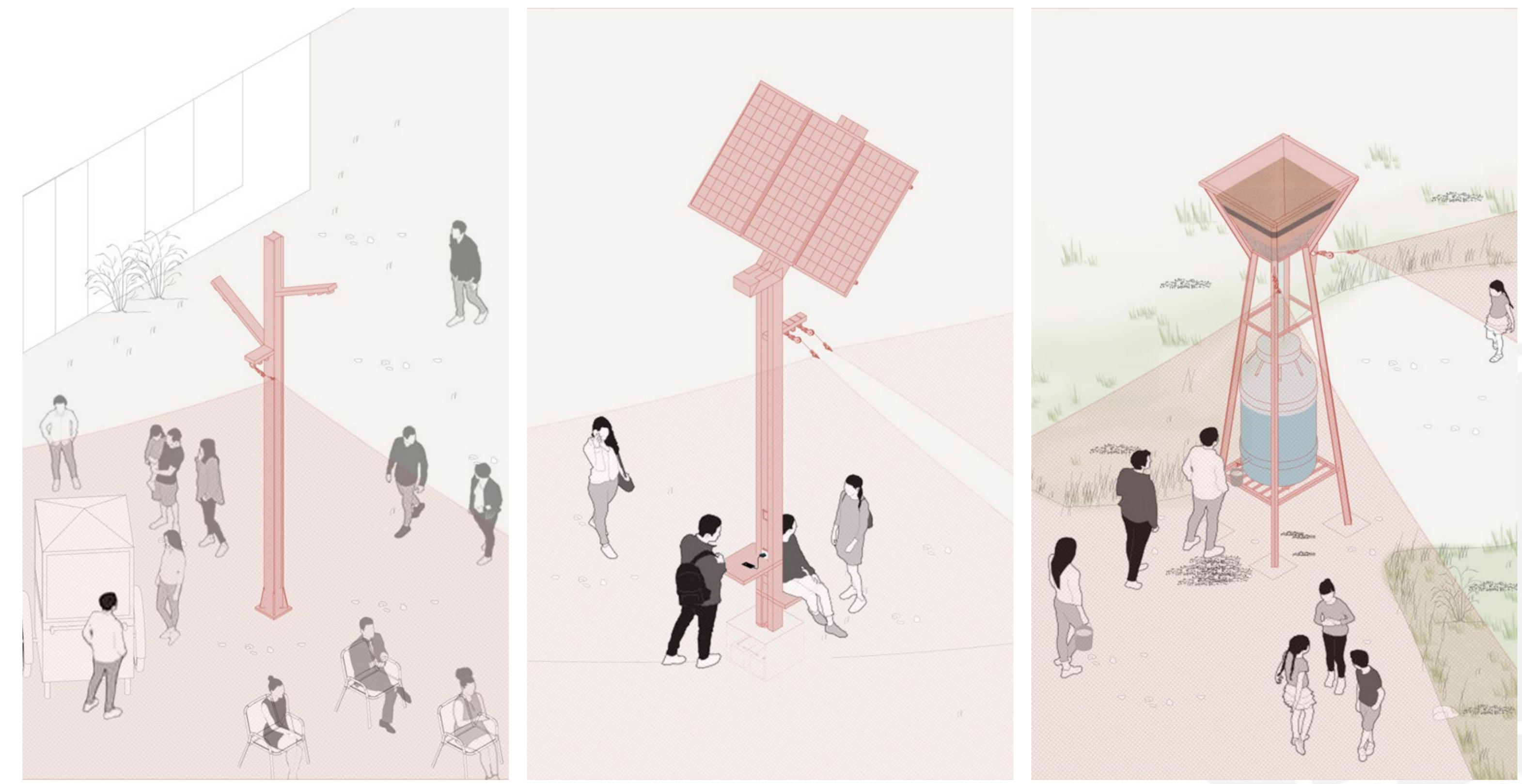
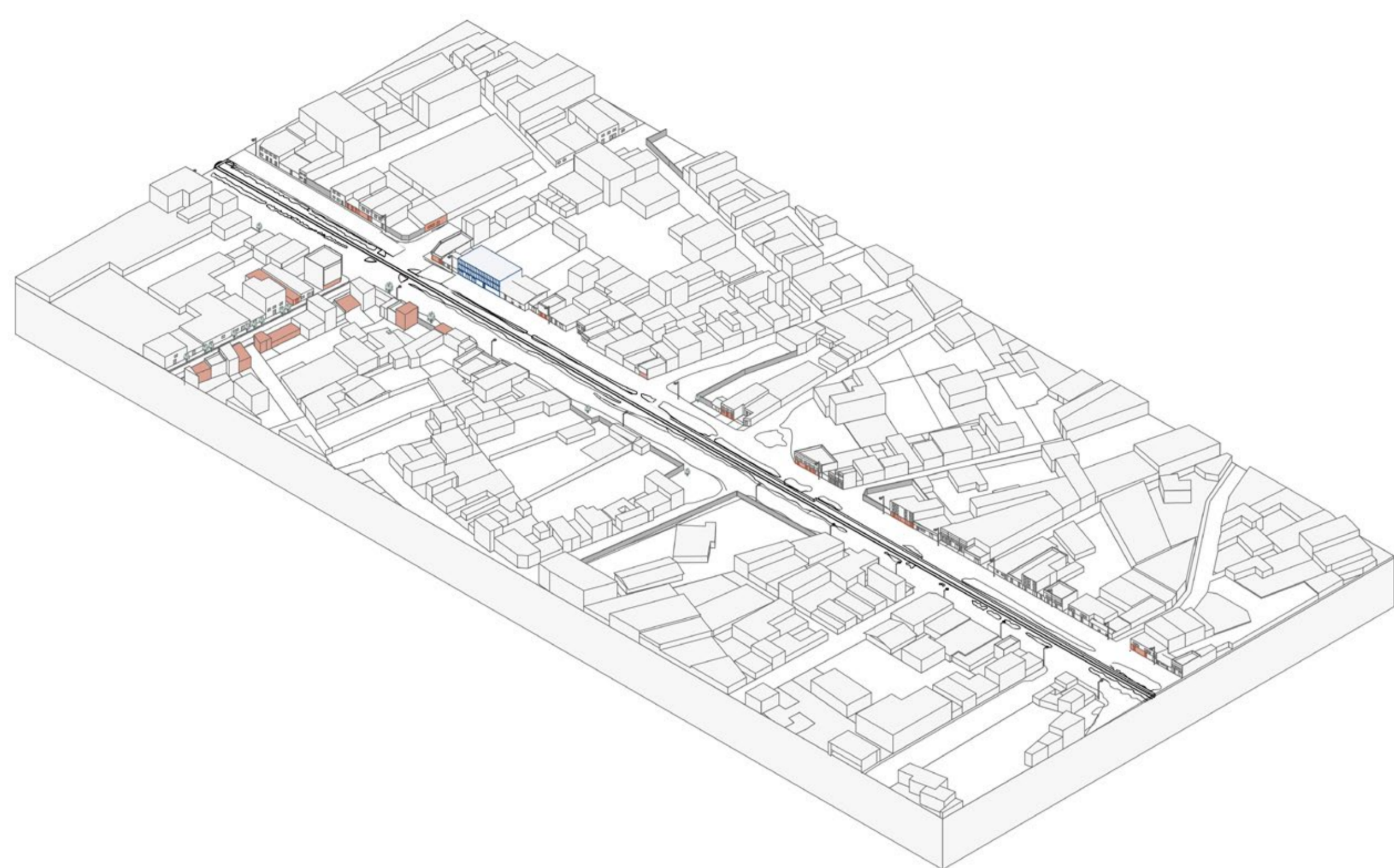
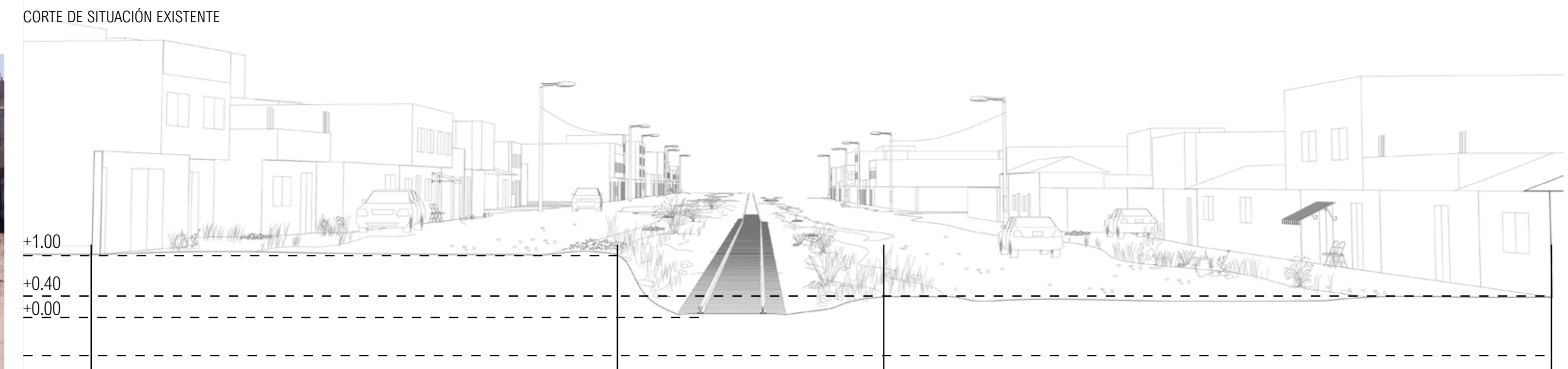
SUM.



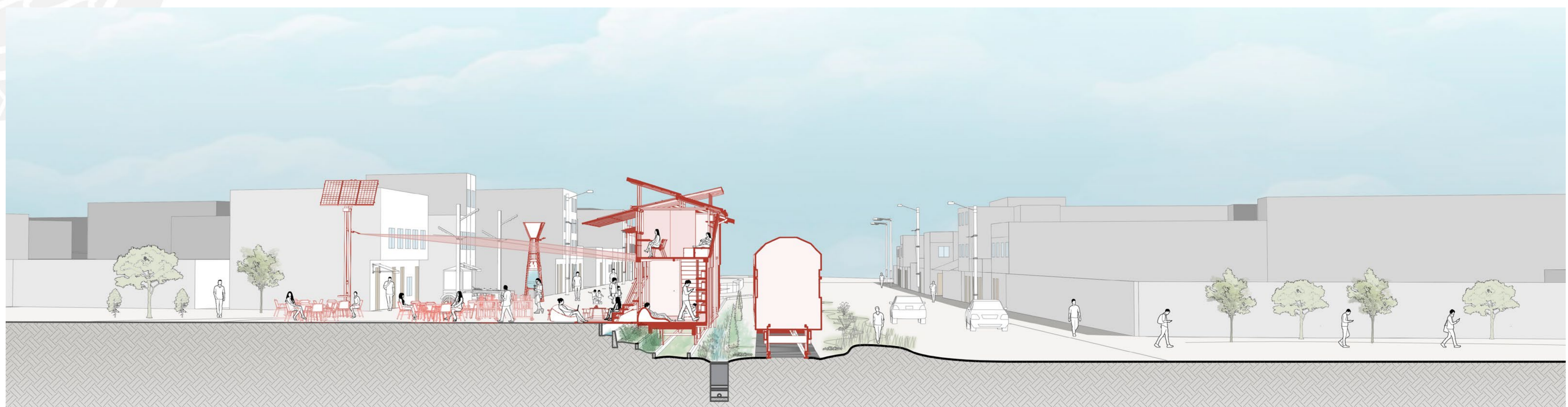
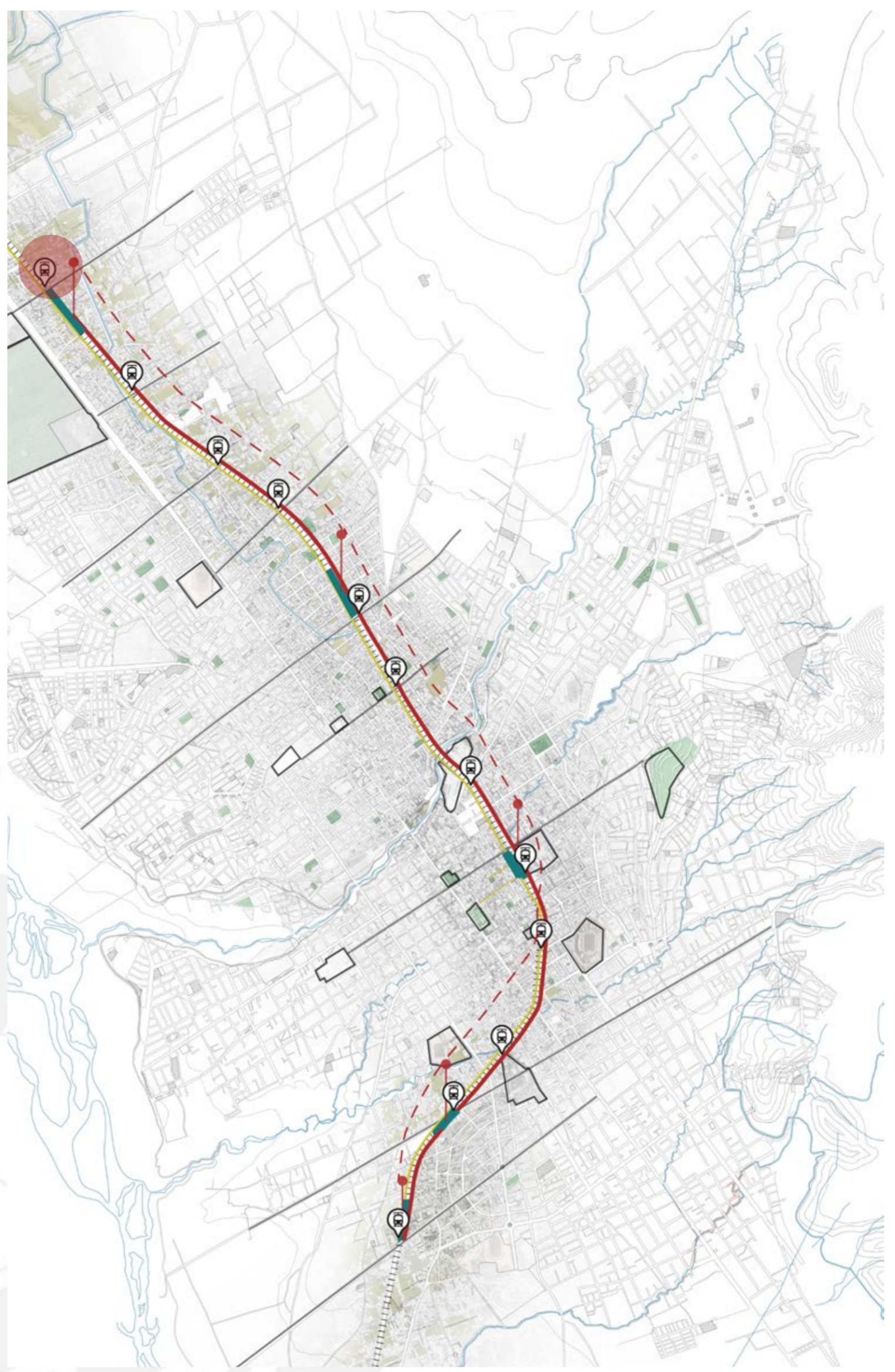
APLICACIÓN EN BARRIO CIUDAD UNIVERSITARIA

FASE 1: HABILITAR

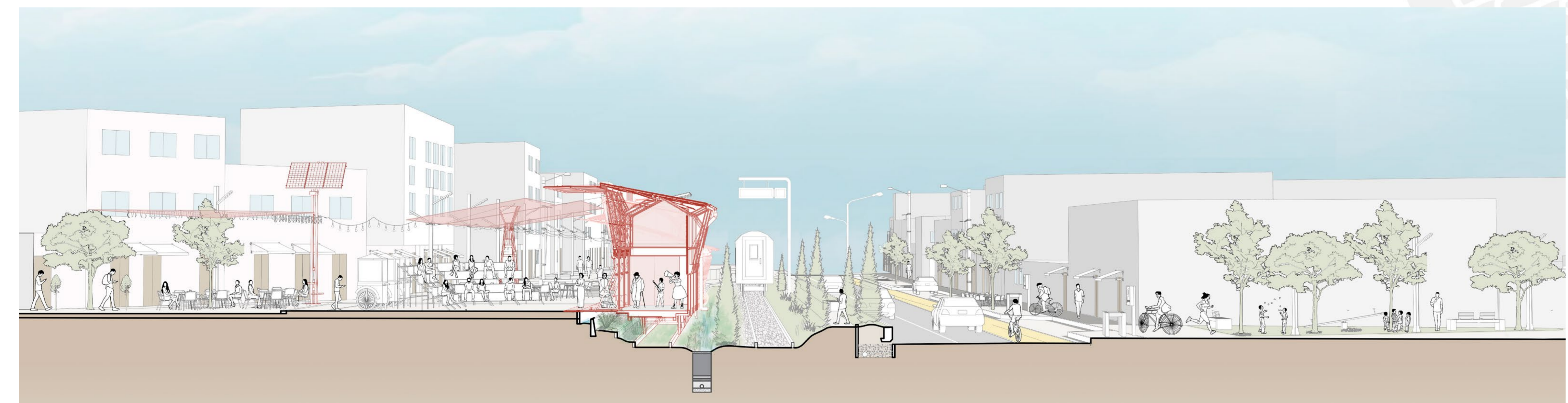
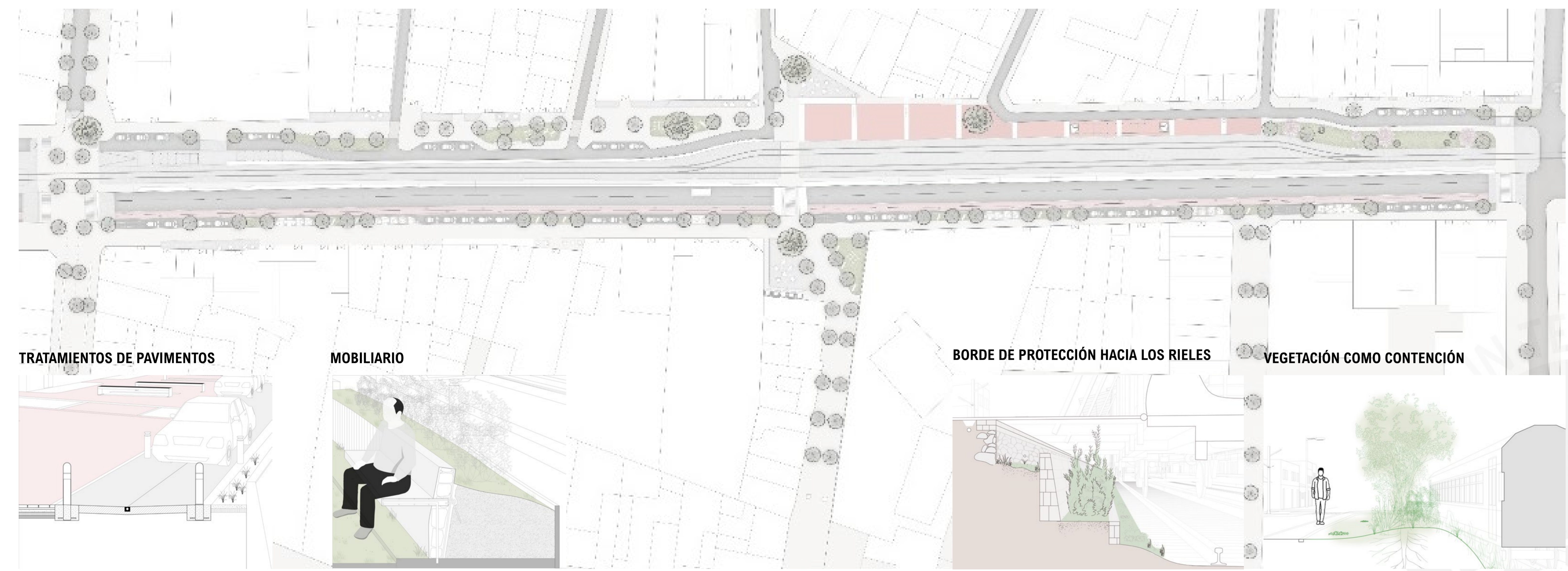
EL BARRIO CIUDAD UNIVERSITARIA SE ENCUENTRA EN EL INGRESO A LA CIUDAD Y ES UN ESPACIO URBANO EN CONSOLIDACIÓN. PESE A ESTAR CERCA DE UNO DE LOS EQUIPAMIENTOS MÁS IMPORTANTES DE LA CIUDAD NO CUENTA CON TRATAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS NI CON SERVICIOS DE SALUD Y EDUCACIÓN CERCANOS.



FASE 2: CONECTAR



FASE 3: CONSOLIDAR Y EQUIPAR



ESTACIÓN HUANCAYO

CARACTERÍSTICAS CENTRO HISTÓRICO

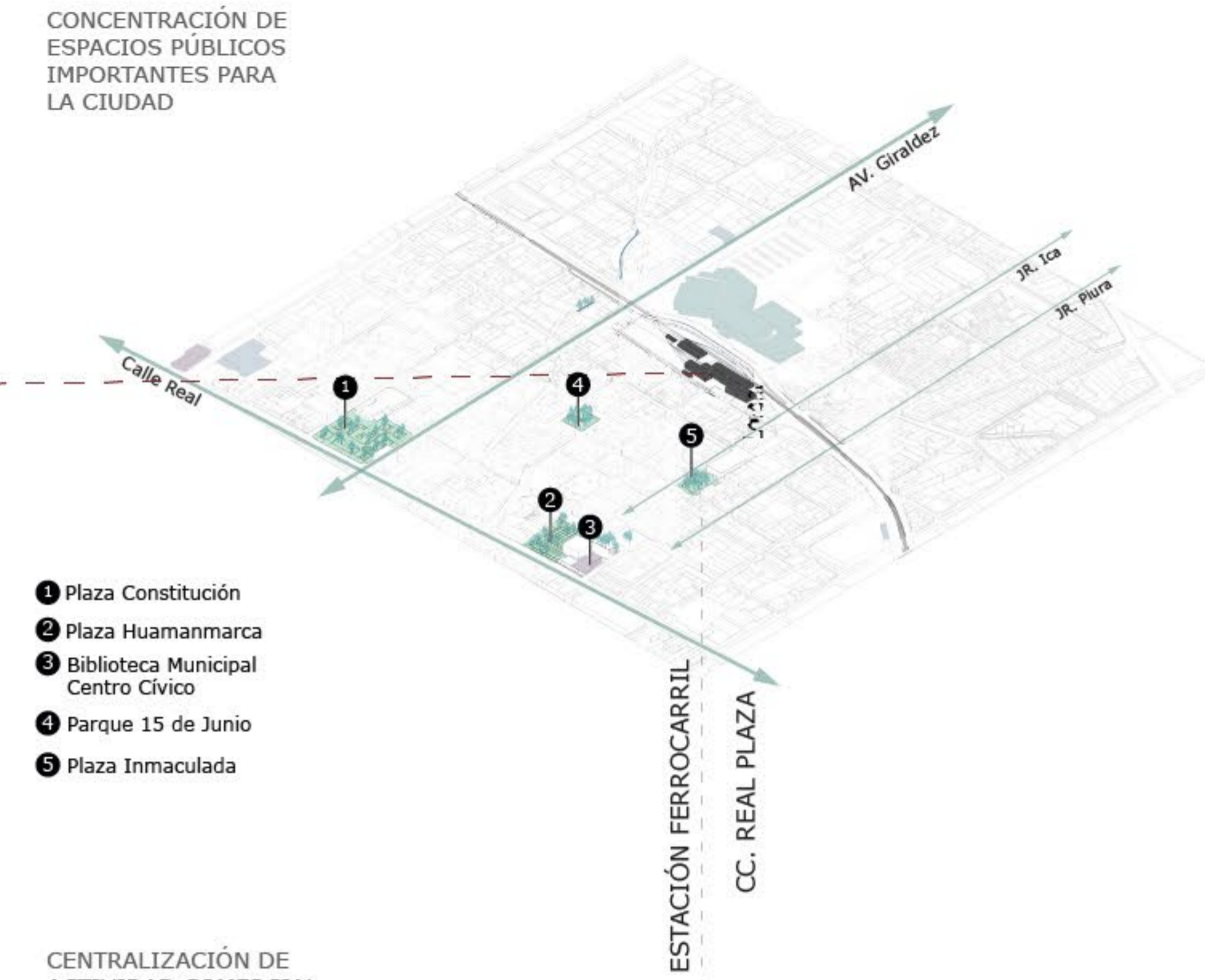
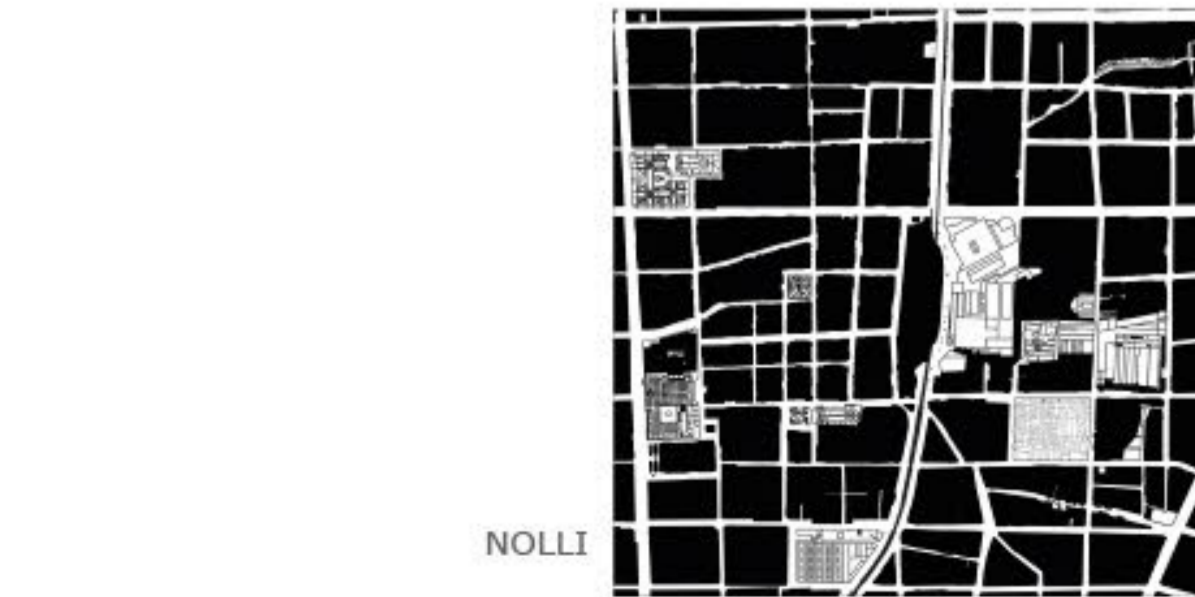


A PESAR DE HABER SIDO INFRAESTRUCTURA CRUCIAL PARA EL DESARROLLO DE LA CIUDAD, ACTUALMENTE LA ESTACIÓN SE ENCUENTRA AISLADA DE LAS DINÁMICAS DE ESTA.



AL ENCONTRARSE EN EL CORAZÓN DEL CENTRO HISTÓRICO REPRESENTA UNA OPORTUNIDAD DE INTERVENCIÓN QUE PERMITA EL INICIO DE LA REGENERACIÓN DE ESTA.

LLENOS Y VACÍOS

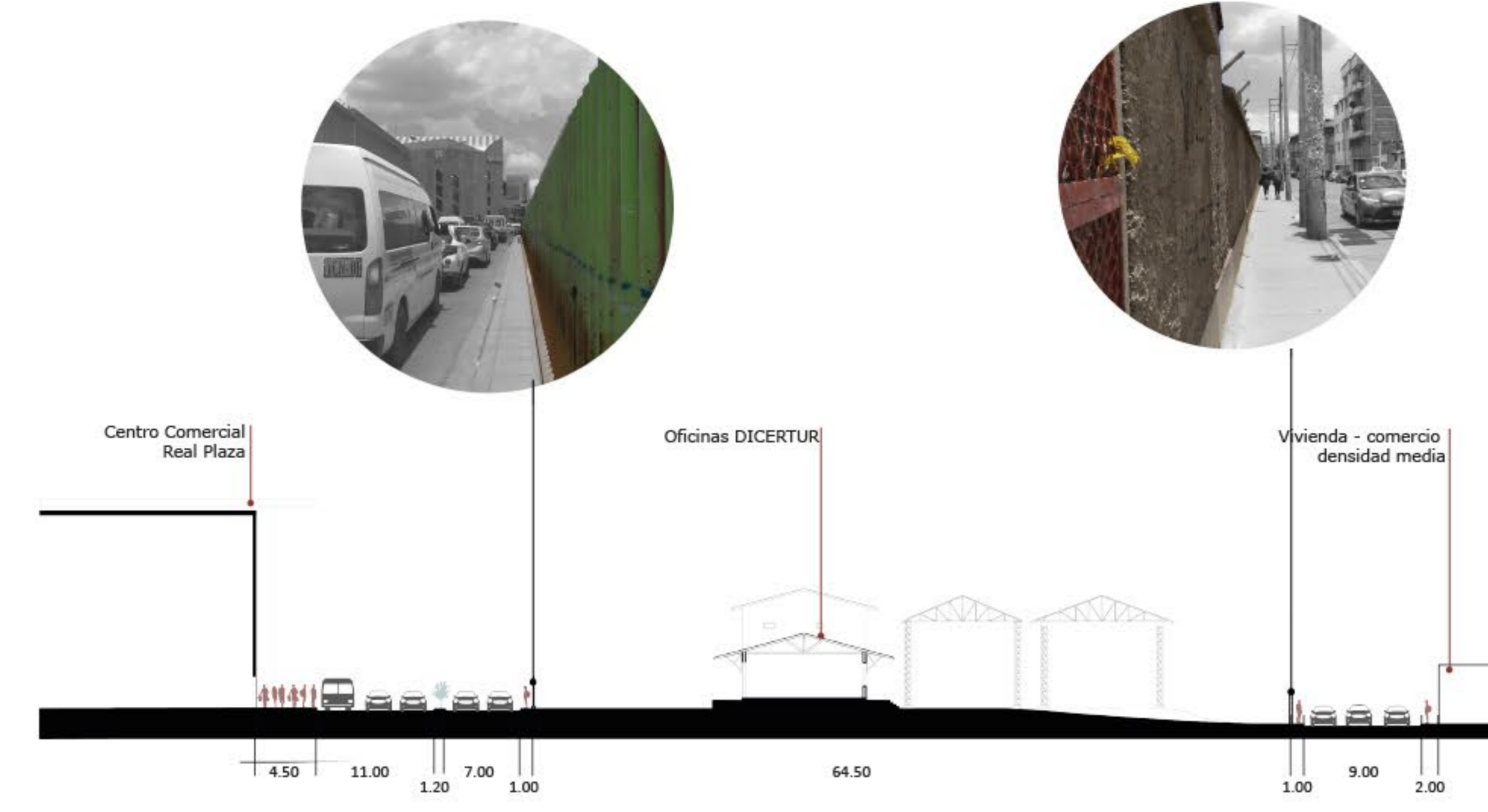


CENTRALIZACIÓN DE ACTIVIDAD COMERCIAL DEBIDO A LA PRESENCIA DE MERCADOS MAYORISTAS Y FALTA DE ESPACIOS TEMPORALES DE VENTA PARA COMERCIANTES FORANEOS

833 000 visitantes al año



ESTACIÓN COMO BARRERA URBANA

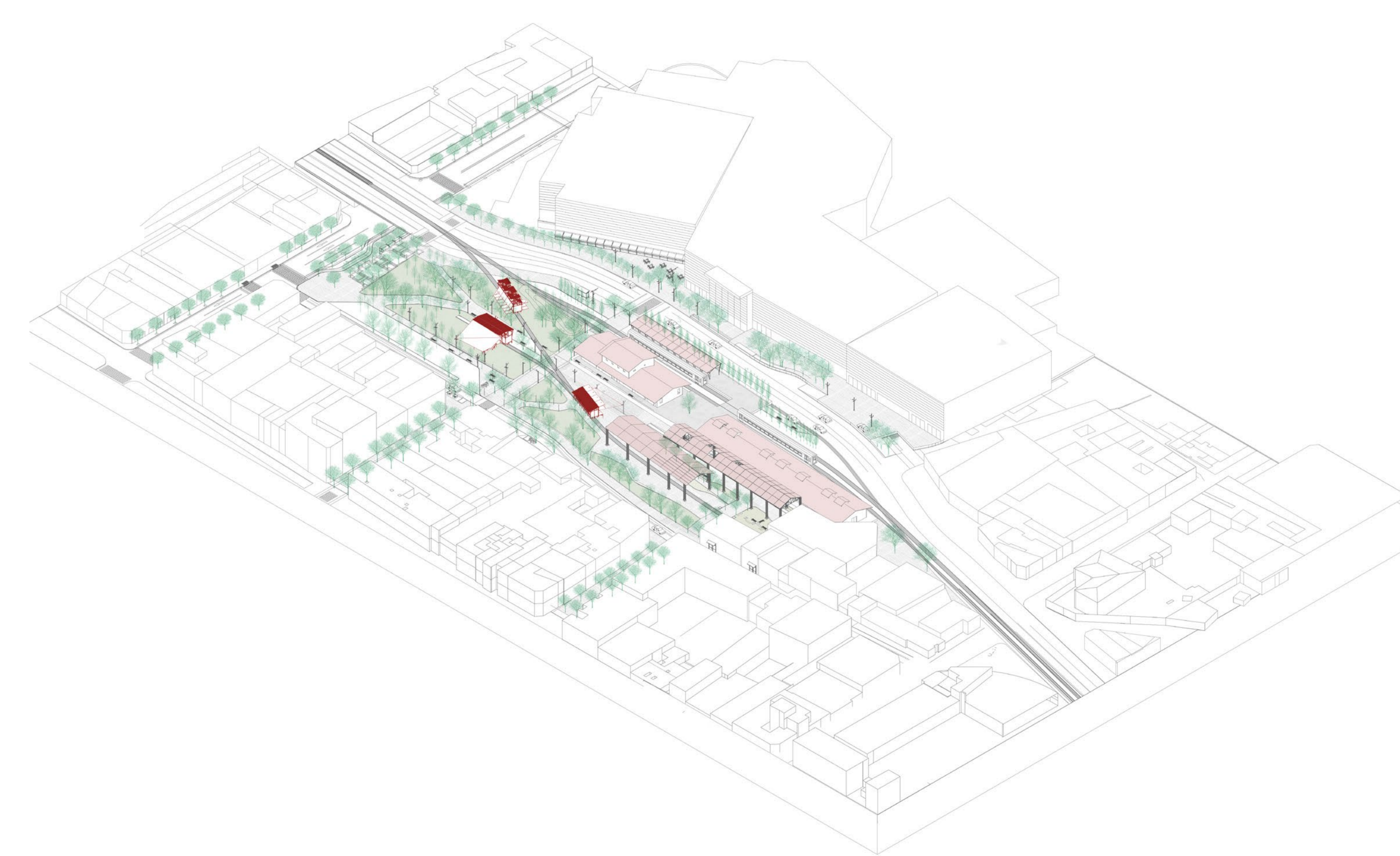
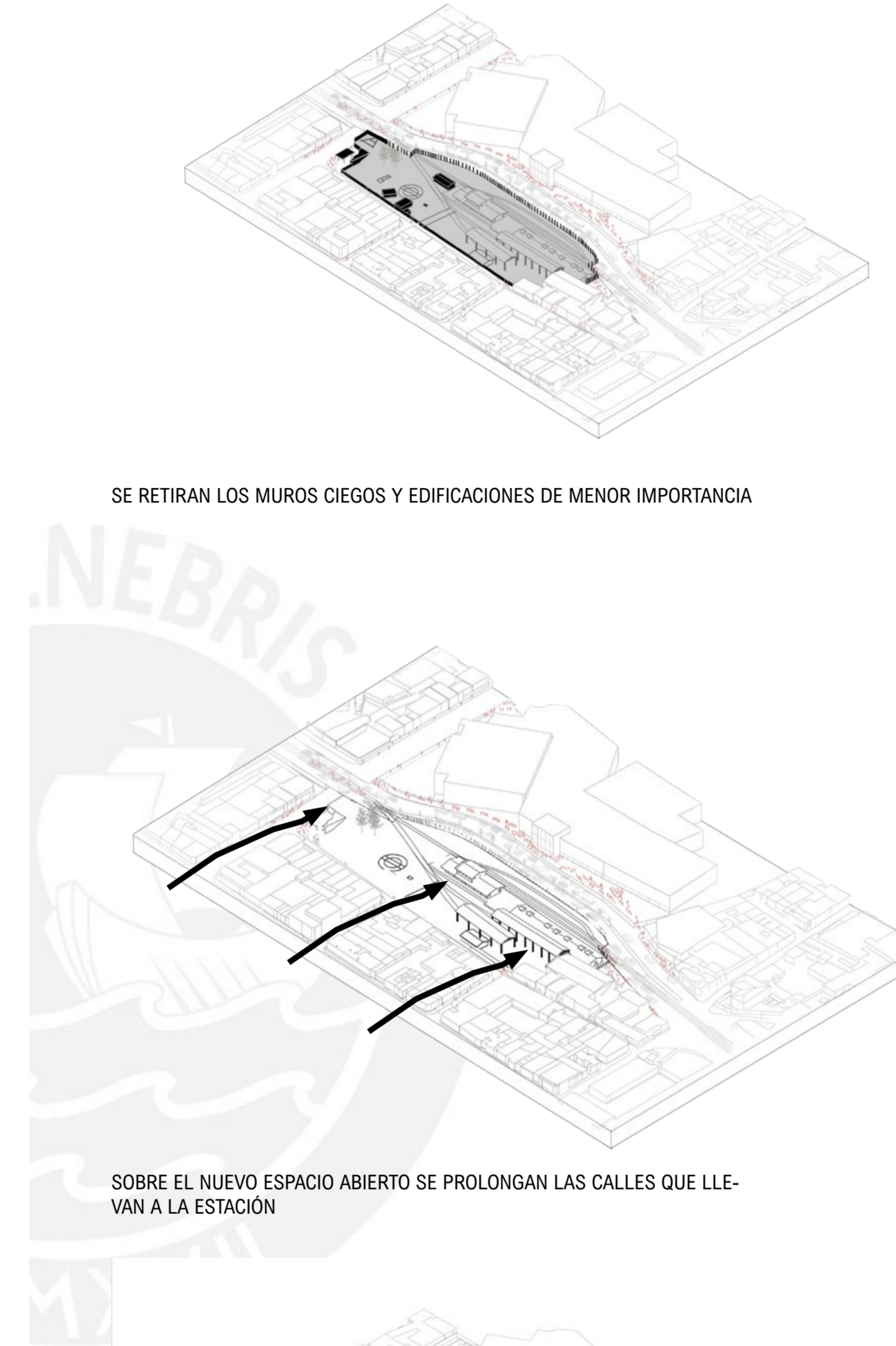


OPORTUNIDADES DE INTERVENCIÓN

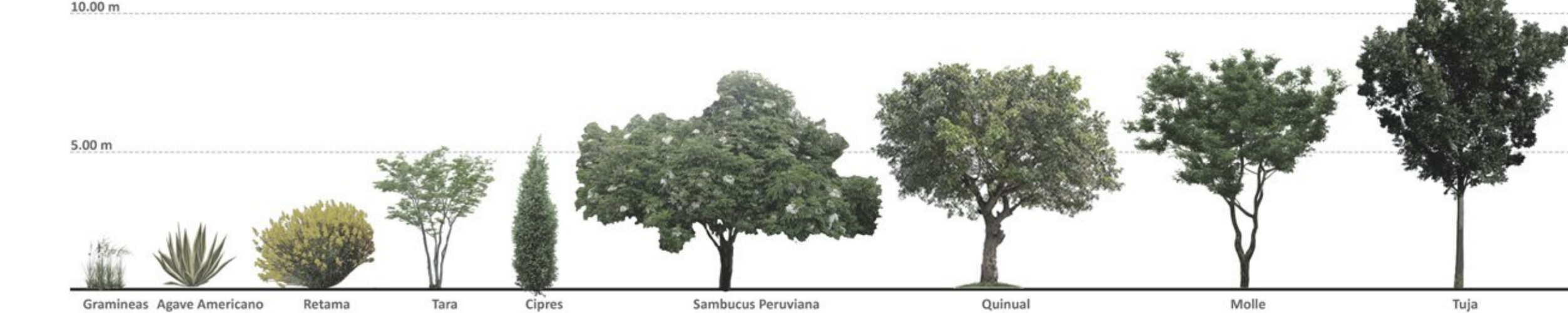


ABRIR LA ESTACIÓN

PERMEABILIZAR EL ESPACIO



VEGETACIÓN PARA MARCAR LAS VÍAS



HABILITAR EL ESPACIO

USOS ACTUALES DE LOS EDIFICIOS EXISTENTES

USOS PROPUESTOS

