

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



PARQUE LINEAL TOMÁS VALLE.
Reconfiguración de infraestructuras viales en la Panamericana
Norte.

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

AUTOR

Angela Sofía Cocha Izaguirre

CÓDIGO

20111844

ASESOR:

Augusto Juan Francisco Roman Moncagatta

Lima, Septiembre del 2022

RESUMEN

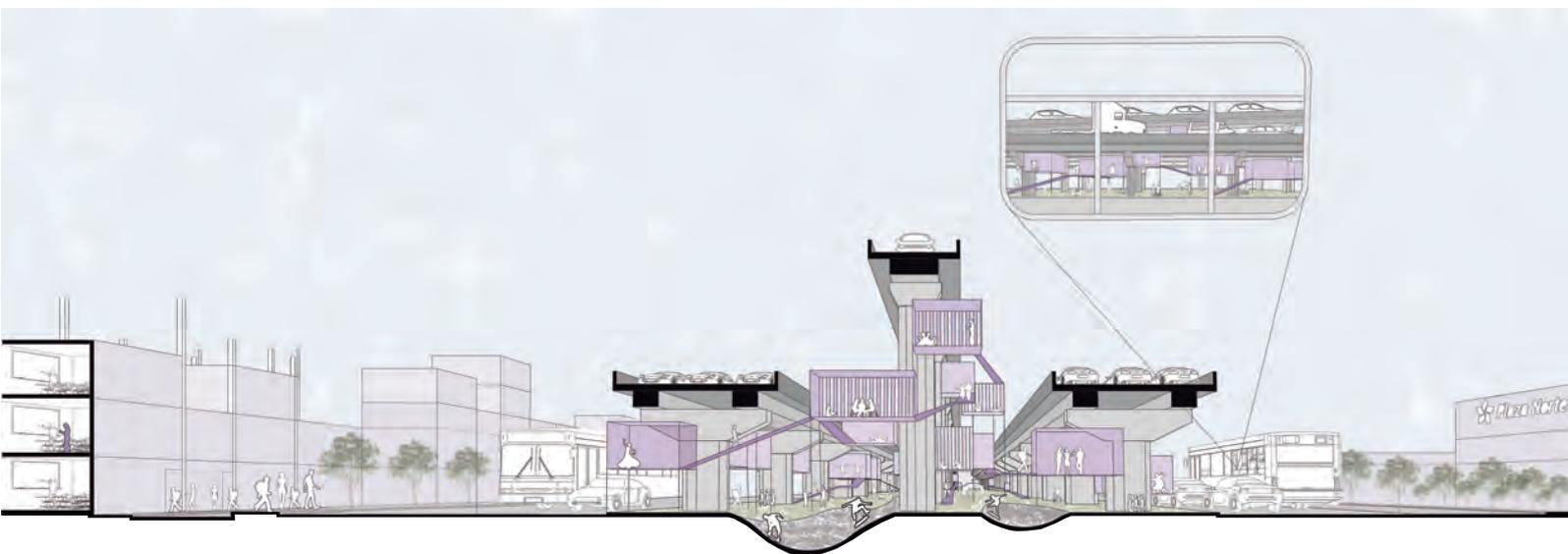
Los planes urbanos a desarrollarse a futuro en la Panamericana Norte, se enfocan en resolver la alta demanda de un sistema de transporte público masivo. Ante este escenario, el proyecto surge con la llegada de la línea 3 del Metro de Lima y responde a la interrogante sobre la pertinencia futura de las monumentales infraestructuras viales elevadas construidas en los últimos años.

El proyecto se implementa siguiendo tres fases: Sistema Vial, Parque Metropolitano y Equipamiento Urbano.

En la primera instancia, el sistema vial se reconfigura a partir de la construcción de la Línea 3 del metro y su huella en la superficie, lo cual permitirá una mejora del sistema de transporte público y al demandante flujo peatonal que ejercerá presión por un Nivel 0 permeable.

En una segunda instancia, la integración de la trama urbana se da por medio del Parque Metropolitano, donde los peatones puedan tener acceso a áreas verdes, y diversos espacios públicos que satisfagan las necesidades de los residentes y de los ciudadanos.

En última instancia, el Equipamiento se da cuando la vía se transforma en un corredor y se reutilizan los elementos del puente (bypass) para plantear equipamiento público que respondan a las necesidades del entorno.



PARQUE LINEAL TOMÁS VALLE

RECONFIGURACIÓN DE INFRAESTRUTURAS VIALES EN LA PANAMERICANA NORTE

ÁNGELA COCHA IZAGUIRRE

INDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN Atlas: Estudio de referentes, inspiración y divagación

CONTENIDO LIBRO
Transformación progresiva de infraestructuras viales

PLANIMETRÍA Laminas del proyecto

CONCLUSIONES Conclusiones finales: Nuevo corredor Panamericana

BIBLIOGRAFÍA Referencias bibliográficas



INTRODUCCIÓN

ATLAS 10

RED VIAL HABITADA

Angela Sofía Cocha Izaguirre

El urbanismo de las infraestructuras: siete proposiciones

Stan Allen, 1999

Se debe concebir a las Infraestructuras como elementos cambiantes y adaptables a las necesidades del entorno. Lejos de ser simples medios de circulación o flujos, deben convertirse en oportunidades hacia futuro. Oportunidades de espacios y actividades diversas pero sin dejar de cumplir su función principal de conectar. Se deben repensar estos elementos que hoy son estáticos y mediante mecanismos o elementos convertidos en más de una opción espacial.

En las proposiciones, Allen establece requisitos que deben cumplir estos elementos en la ciudad para no solo ser una simple forma o símbolo que responda en cualquier contexto a cualquier necesidad. Resalta la importancia de lo cambiante o flexible, lo cual asocia a la sostenibilidad ya que se trata de poder cumplir con una función actual pero sin comprometer a necesidades futuras ya que desde su misma concepción se anticipa a esa naturaleza cambiante.

Ver: Batteries Thinkable de Gedric Price

High Line NY, 2009

James Corner Field, Diller Scofidio +



La fotografía aérea muestra el contraste entre un entorno caótico y el proyecto que se encuentra "aislado" mediante una densa y variada vegetación. Se observa distintos tipos de pavimentos dependiendo de las actividades o mobiliario que contengan.

La imagen me transmite una idea de antes y después, donde la línea que separa estas dos situaciones podría ser una línea entre dos tiempos: el actual y el ideal o futuro, donde espacios que antes representaban velocidad y sola circulación se convierten en "oasis urbanos", gobernados por vegetación y personas.

Nota: Poner al lado de Parque Rudo de la Trinidad, ubicado en metros de altura, donde el proyecto se convertirá en un espacio contenido por una densa capa de árboles.

INFRAESTRUCTURA URBANA SOSTENIBLE (200P)

El enfoque de las ciudades cambia progresivamente hacia espacios devueltos a las personas, peatonalizando y devolviendo espacio público ahí donde antes solo existían playas de estacionamiento o intercambios viales. En nuestra búsqueda por alejarnos al máximo del pensamiento moderno, visto hoy como el causante de fracturas urbanas y segregación socio espacial, vamos replicando lo que ese movimiento urbanístico profesaba: destruir con el pasado, imponiendo nuevos elementos que atraviesen ciudades, generando miles de toneladas de residuos sin darle una oportunidad a lo pasado de reinventarse, reutilizarse o reciclarse.

La acción de eliminar los grandes símbolos del modernismo como las autopistas elevadas y plantear en su lugar corredores verdes y reforzar el ideal de la ciudad para los peatones resulta completamente insostenible, ya que en lugar de tomar ese pasado como base para una regeneración de ciudades, otorgándole una flexibilidad en el tiempo y la condición de cambiar de acuerdo a las necesidades de la población, se elimina borrando tanto las acciones urbanas del pasado como grandes proyectos de inversión y dejando un ciclo abierto donde se destruye para construir una ciudad más humana.

Ver: The High Line, NY

RED VIAL COMO GENERADOR DE CENTRALIDAD URBANA (500P)

El cambio de las ciudades durante el movimiento moderno alteró las prioridades en cuanto al sistema de movilidad, pasando a ser las redes viales los espacios privilegiados. Su construcción parte de una noción de velocidad y funcionalidad, atravesando ciudades en el menor tiempo posible y sobre todo teniendo al auto como el medio principal de desplazamiento. Al estar pensadas para favorecer en su mayoría a un único medio de transporte, y ser elementos únicamente con un punto de inicio y un punto final, no permite articular a su paso los equipamientos o áreas que esta atraviesa, únicamente las ve a su paso sin intervenir sobre ellas. Sin embargo, estos elementos significan mucho más que solo ejes horizontales continuos. Obviando su actual función, son ejes que articulan puntos importantes de la ciudad, centros urbanos de gran afluencia y a ello se debe su construcción, aunque la segregación del tipo de movilidad que circula en su trayecto y su nula relación con su entorno los convierten en elementos aislados y vacíos urbanos.

Muchas de las redes viales de mayor escala y dimensiones se encuentran ubicados en medio de grandes equipamientos y conectados con redes alternativas de movilidad, por ello su importancia y potencial.

Todo lo sólido se desvanece en el aire

Marshall Berman, 1988

La modernidad concebida hasta los años sesenta se encargó de construir sobre aquello que destruyó, barriendo con el pasado de las ciudades una y otra vez, e imponiendo nuevos símbolos como las grandes autopistas que rompían con las dinámicas de barrios y sus calles. Sin embargo, Berman sostiene que esa continua destrucción que significó el movimiento moderno, llegó a una etapa en la que se vio estancada y tuvo que hacer frente a convivir con esos símbolos construidos previamente y partir de ellos para mirar hacia el futuro.

El texto hace alusión a un entendimiento de los símbolos del pasado como una oportunidad para proyectar la ciudad, mediante un diálogo entre aquel elemento que puede haber perdido su funcionalidad pero al reinventarse adquiere un nuevo valor. A partir del texto, rescato la idea de la reutilización o reciclaje en las ciudades, como una forma de reinterpretar el pasado adaptándolo a las nuevas necesidades del presente.

Ver: The High Line NY de James Corner y Charles Renfro

La ciudad espacial, 1960.

Yona Friedman

La ciudad espacial responde a una serie de exploraciones en las cuales se observa una "malla" flexible que se extiende vertical y horizontalmente sobre la ciudad construida y que genera una serie de actividades y situaciones donde se observa que la persona es el centro de todo este sistema. Esta malla introduce elementos modulares y una serie de sectores como espacios públicos elevados. Se conecta con el nivel cero por medio de núcleos verticales.

La imagen me transmite dos ideas: una la de articular la ciudad en su verticalidad aprovechando ciertos vacíos urbanos y la segunda es que a pesar de sus dimensiones que podrían ser monumentales, presenta una escala humana y que la hace habitable por medio de la escala de los contenedores de actividades, así como su naturalización mediante la vegetación y la esencia lúdica y activa que muestra.

Nota: Poner en relación con Aménagement de Paquebot de Le Corbusier, sección de barco que muestra un mundo interior lleno de actividades, humanizando la estructura exterior.

Ocupar el vacío

Ver: Autoparque de diversiones, BASURAMA

INFRAESTRUCTURA URBANA SOSTENIBLE (500P)

Las ciudades tienden a transformarse día tras día. Las inmobiliarias derriban viviendas del pasado para introducir bloques enormes para el futuro, se asfaltan miles de kilómetros acabando con todo a su paso: parques, árboles, espacio para caminar y espacio para permanecer. Se van generando de esta manera toneladas de residuos que quién sabe a dónde van a parar. Tan solo en Lima se generan alrededor de 19 mil toneladas de residuos, los cuales nunca vuelven a ser utilizados en su totalidad, ya que solo un pequeño porcentaje logra ser reciclado. Pero, ¿hasta qué punto las ciudades serán capaces de soportar ser destruidas y reemplazadas continuamente?

Marshall Berman sostiene que el movimiento moderno inició la búsqueda por borrar todo el pasado, como una tábula rasa sobre la cual crear un auténtico presente, y parece que ese pensamiento aún prevalece, ya que en la búsqueda por cambiar ese enfoque de ciudad basada en el automóvil en uno por y para las personas se empieza a tomar como un ideal la acción de demoler estas estructuras icónicas del modernismo y devolver ese espacio a las personas como espacio público. Las razones resultan obvias para muchos de nosotros: son elementos que generaron fracturas urbanas, privatizan el espacio público y debido a su función resultan ser muy contaminantes. Entonces tenemos claro que son elementos negativos, que cada vez que pasamos por ellos se construye impide crear ciudades sostenibles y humanas. Pero el desearlos obviando el gasto de energía o inversión que eso supone no sería igual de insostenible?

RED VIAL HUMANIZADA

Lo que ocurrió en los años setenta fue que, cuando los motores gigantes del crecimiento y la expansión económica se pararon, y el tráfico empezó a detenerse, las sociedades modernas perdieron bruscamente su capacidad de hacer desaparecer su pasado. A lo largo de los años sesenta, la respuesta era que si debían o no hacerlo; ahora, en los años setenta, la respuesta era que no podrían simplemente.

La modernidad ya no podía permitirse el lujo de lanzarse a una "acción despojada de toda experiencia previa" (como decía De Man), de "burrar cualquier cosa anterior con la esperanza de conseguir finalmente un auténtico presente... un nuevo punto de partida". Los modernos de los años sesenta no podían permitirse el lujo de antiquitar el pasado y el presente a fin de crear un mundo nuevo ex nihilo; debían aprender a entenderse con el mundo que tenían, y actuar desde él."

Warwick Durban market, 2016

Richard Dobson & Tasmi Quazi

La primera imagen muestra un mercado de apariencia precaria o informal, creando una calle continua y hacia los lados resaltan dos coberturas ligeras que confinan los distintos puestos. Al ver con más detenimiento la fotografía se observa que no es una calle común, es una calle elevada, ubicada en medio de una intersección de vías a distintos niveles. Este eje ha sido convertido en un equipamiento comercial que atraviesa ejes de transporte de la ciudad.

Resulta interesante ver como a través de la incorporación de elementos sencillos como coberturas, mobiliario, colores, sombrillas, una estructura tan sólida se transforma en una calle llena de vitalidad y articulada con los distintos medios de transporte ubicados en el nivel inferior.

Nota: Poner en relación con el pte recuperación y reactivación del vialidad de Alameda que muestra una propuesta que incorpora una serie de equipamientos a una vía en desuso.

LA CIUDAD DESDE ARRIBA

Ver: Seoillo, MKKV

Inhabitable Infrastructure - Connection between Commuters and Community, 2018

PFCC - CUHK March

El proyecto se encuentra relacionado peatonalmente con su entorno tanto en los niveles inferiores como superiores, ingresando a edificios públicos y costando ese eje de la ciudad transversal y longitudinalmente. Se observa la introducción de la vegetación hacia sus bordes otorgando privacidad hacia el frente de edificios y concentrando la actividad al centro.

El elemento aprovecha su proximidad con el borde para establecer conexiones y paso de ser un elemento que rompe de manera abrupta a ser un paisaje elevado y el intermediario entre el flujo transversal y los edificios públicos.

Nota: Poner en relación con las siete proposiciones de Stan Allen para Urbanismo Infraestructural.

RED VIAL COMO GENERADOR DE CENTRALIDAD URBANA

¿A caso no se estaría replicando lo que el movimiento moderno profesaba y aquello con lo que nos oponemos? Cabe entonces preguntarnos qué pasaría si se transformara las estructuras que ya tenemos en lugar de construir nuevas. ¿Y si solo bastara con cambiar su función, su accesibilidad o su apariencia para darle una nueva vida?

Teniendo en cuenta que el planeta va agotados sus recursos, que la contaminación se vuelve una constante del día a día resultaría más lógico aprovechar la infraestructura urbana existente, otorgándole flexibilidad y la escala humana de la que carece para lograr que se reinvente y adapte a las presentes y futuras necesidades sin necesidad de desaharla. Después de todo, ¿no es eso de lo que trata la sostenibilidad? Así como el High Line en NY convierte, a través de la arquitectura y el paisajismo, en un paraíso urbano a unas vías olvidadas del ferrocarril, revitalizando barrios y devolviendo espacio para la naturaleza y las personas, se podría pensar en reciclar la estructura obsoleta de la ciudad y aportarle valor. Vías que dejan de tener uso o se ven colapsadas, puentes obsoletos, naves industriales abandonadas, edificios presentando el potencial de convertirse en corredores a la ciudad, entre otros elementos que hoy son vistos por el colectivo como un problema y no como una oportunidad; y cuyo reciclaje o reutilización sería la base para concebir ciudades sostenibles, donde nada se destruye ni se crea, solo se transforma como parte de un ciclo cerrado.

El planteamiento de proyectos en pro de un sistema integrado de movilidad pública en la ciudad, genera una serie de cambios en la jerarquía y usos de grandes vías como la Panamericana Norte, actualmente colapsada. Su futura transformación en un corredor deja abierta la interrogante sobre el futuro de sus múltiples infraestructuras viales elevadas. Una serie de ejes que por sus dimensiones dejan a su paso miles de kilómetros cuadrados de vacío urbano. Se plantea una transformación progresiva de estas vías que son ejes que articulan distintos equipamientos de gran impacto en la ciudad. Los niveles que estuvieron destinados a vehículos tienen ahora un nuevo rol: humanizar la ciudad que antes fragmentaban. Debido a la escala metropolitana que presentan, estos ejes presentan el potencial de convertirse en corredores verdes y pulmones hacia la ciudad, mediante la naturalización de sus elementos y presentan a su vez la oportunidad de completar una ciudad carente de equipamiento público y calidad urbana. Se propone que estas infraestructuras que actualmente son pensadas para funcionar desde sus bordes hacia adentro obviando su entorno y dinámicas, sea un medio que conecte ambos bordes de la vía, conectando los ojos con puntos de movilidad y equipamiento carente.

Red vial habitada (Tesis), 2019

Angela Cocha Izaguirre

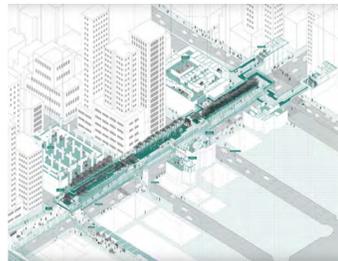
El proyecto plantea transformar una vía que en los próximos años quedará en desuso en un conector urbano peatonal. El mismo que se articula en el nivel cero de la ciudad mediante cruces peatonales reconfigurados, generando ejes transversales que conectan a la trama urbana existente con los nuevos usos adheridos al puente.

Se establecen distintos caracteres para las vías en sus tres niveles: parque, bosque y equipamiento. El eje reconfigurado no es únicamente espacio público necesario para una zona cuya densidad va aumentando aceleradamente, sino que es un espacio que conecta a la trama urbana existente en distintos niveles: educativo, cultural y deportivo, cuyo planteamiento responde a las necesidades inmediatas del entorno y a reforzar este eje de Lima Norte como un eje educativo.

La arquitectura del proyecto busca completar la ciudad en la verticalidad, mediante una estructura modular de acero que aprovecha la estructura existente como base, liberando el nivel cero para crear un parque techado por las losas existentes y humanizado por la vegetación, conexiones verticales y la modulación de las barras.



Autos, personas, ambulantes, postes, y muchas fachadas. Eso es lo que solemos ver al caminar todos los días. Nuestra amplitud visual no nos permite ver más allá perdiendo así mucha información y riqueza de las ciudades. Por ello los miradores son tan preciados, se separan del nivel del caos para tener un espacio de descanso, donde la ciudad nos sorprende con otro paisaje: laderas y horizontes que a menudo se ven ocultos por la cantidad de construcciones que surgen todos los días. Pero más allá de la vista o tranquilidad, la ciudad tiende a trazar redes de conexión en niveles que se superponen. Se convierten en los espacios ideales para articular la ciudad, y sin embargo su uso se ve reducido exclusivamente al 10 % de la población que se moviliza en vehículos privados. Elementos tan banales como puentes o vías elevadas nos permiten conocer una otra ciudad y conectarnos con ella desde un nivel preferencial, un otro nivel donde los autos quedan excluidos para dar paso al ciudadano de a pie que se apropia de las redes de la trama urbana.



Las redes viales en la mayoría de ciudades suelen ser espacios privilegiados. Su construcción parte de una noción de velocidad y funcionalidad, atravesando ciudades en el menor tiempo posible y sobre todo teniendo al auto como el medio principal de desplazamiento. Al estar pensadas para favorecer en su mayoría a un único medio de transporte, y ser elementos únicamente con un punto de inicio y un punto final, no permite articular a su paso los equipamientos o áreas que esta atraviesa, únicamente las ve a su paso sin intervenir sobre ellas. Sin embargo, estos elementos significan mucho más que solo ejes horizontales continuos.

Se convierten en oportunidades de reordenar la ciudad, reestableciendo los ejes con nuevos medios de desplazamiento como líneas de metro, ciclo vías o corredores peatonales, convirtiendo a las intersecciones viales en puntos intermodales y puertas de la ciudad. Potenciales ejes flexibles capaces de cumplir más de una función, actuando como ordenadores y a su vez como suelo disponible para presentes y futuros usos que favorezcan la creación de centralidades urbanas.





TRANSFORMACIÓN PROGRESIVA DE INFRAESTRUCTURAS VIALES

-CAMPUS EDUCATIVO EN PASO A DESNIVEL TOMÁS VALLE-



01 URBANISMO INFRAESTRUCTURAL CONTEMPORÁNEO

- TEMA Y DISCUSIÓN ACTUAL
- ÍCONOS DEL URBANISMO MODERNO: VISIONES DE CIUDAD
- POSTURAS PLANTEADAS
- PROYECTOS REFERENTES

02 FRACTURAS URBANAS: PANAMERICANA NORTE

- UBICACIÓN Y CONEXIONES
- EVOLUCIÓN DEL TEJIDO
- ANÁLISIS URBANO:
TIPOLOGÍAS INFRAESTRUCTURALES
ESPACIO PÚBLICO
EQUIPAMIENTOS

03 REGENERADOR POTENCIAL : PASO A DESNIVEL TOMÁS VALLE

- CENTRALIDAD URBANA Y CONEXIONES ACTUALES
- ANÁLISIS DE CONFORT Y HABITABILIDAD
- ATMÓSFERA POSIBLE

04 PROPUESTA URBANA

- ESTRATEGIAS URBANAS
- MASTER PLAN
- VISIÓN FUTURA : INFRAESTRUCTURA Y CIUDAD

05 PROYECTO CAMPUS TÉCNICO EDUCATIVO

- EQUIPAMIENTO EDUCATIVO COMO ARTICULADOR SOCIAL Y URBANO
- CONCENTRACIÓN EDUCATIVA ACTUAL
- MAPEO DE USUARIOS: TIEMPO Y ESPACIO
- PROGRAMA Y LÓGICA DE DISTRIBUCIÓN
- EXPLORACIONES FORMALES
- ESTRATEGIAS PROYECTUALES
- VISTAS Y SECCIONES:
MOMENTOS PRINCIPALES



Imagen 1
Grupo de personas intentando cruzar la
carretera bajo paso a desnivel
Fotografía propia

La infraestructura urbana es la base material y el soporte físico para las ciudades. Posibilita su funcionamiento, el encuentro de sus habitantes (Carrión, 2013), y crea condiciones para futuros acontecimientos (Allen, 1999).

¿En la actualidad, las infraestructuras cumplen con estas condiciones?

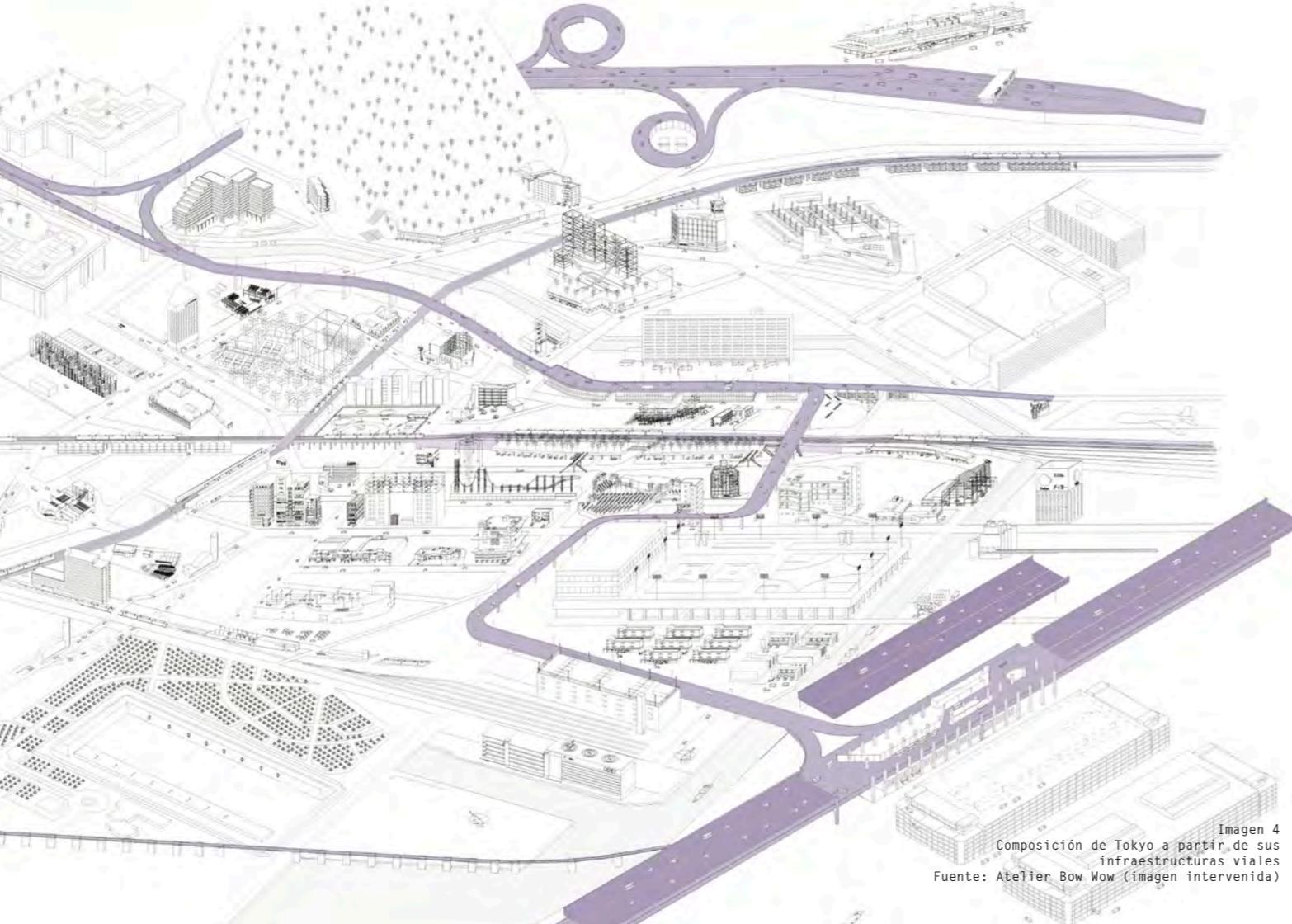
¿Qué función tienen hoy en día, y cuál debería ser su relación con la ciudad?



Imagen 3
Fotocollage: Relación infraestructura-ciudad
Elaboración propia

01

URBANISMO INFRAESTRUCTURAL
CONTEMPORÁNEO



Tema y discusión actual

Actualmente, la infraestructura urbana de las ciudades funciona como una red articuladora de flujos, la cual busca proporcionar la máxima movilidad al transporte rodado, dejando en segundo plano al peatón y convirtiendo a las grandes vías de uno, dos o más niveles, en imágenes de un urbanismo que actualmente resulta ineficiente y obsoleto.

Se observan grandes ciudades en donde las estructuras arquitectónicas, y sobre todo, las infraestructuras se superponen y multiplican en varios niveles desde el subsuelo hasta la cota +40 metros, generando una red multicapa (López, 2015), que deviene en un conflicto continuo entre infraestructura, ciudad y ciudadanos.

Sin embargo, la forma y cualidades de ciertas tipologías infraestructurales las convierten hoy en potenciales espacios de reconciliación con la ciudad. Elementos que en sí mismos favorecen a la construcción de barreras o bordes, tienen hoy la posibilidad de habitarse y de convivir con la urbe, devolviendo la escala humana, perdida en medio de enormes vías que atraviesan toda la ciudad.

Es así como teóricos contemporáneos buscan darle un giro al significado y función del urbanismo infraestructural, un urbanismo que plantea concebir a estas estructuras no como imágenes o elementos aislados, sino como lugares en sí mismo, lugares flexibles al tiempo y al cambio de las necesidades. (Stan Allen, 1999)

Por ello, el proyecto parte de este nuevo concepto, tomando a las infraestructuras existentes como oportunidades o soluciones, más allá de solo un problema.

Imagen 4
Composición de Tokyo a partir de sus
infraestructuras viales
Fuente: Atelier Bow Wow (imagen intervenida)



Le Corbusier

Jan Gehl



Robert Moses

Jane Jacobs

Íconos del urbanismo moderno : visión de ciudad

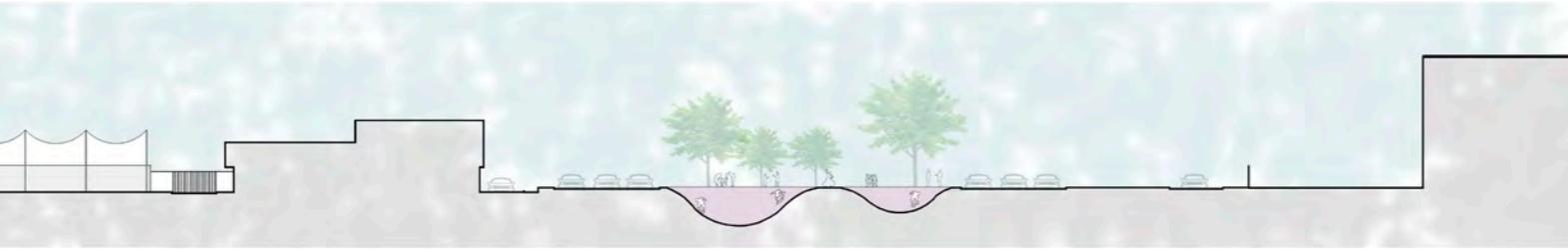
El movimiento moderno introdujo una nueva manera de hacer ciudad, siendo la pieza del automóvil, - vista por arquitectos como Moses como la **base para una ingeniería capaz de entretejer los cabos sueltos** y los márgenes deshilachados de las ciudades.(Berman,1988).

A su vez,Le Corbusier propuso dividir la ciudad en 4 funciones exclusivas unificadas por el elemento de la circulación.Con ello, produjo grandes distancias entre usos necesario, distancias que únicamente podrían ser satisfechas gracias a enormes vías destinadas a vehículos.

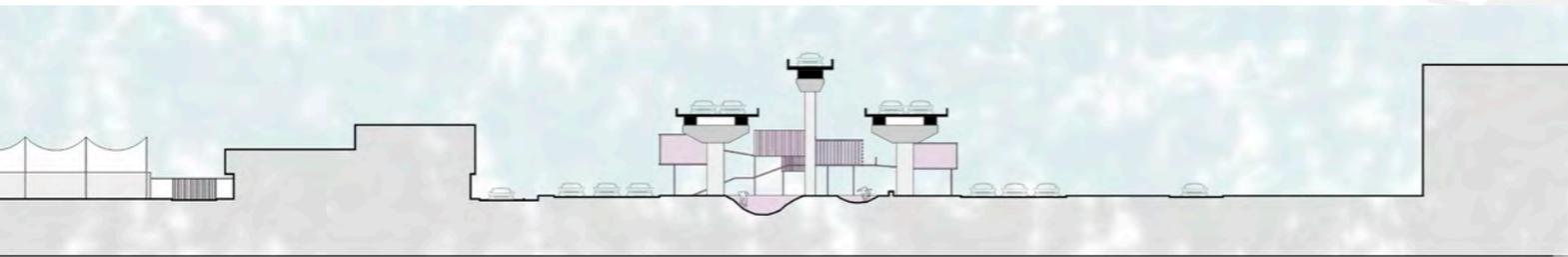
Un modelo de hacer ciudad que en su tiempo fue visto como innovador y revolucionario, hoy en día encuentra acérrimos opositores, los cuales defienden que la **mejor manera de hacer y pensar en ciudad es partir desde aquellos que la habitan: las personas.**

Jacobs (2011) y Gehl(2013) sostienen que las vías de circulación como las calles, son algo más que un servicio público o una serie de espacios lineales que posibilitan el desplazamiento. Estos espacios deben ser vistos desde el punto de vista social como **el medio donde las personas se encuentran las unas a las otras** : la principal razón de ser de las ciudades.

Siguiendo este lineamiento, Allen(1999) propone que **estas redes infraestructurales deben suplir nuevas necesidades y servicios**, proponiendo nuevas posibilidades comerciales, culturales o de ocio.



-Habitar la huella-



-Habitar solo los residuos-



-Habitar toda la estructura-

Posturas frente a
infraestructuras
existentes



1960



Actualidad

Imágenes 6 y 7
Autopista elevada en Cheonggyecheon, Seúl
Fuente: Pinterest

-Habitar la huella-

UN CANAL Y UN PARQUE DEVUELTOS A
LA CIUDAD - Kee Yeon Hwang



Imágen 8 y 9
Estación comunitaria Higashi Koganei
Fuente: Shinkenchiku

-Habitar solo los residuos-

EQUIPAMIENTO COMUNITARIO BAJO VÍAS FERROVIARIAS- Daisuke Furusawa + Masato Momiyama



Imágenes 10 y 11
Autopista elevada en Seúl
Fuente: MRVDV

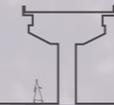
-Habitar toda la estructura-

SKYGARDEN - MRVDV



Imagen 12
Ruptura física en Panamericana Norte
Fotografía propia

02



FRACTURAS URBANAS:
PANAMERICANA NORTE



Ubicación y conexiones

Las carreteras son los medios de integración más importantes para la conexión a nivel nacional y, sin embargo, su actual presencia en zonas urbanas genera una **fractura espacial** a lo largo de su eje.

En este sentido, la Panamericana Norte por ser la vía de mayor jerarquía en nuestra ciudad, y por concentrar el mayor porcentaje de infraestructura vial, es tomada como caso de estudio, tanto por conformar una barrera en sí misma, como por lo **antagónicos que resultan ambos lados del borde que genera**, y los cuales coexisten en un continuo conflicto.



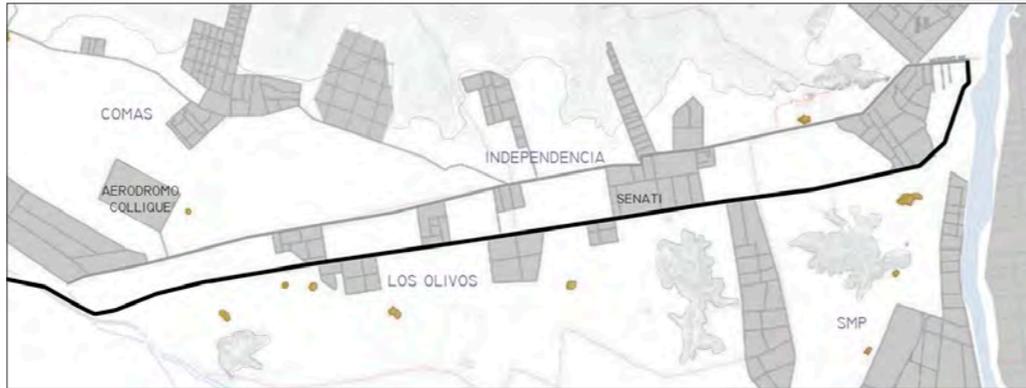
Tramo analizado



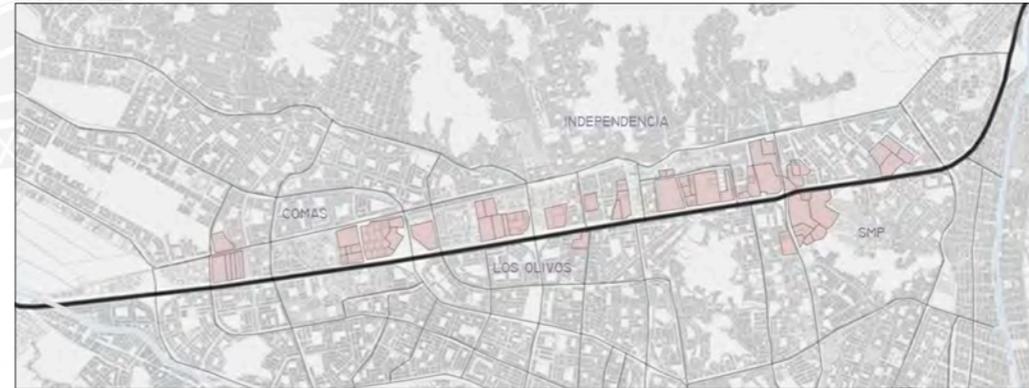
1907



1983



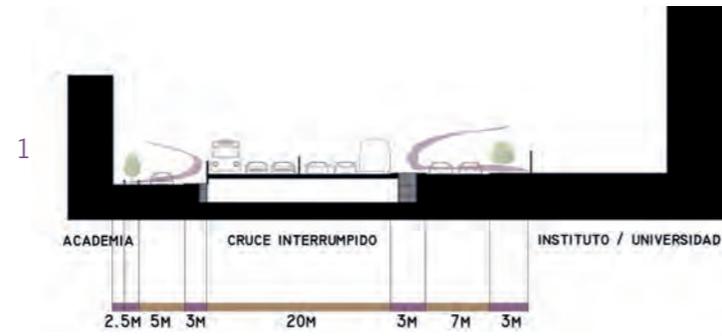
1970



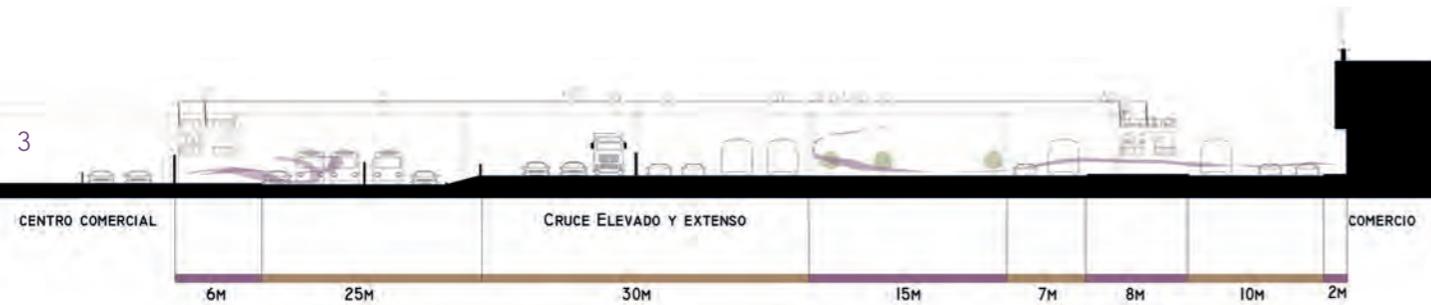
2003

Evolución histórica

La panamericana Norte ha representado, históricamente, el límite entre dos tramas muy marcadas: residencial e industrial. Y aunque los usos hayan ido variando, la diferencia entre las escalas, intensificada por las dimensiones de la vía, la convierten en una fractura en la ciudad.

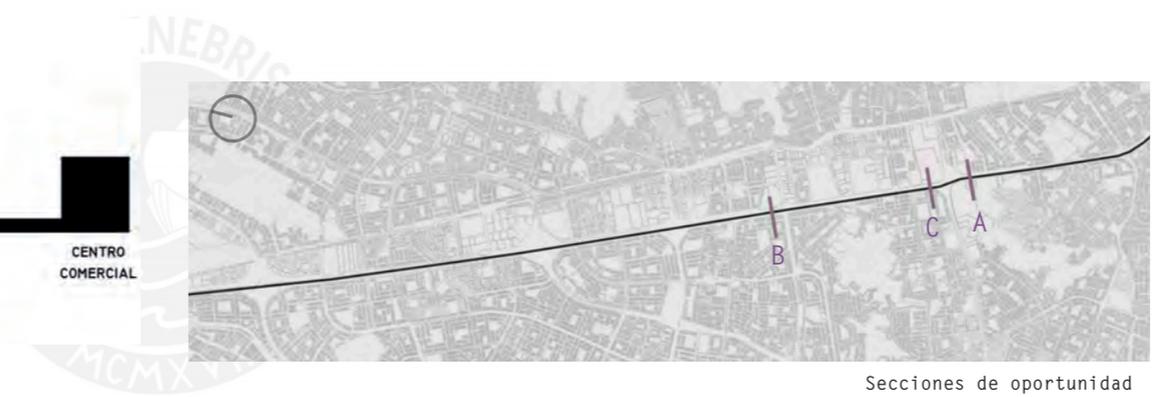
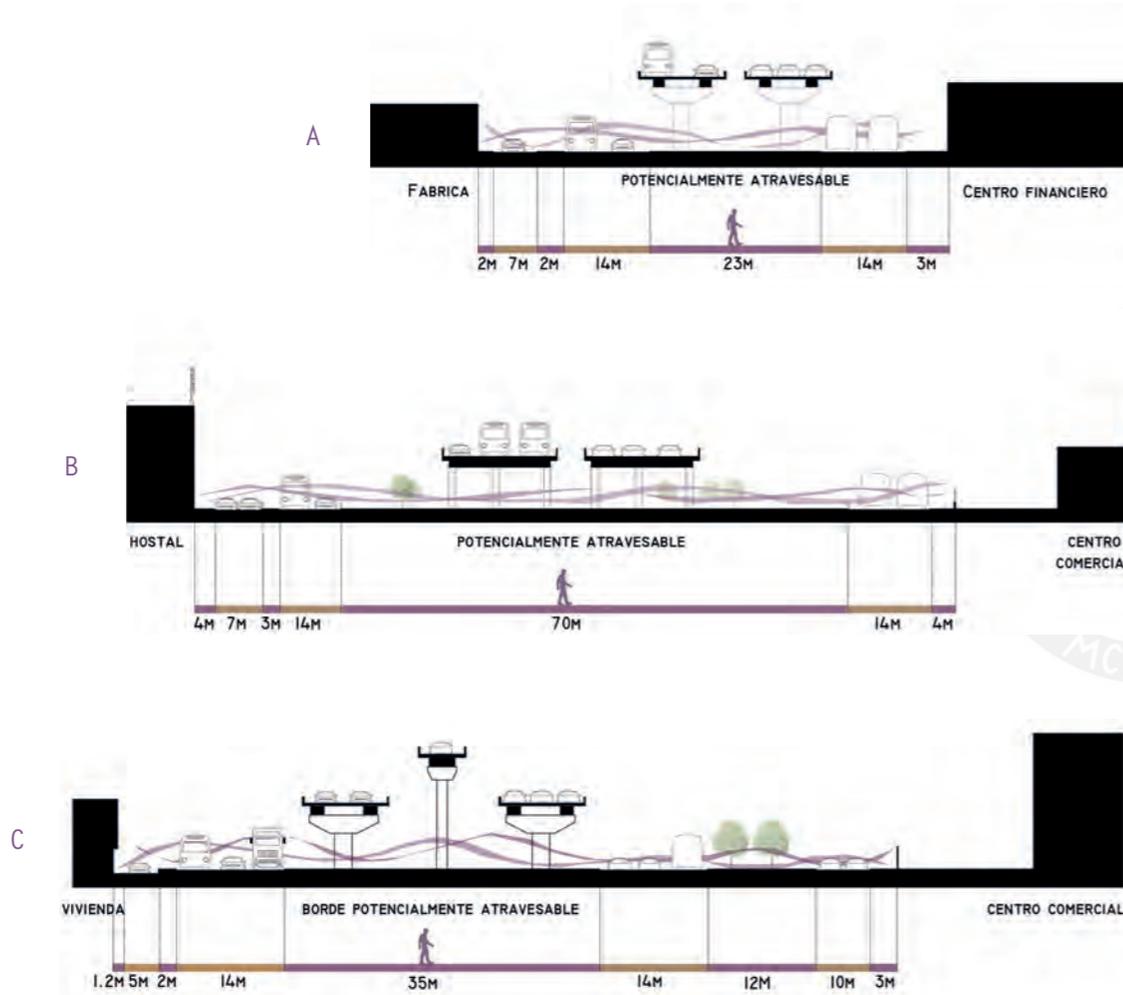


Secciones conflictivas



Fractura urbana espacial

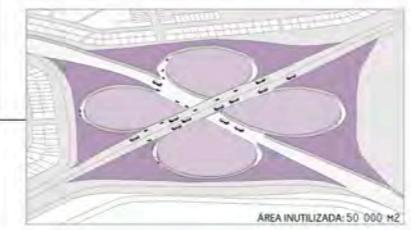
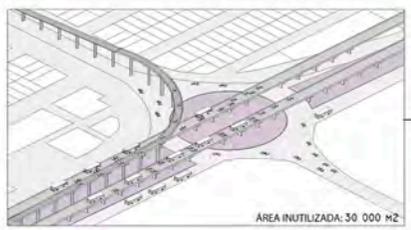
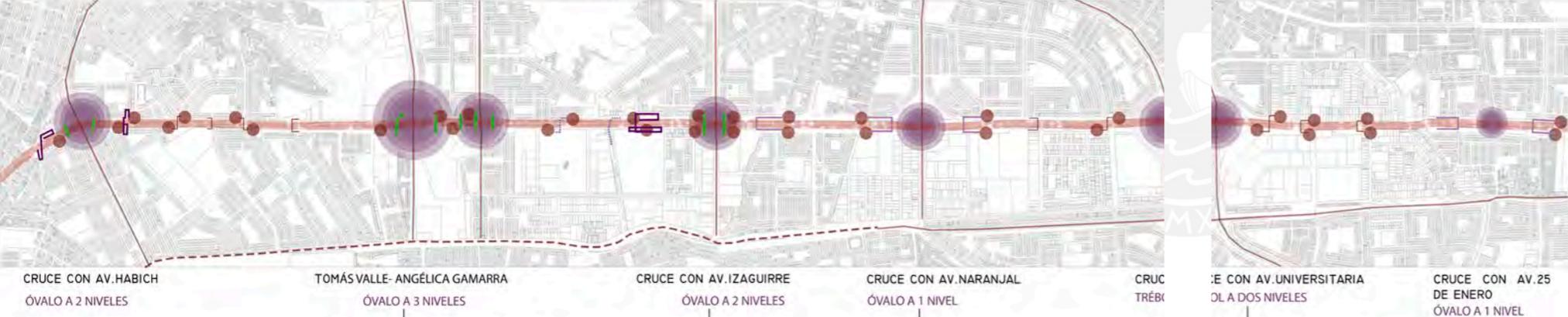
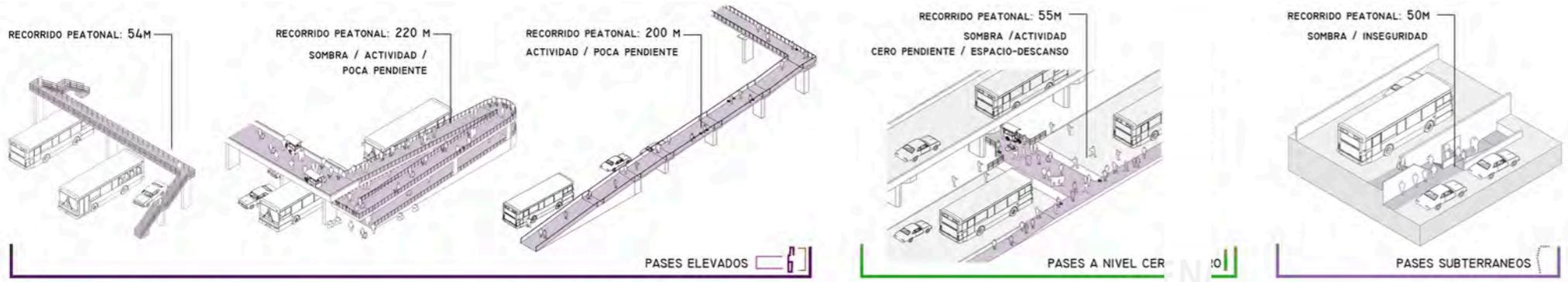
Las secciones mostradas evidencian que la principal ruptura es producida a partir de la infraestructura masiva para transporte rodado, ya que impide un desplazamiento continuo entre ambos lados de la vía, debilitando las dinámicas socio-espaciales.



Secciones de oportunidad

Sutura urbana

Se deben favorecer los trazos que permitan la permeabilidad, el contacto entre partes; definir nuevas formas de articular lo público con lo privado y configurar un tejido conectivo, continuo y equilibrado. (Tella, 2007)



Tipologías infraestructurales

Las grandes infraestructuras viales se muestran en contraste con la ineficiente infraestructura peatonal, la cual imposibilita la adecuada accesibilidad y conexión transversal a la vía.

Se identifica que las mayores oportunidades de permeabilidad en la vía coinciden con la ubicación de pasos a desnivel, los cuales por su forma y longitud crean condiciones de oportunidad para el diálogo con su entorno.

Tipología de espacio público

Calidad de espacio público



Una de las razones por las cuales las concentraciones en Lima Norte no pueden definirse como centralidades metropolitanas es debido a que al surgir de manera acelerada y sin planificación, el espacio público paso a ser un espacio relegado y deficiente. (Vega Centeno, 2017)

Espacios públicos poco visibles e inmersos en creciente trama urbana. Espacios semi públicos como centros comerciales se imponen marcando grandes áreas cercadas.

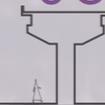
A pesar de la calidad de parques y plazas, son espacios que permanecen enrejados, contrario a las grandes áreas destinadas a bermas centrales o residuos viales que presentan la peor calidad pero cuya permeabilidad es mayor.

Análisis urbano
Espacio público



Imagen 12
Escala y composición de autopista
elevada frente a Plaza Norte
Fotografía propia

03



REGENERADOR POTENCIAL :
PASO A DESNIVEL TOMÁS VALLE



Primera impresión

El espacio se compone a través de una serie de elementos desvinculados entre sí : grandes vías en diferentes capas, descomunales centros comerciales y barrios enrejados . Sin embargo, resalta el recorrido, aquel trazo peatonal que intenta articular estos espacios anónimos pero que se ve frenado por las barreras viales.



Gran área neutra e inutilizada, protegida de caos exterior



Veredas colindantes en mal estado y delimitadas por barreras urbanas



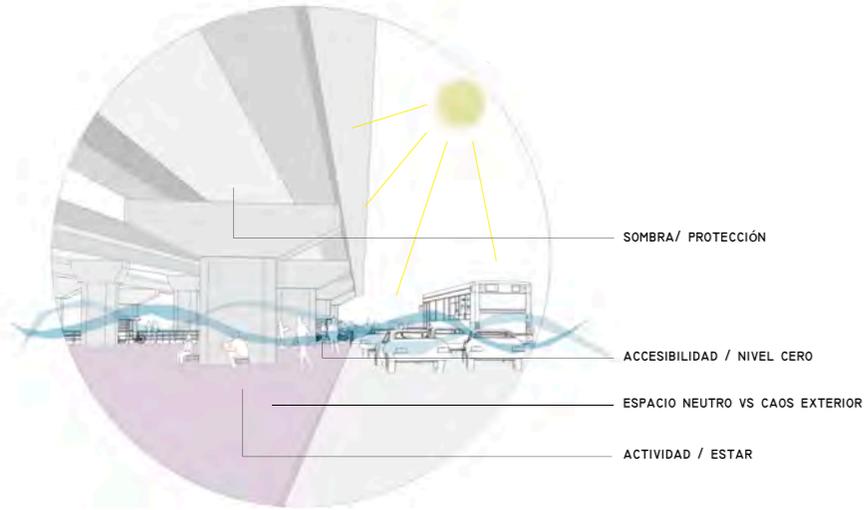
Áreas “públicas” decorativas no permiten uso ni apropiación de peatones



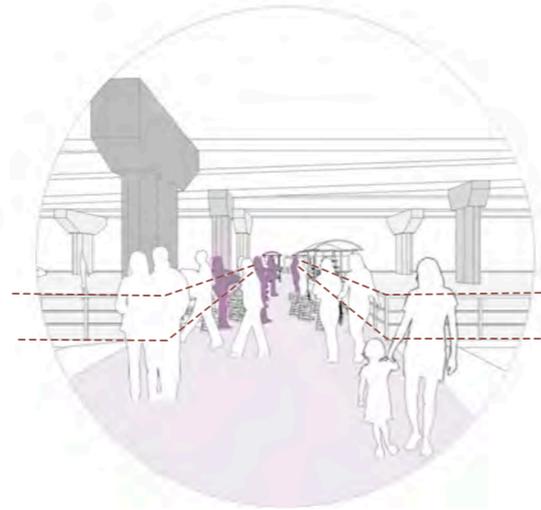
Naturalización en estructura desprovista de mobiliario urbano y contenida por rejas



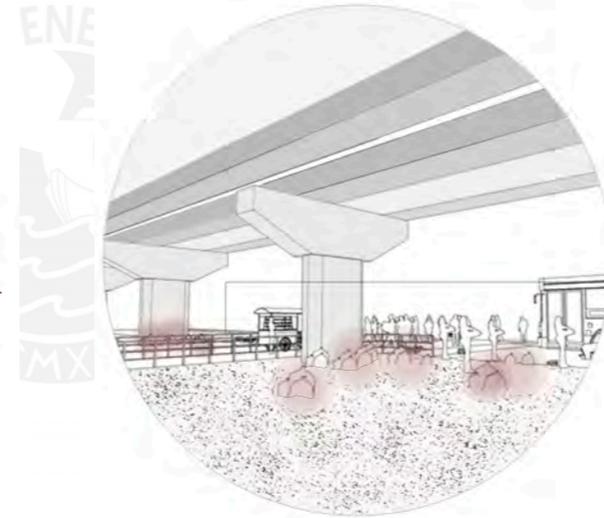
CONFORT TÉRMICO : Condiciones favorables para permanencia bajo estructura



CONCENTRACIÓN COMERCIAL : Caótico y pase para peatones. Actividad constante.



DESVALORIZACIÓN DE ESTRUCTURAS : Aglomeración de basura y apropiación por parte de personas de mal vivir.

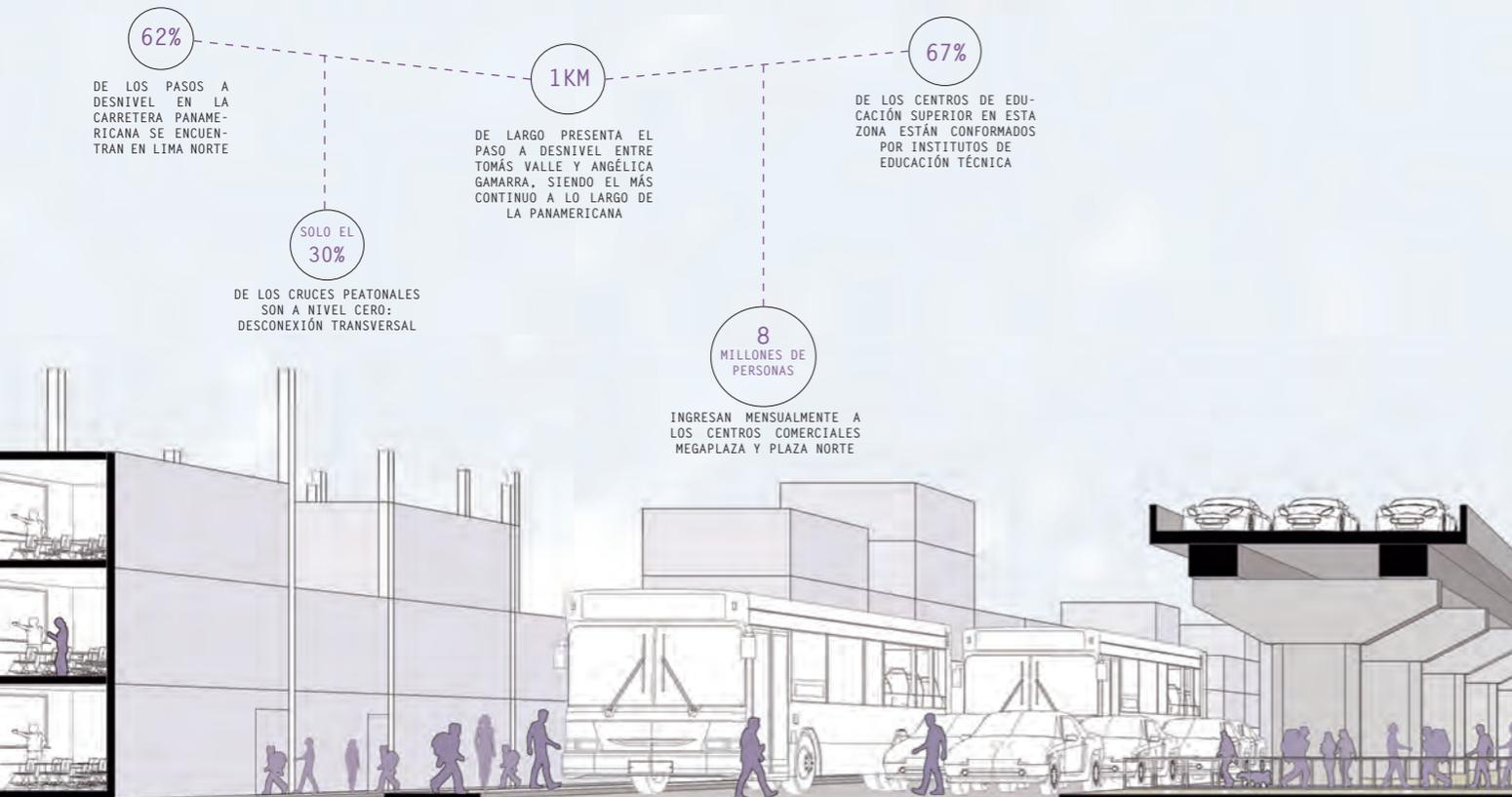


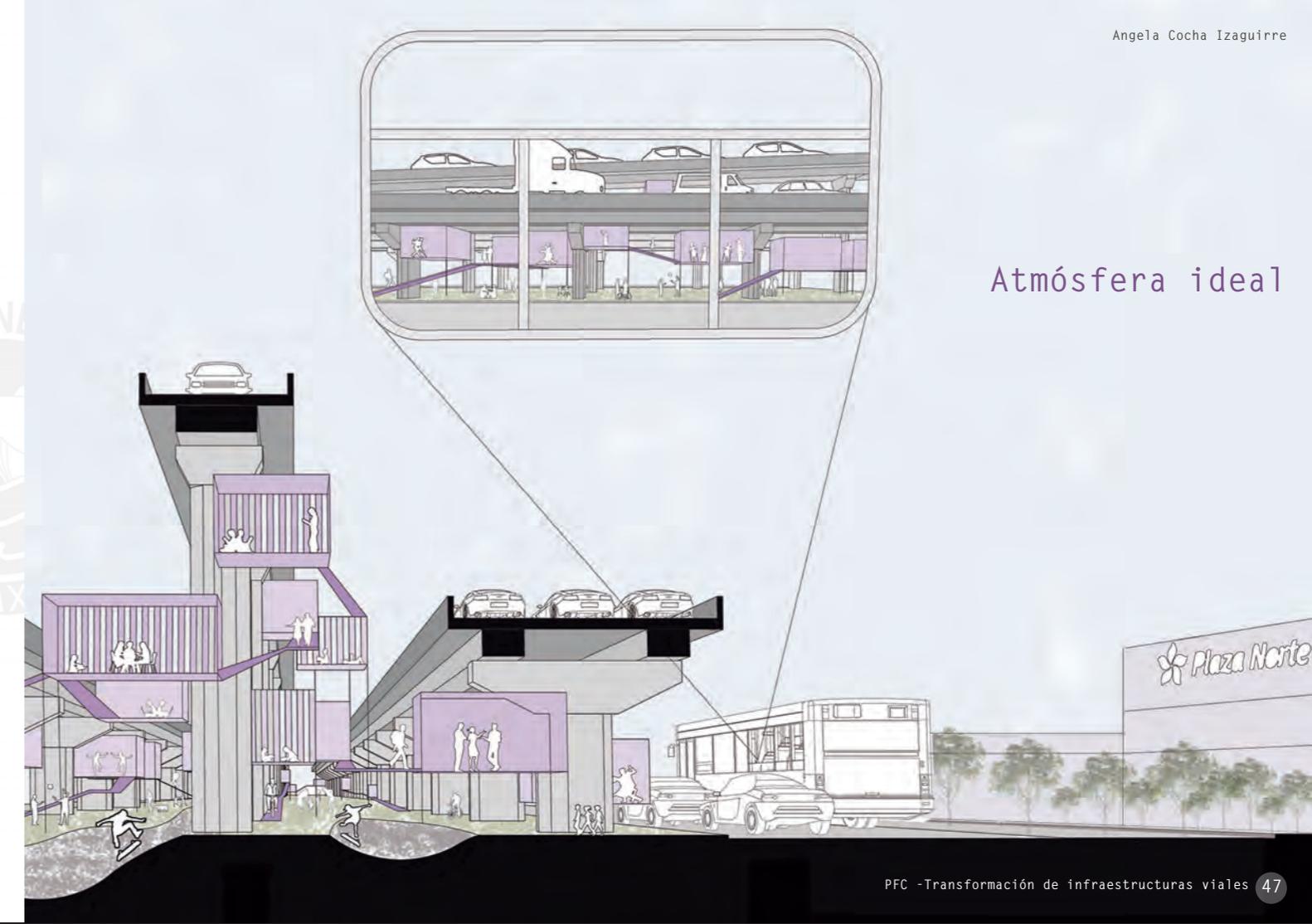
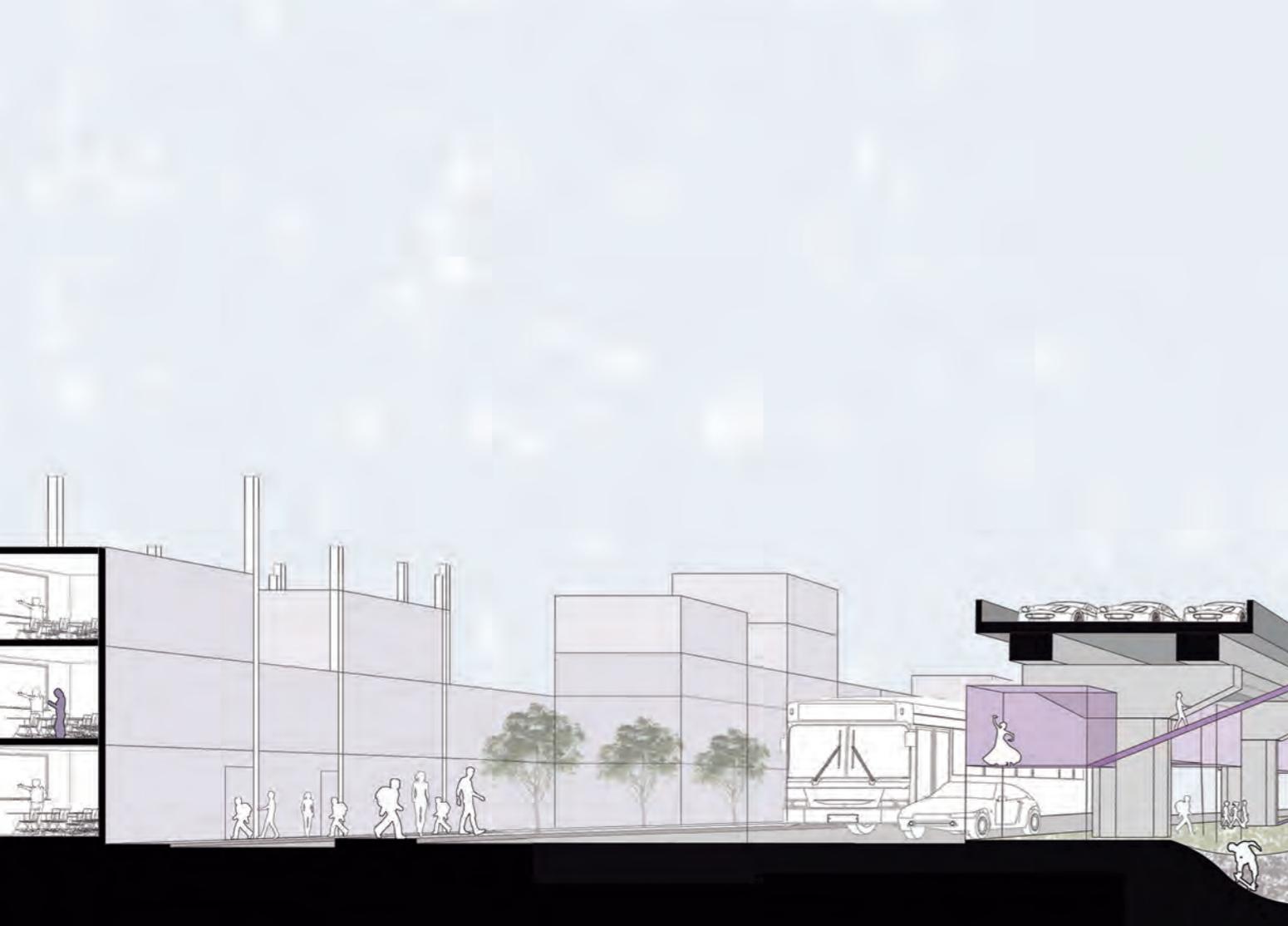
CAOS VEHICULAR CONSTANTE : Puntos conflictivos y contaminación sonora.



Análisis de confort y habitabilidad

Atmósfera actual





Atmósfera ideal

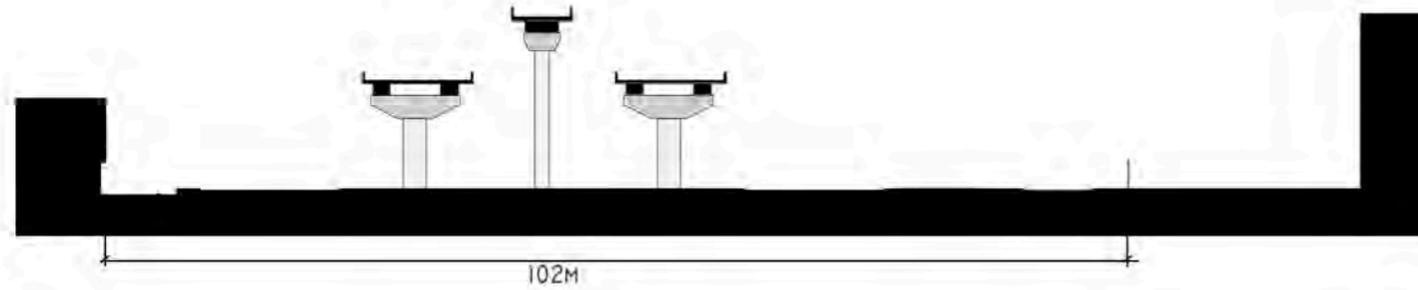


Imágen 13
Master plan conceptual: Equipamiento expansivo
Elaboración propia

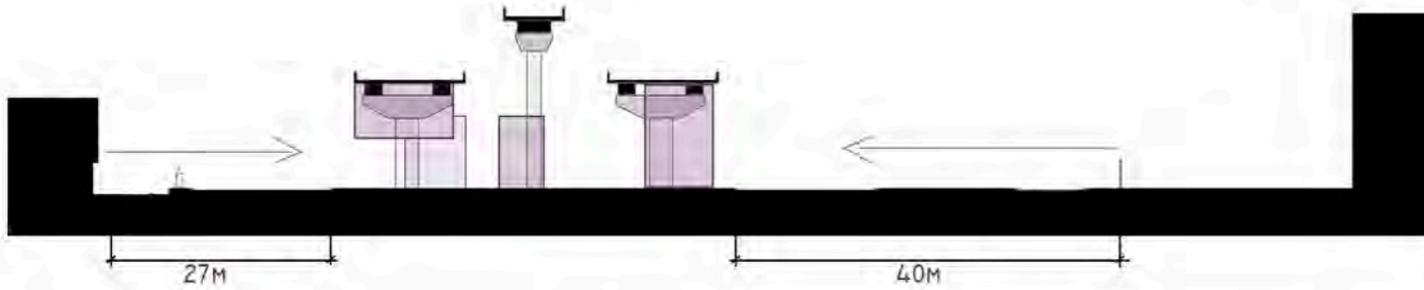
04

PROPUESTA URBANA

Problema



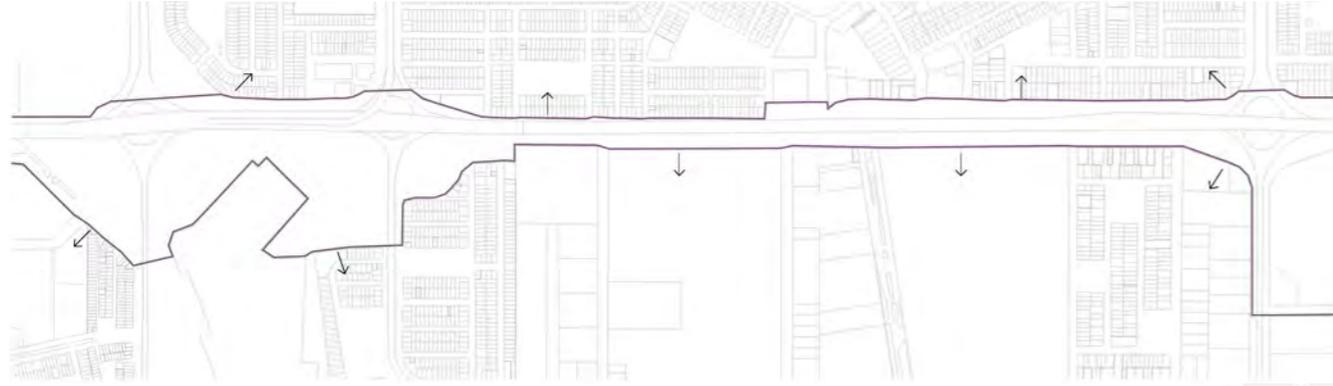
Estrategia



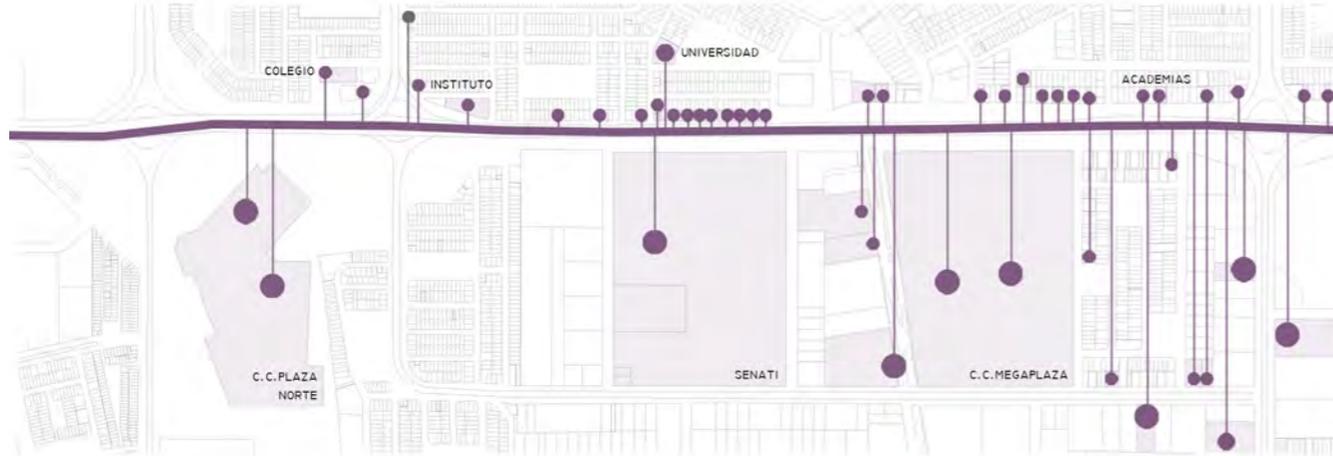
Estrategia urbana 1

Humanizar escala de vía metropolitana mediante activación de residuos viales

Problema



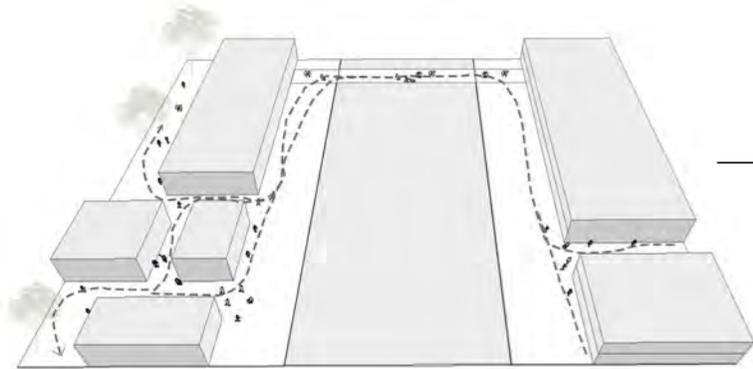
Estrategia



Estrategia urbana 2

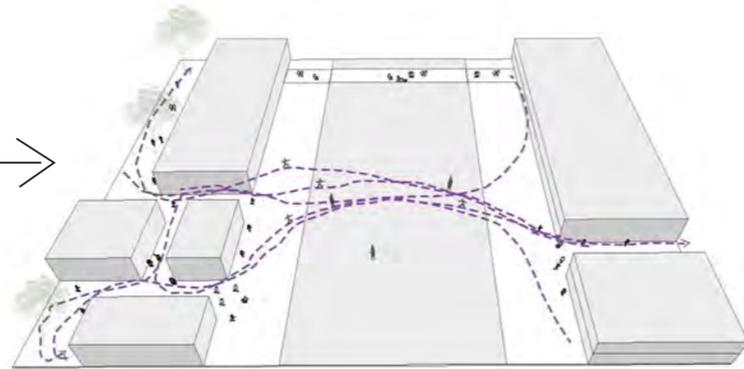
Integrar trama industrial y residencial
a través de programa educativo comple-
mentario

Problema



Los escasos cruces a nivel peatonal que existen únicamente funcionan cuando una persona controla el tráfico y no conectan calles ni pasajes existentes en la trama.

Estrategia



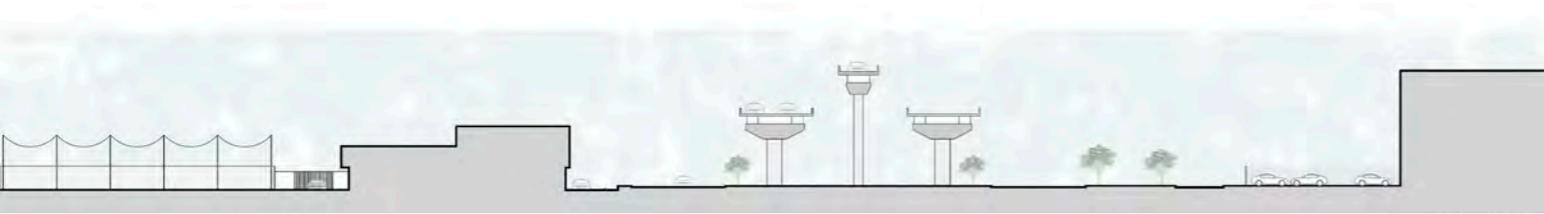
A través de la prolongación de calles que conectan parques o pasajes se busca romper la longitudinalidad de la vía e identificar puntos importantes como puertas al proyecto.



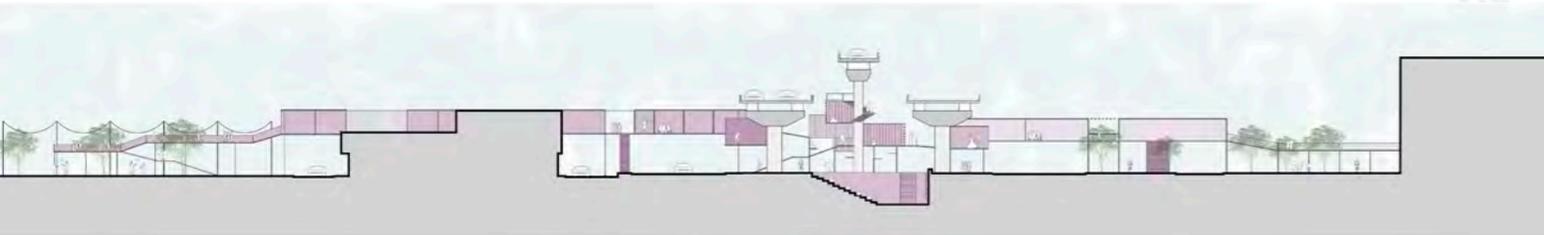
Estrategia urbana 3

Extender red peatonal existente
atravesando puntualmente la vía





Sección _ Estado actual



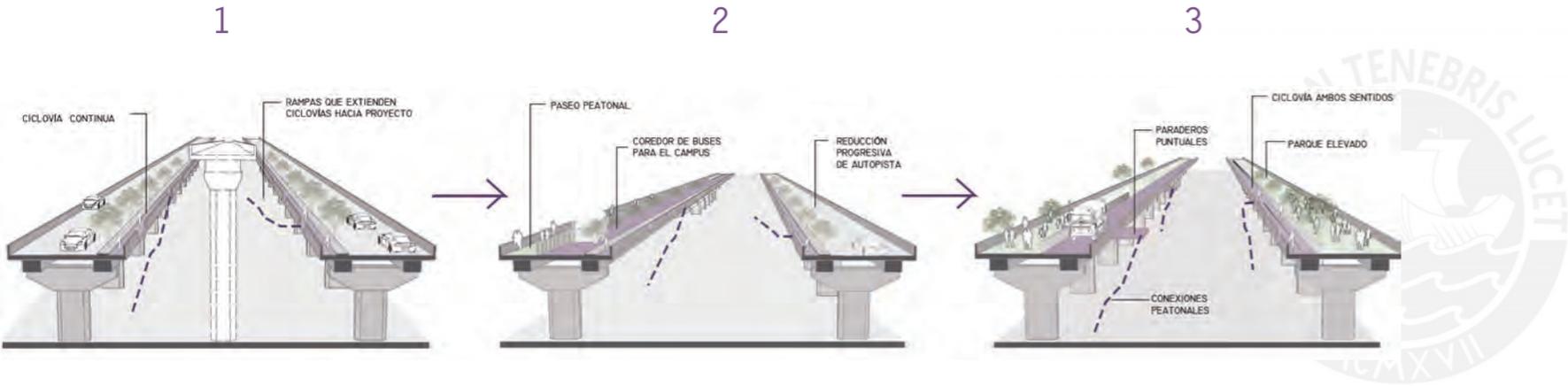
Sección _ Propuesta



Sección _ Propuesta

Idea urbana conjunto

Las estrategias buscan crear condiciones para una regeneración urbana a partir de el espacio residual y en medio de un borde en la ciudad. El fin es revincular los barrios aislados por esta gran vía, por medio de un cambio en la escala, una vinculación de usos necesarios y la accesibilidad.

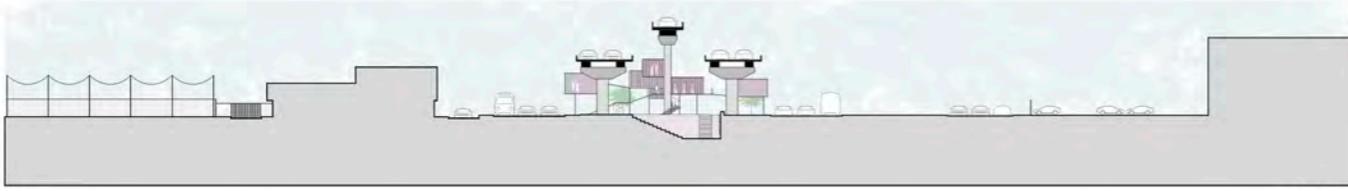


La autopista en el tiempo

A través del PLAM 2035 se han planteado una serie de proyectos que buscan favorecer al transporte público, proyectos enfocados en vías colapsadas como la Panamericana. Por ello resulta pertinente la interrogante de qué pasará cuando la apuesta por un tipo sostenible de movilidad conlleve al paulatino desuso de estas infraestructuras.

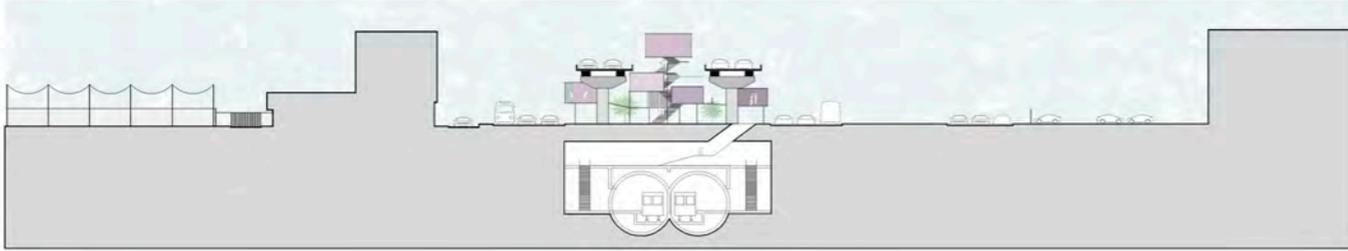


2018



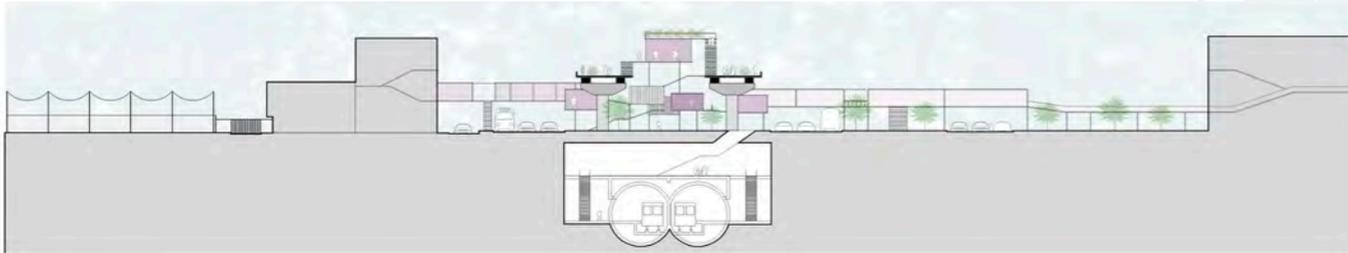
1- Habitar los residuos

2025



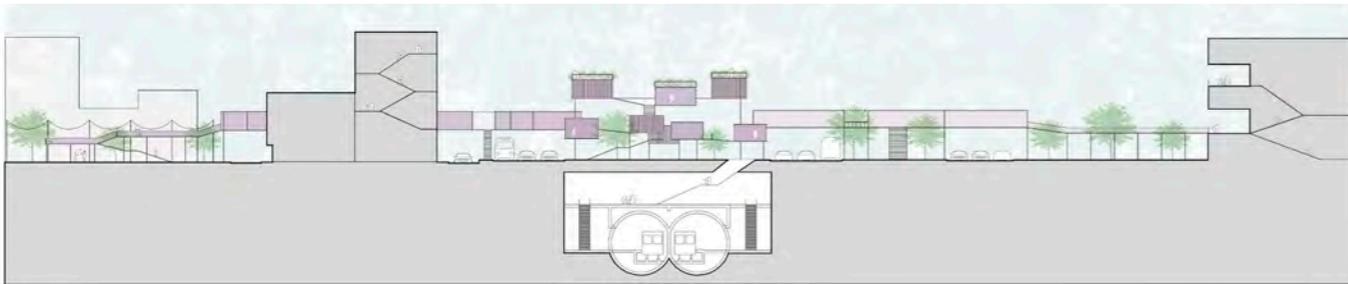
2- Eliminación de tercer nivel
(coincide con construcción de línea 3 del metro)

2035



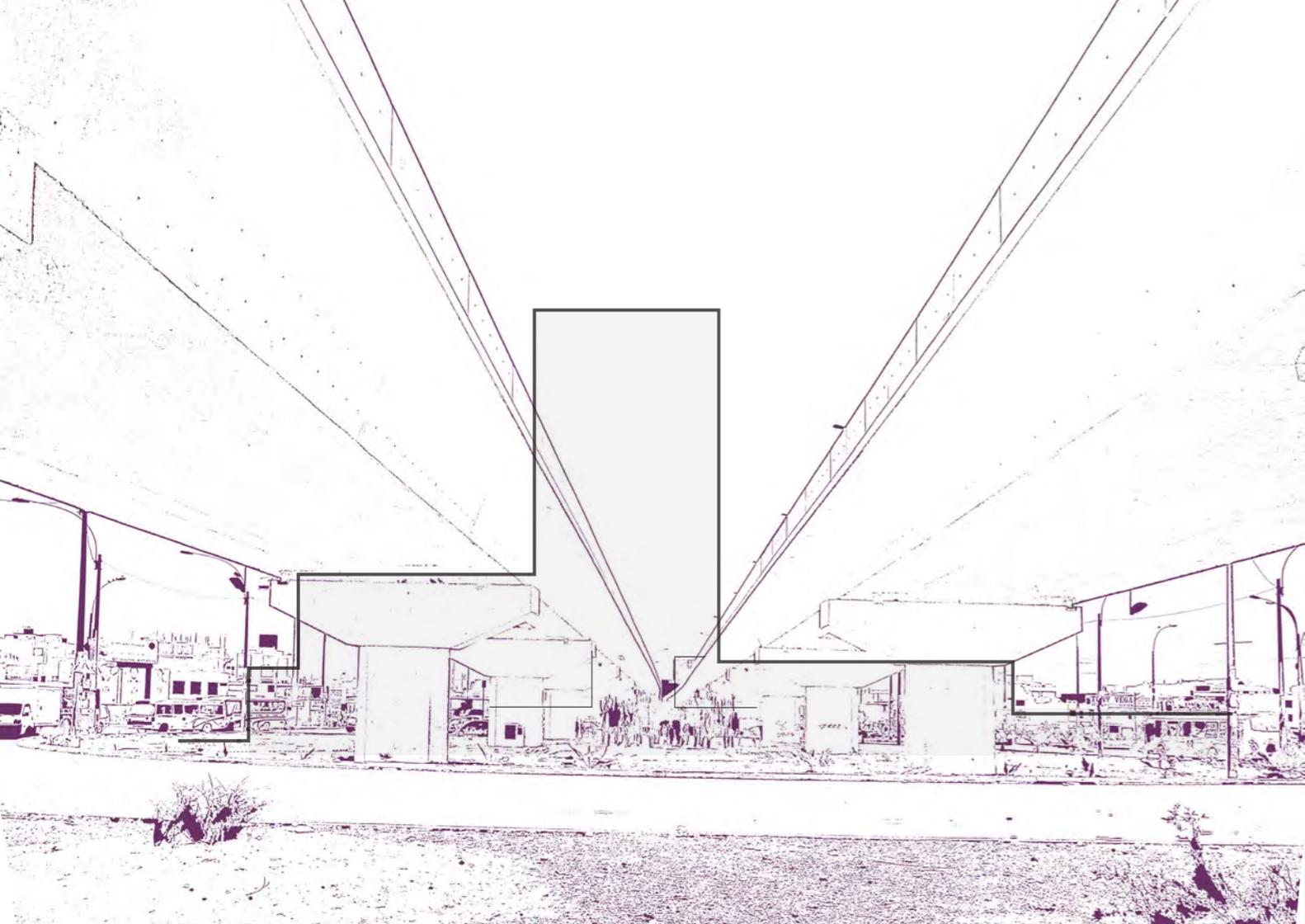
3- Peatonalización de autopista elevada
(coincide con creación de vía periurbana para Lima)

2080



4- Eliminación de infraestructura
(tiempo estimado de funcionamiento óptimo de estructura)

Visión futura



04

ELEMENTO ARTICULADOR:
CAMPUS TÉCNICO EDUCATIVO

Concentración educativa en Lima Norte

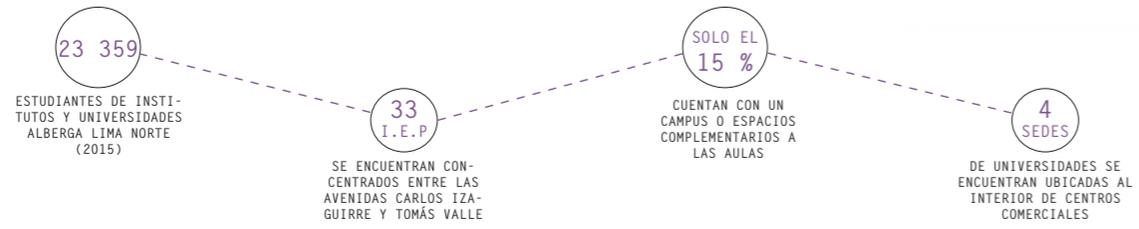


Equipamiento educativo como articulador social y urbano

Usuarios: temporalidad

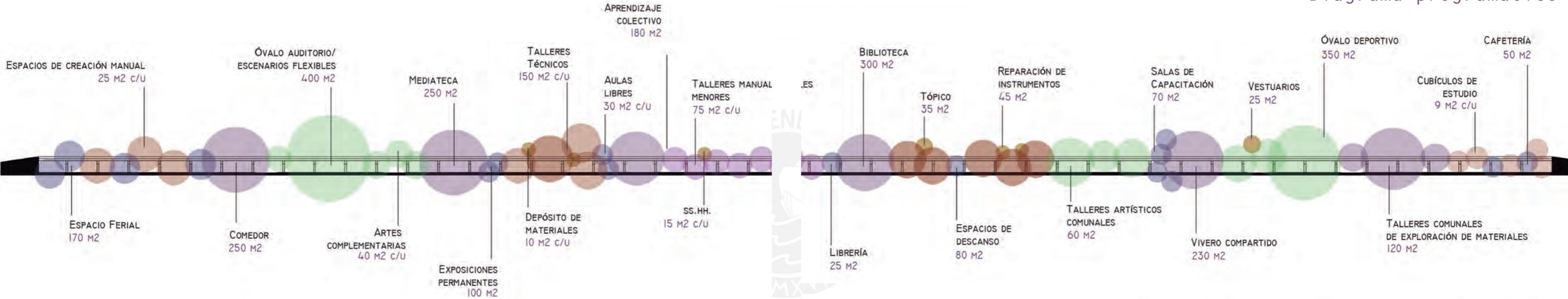


Estudiantes Vendedores ambulantes Población flotante Residentes

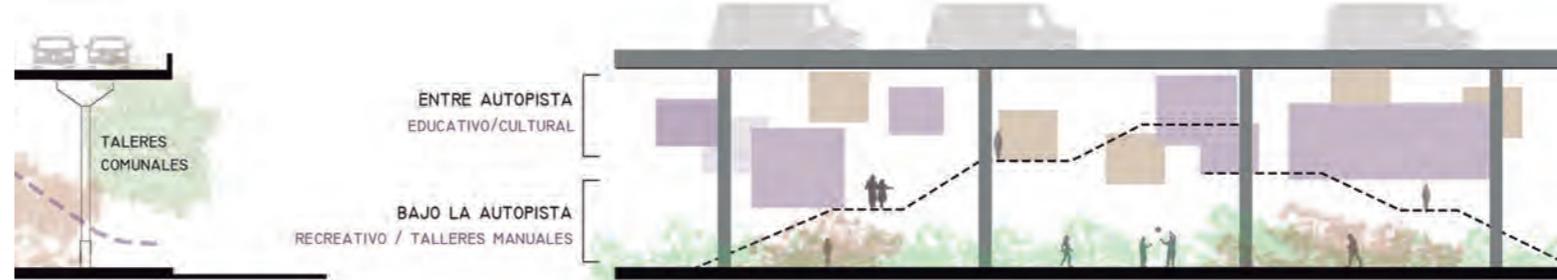


La fuerte presencia de instituciones educativas genera un uso constante del espacio por parte de los estudiantes, ya que al mezclarse colegios, universidades e institutos, los horarios de clases varían entre las 8am y las 10pm. Por estar próximo a centros comerciales y terminales, hay un flujo constante de población flotante y ambulantes y estos tres usuarios confluyen sobretodo en espacios semipúblicos ya que es el que brinda mejores condiciones de esparcimiento, mobiliario y usos que complementen sus actividades. En tanto los residentes no hacen uso máximo del espacio público y se proveen de barreras físicas evitando contacto con "extraños". No existe por tanto un espacio que complemente sus actividades educativas, barriales, culturales y que sirva de articulador de las dinámicas presentadas.

Diagrama programático



- ESPACIOS DE ESTUDIO
- ESPACIOS HITO
- ESPACIOS DE ARENDIZAJE TÉCNICO
- ESPACIOS CONECTORES
- ESPACIOS RECREATIVOS
- ESPACIOS DE SERVICIO
- ESPACIOS DE TRABAJO ARTÍSTICO



Exploraciones formales

Proyecto como envolvente
estructura independiente



Revalorizar columnas
circulación y acercamiento



Posibilidad de tensar en
estructura existente

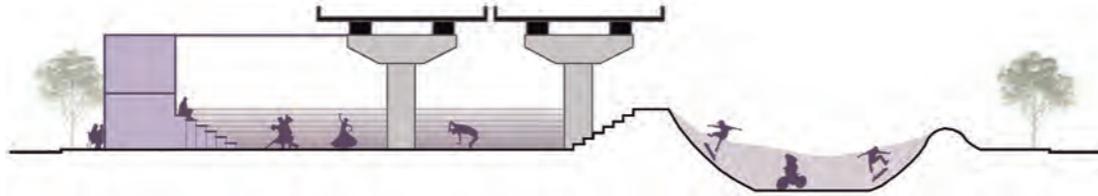


Cruces peatonales como puertas de proyecto
Contenedores - módulos programáticos



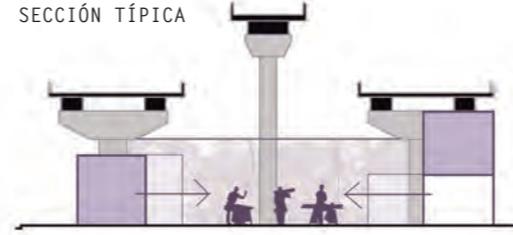
SECCIÓN ÓVALO

BAJO LA ESTRUCTURA



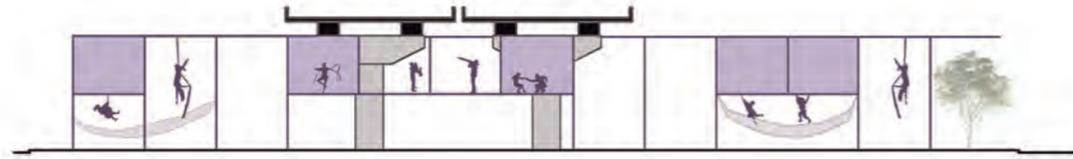
Aprovechar mayor sección para plaza anfiteatro y espacios deportivos.
Módulos comerciales como anillo para mantener activo el óvalo.

SECCIÓN TÍPICA

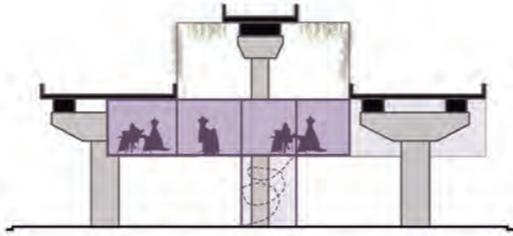


Contener talleres técnicos con espacios servidores y circulación pública

ENTRE LA ESTRUCTURA

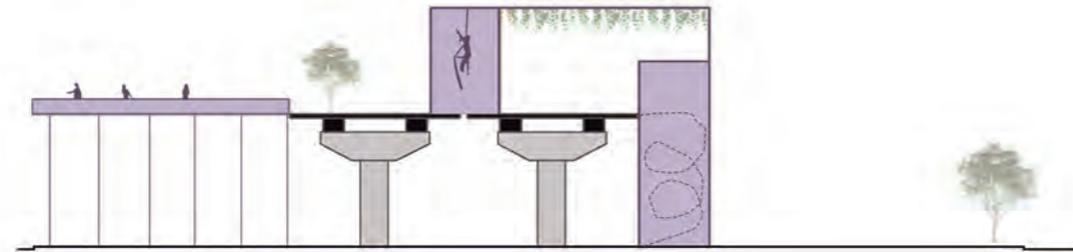


Crear escenario para la ciudad : talleres artísticos elevados.
Espacios lúdicos nacen de la misma estructura

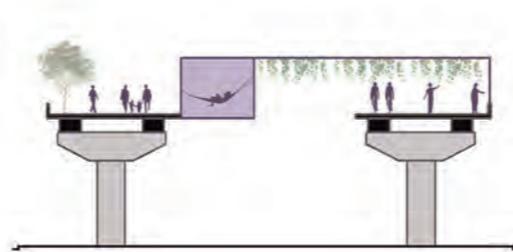


Espacios de estudio y talleres menores elevados. Protección contra para ruido superior

SOBRE LA ESTRUCTURA



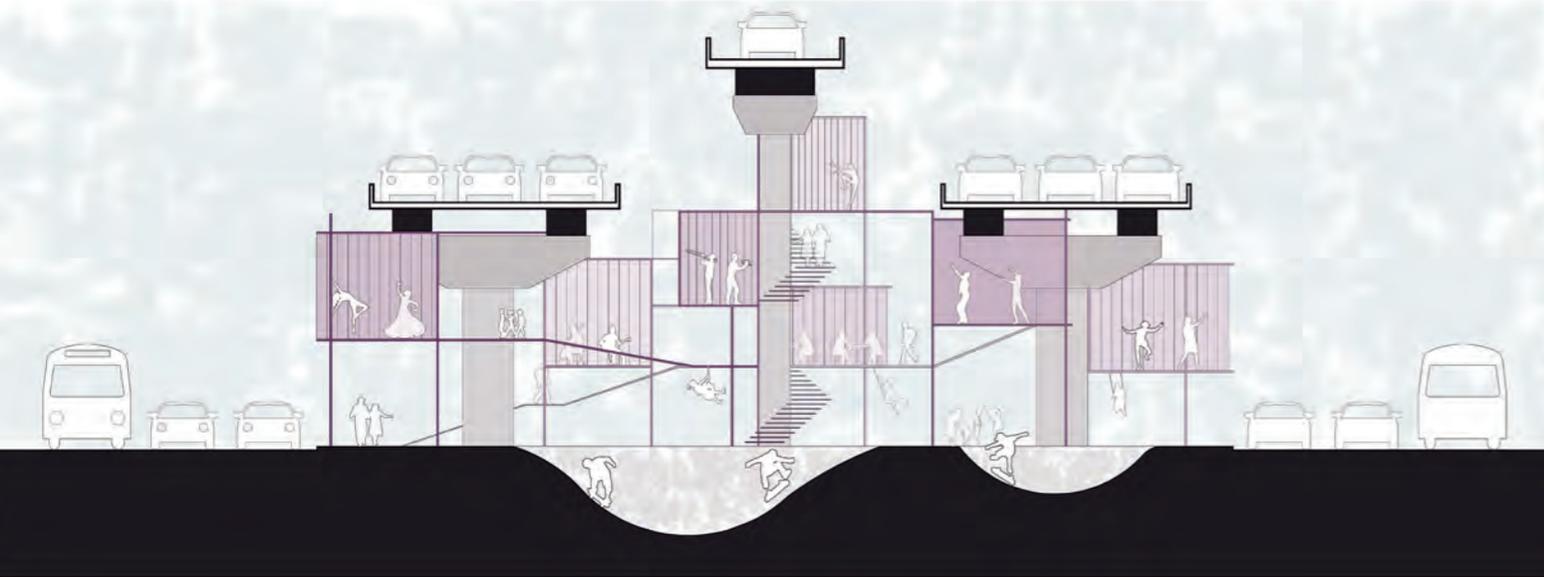
Extensión transversal de mirador .
Estructuras ahora cargan espacios deportivos para la ciudad



Nuevo paisaje superior : Jardín continuo complementado por módulos de descanso.

Exploraciones de transformación del puente a partir de elementos modulares

Momento: Escenarios y talleres artísticos



Atmósfera 2018

Primer nivel de uso público y lúdico, segundo niveles hacia la calle se convierten en escenarios y una nueva fachada para la ciudad. Los niveles contenidos funcionan como talleres artísticos.



Atmósfera 2025

El espacio público se articula con los ingresos hacia la estación, dotando de escenario artísticos temporales contenidos. El tercer nivel es eliminado y los espacios crecen en altura y se relacionan visualmente con autopista elevada.



Atmósfera 2035

Se plantea eliminar una estructura, creando un parque hacia la fachada residencial del borde. Así mismo, los módulos se expanden transversalmente sin interrumpir el tránsito de la vía y proyectando usos.



Vista desde calle residencial
Atmósfera 2018



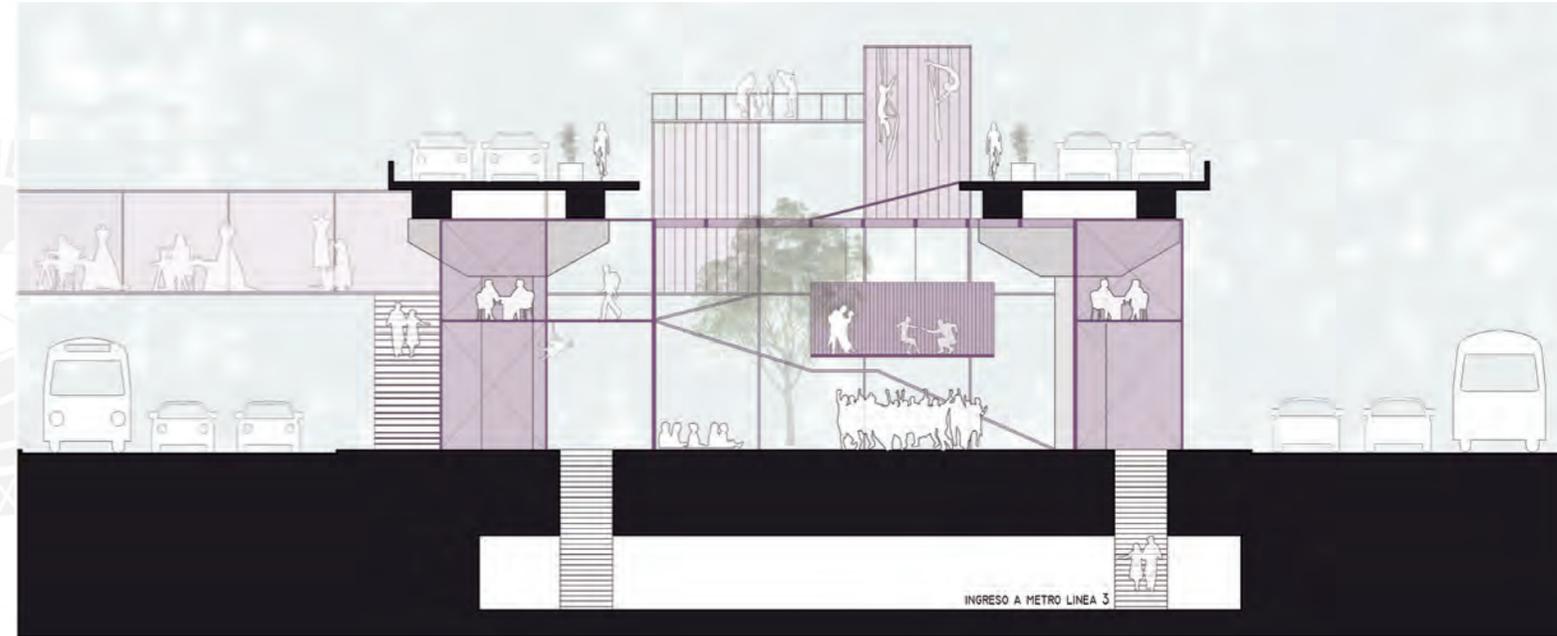
Vista desde calle residencial
Atmósfera 2035

Momento: Mediateca y talleres técnicos



Atmósfera 2018

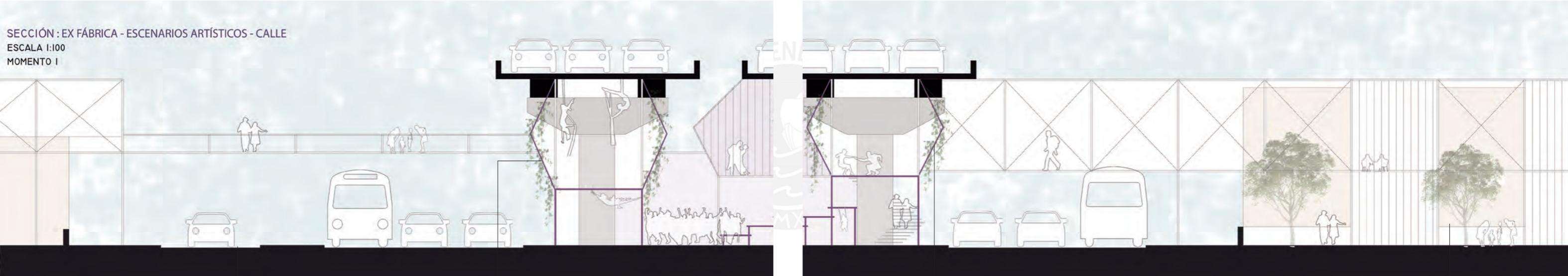
La mediateca se encuentra contenida por los bloques servidores de los extremos y observa hacia los patios de talleres técnicos, los mismo que presentan estructuras que pueden ir variando en el tiempo y plataformas móviles que funcionen de diferentes maneras a lo largo del día.



Atmósfera 2018

Se plantean ciclovías en la autopista elevada que se conecten hacia las áreas públicas del proyecto. Los módulos de las fachadas se mantienen y el espacio central varía por medio de estructuras móviles.

Momento: Escenarios artísticos y de espectáculos



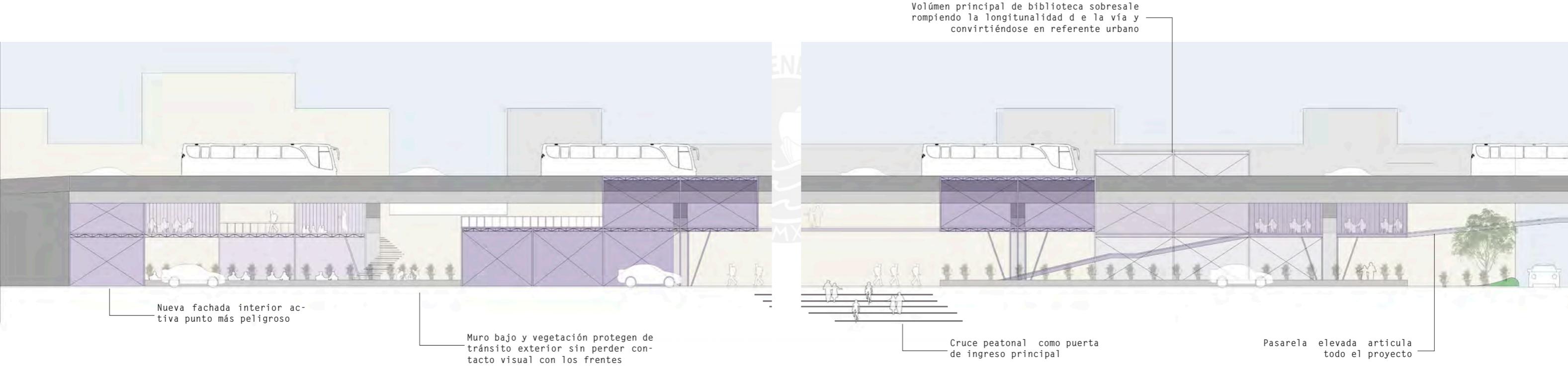
Se reducen las vías auxiliares al mínimo permitido, permitiendo aplicación de veredas contiguas

Exploración formal de módulos busca relacionarse con columnas pre existentes, usandolas como un propio techo y límite.

Vegetación permite control visual en espacios con mayor privacidad.

Extensión del programa ingresa a calle residencial como módulos comerciales, articulándose con alameda propuesta.

Elevación: Momento biblioteca



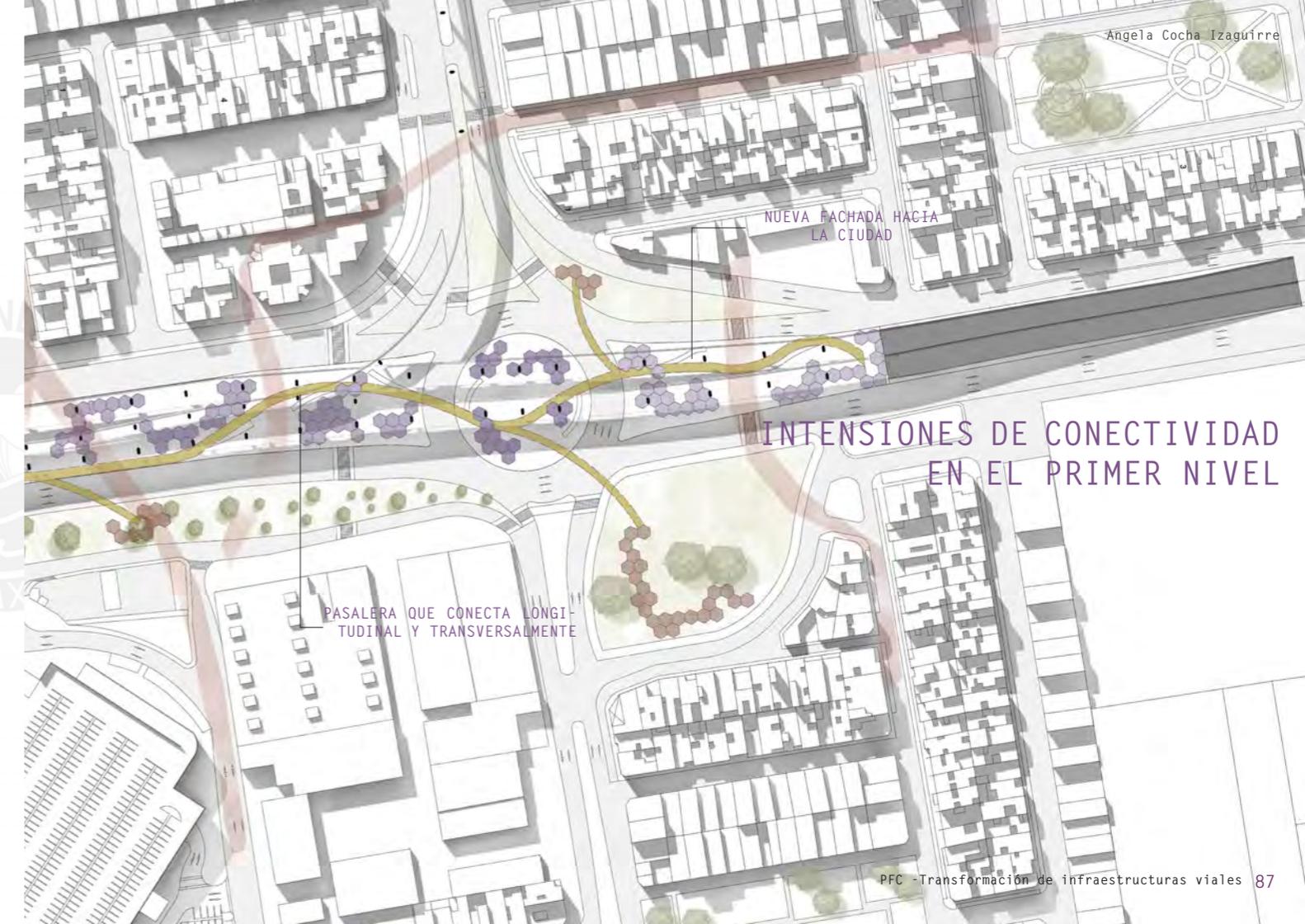


Se aprovecha el vacío central entre autopistas para elevar los programas deportivos menores

Vegetación como colchón que protege de ruido y flujo vehicular externo.

La circulación se ubica en las columnas exteriores y se deja el espacio central vacío para anfiteatro

Elevación:
Momento óvalo anfiteatro deportivo





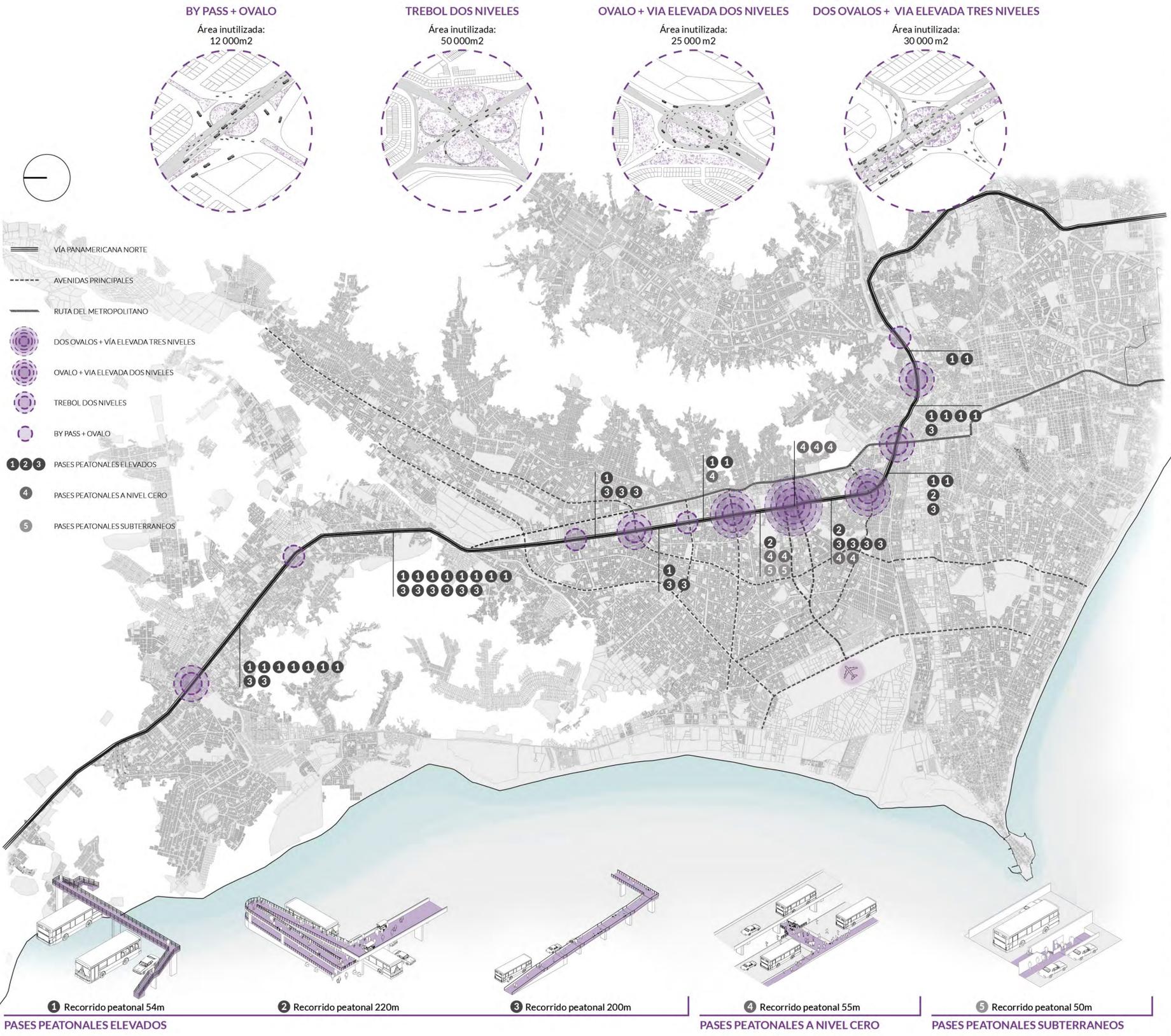
PLANIMETRÍA

APROXIMACIÓN PANAMERICANA NORTE

Situación actual y planes viales como oportunidad

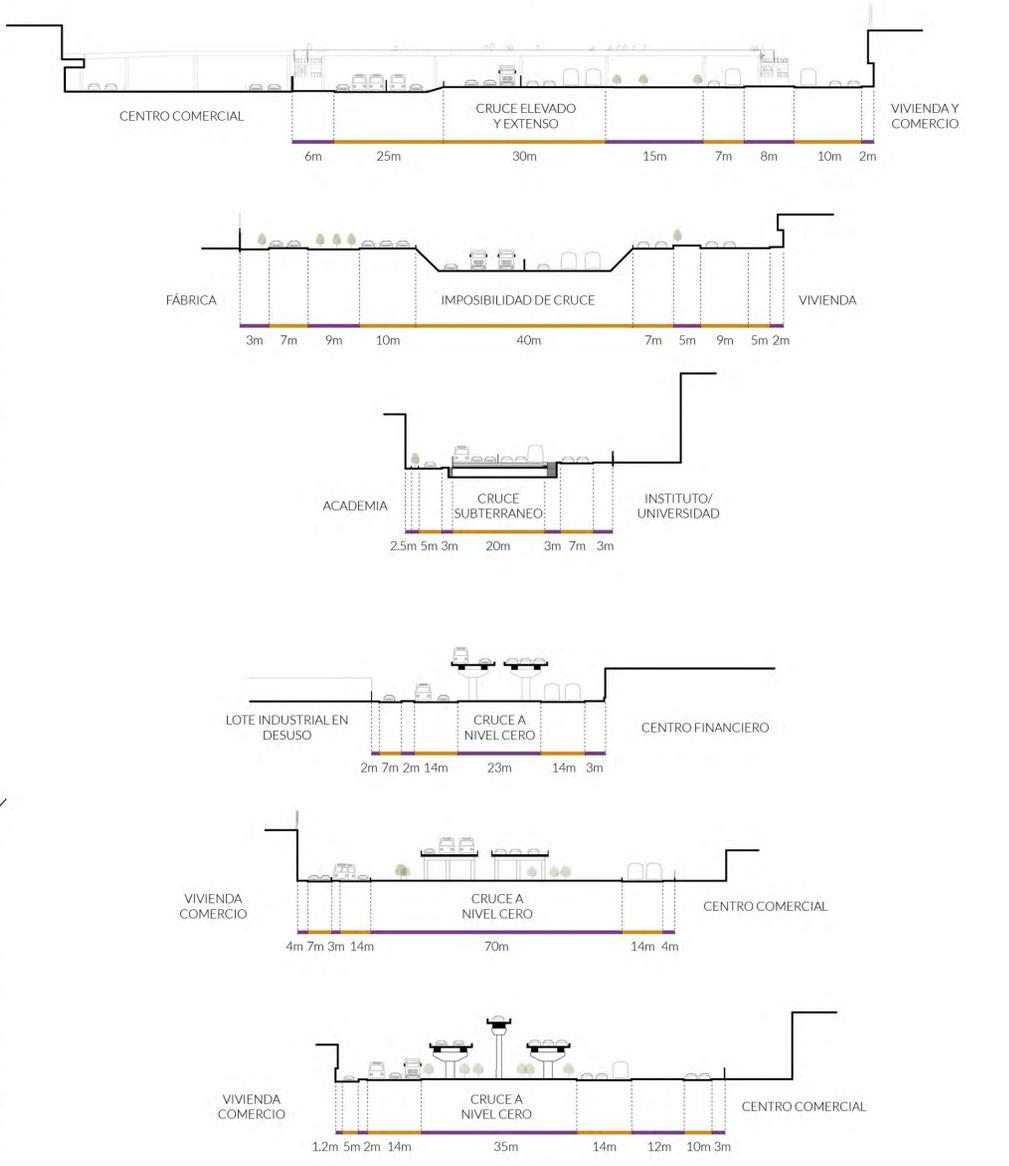
1 INFRAESTRUCTURAS VIALES MASIVAS VS INACCESIBILIDAD PEATONAL

Una de las mayores problemáticas de la ciudad es el gran déficit de área peatonal, viéndose fuertemente contrarrestada por las masivas construcciones viales en los últimos 20 años. Esta realidad se muestra con mayor intensidad a lo largo del eje de la Av. Panamericana Norte, vía que conecta hacia el centro y sur de la ciudad y en cuyo trayecto las conexiones o articulaciones a nivel peatonal son casi inexistentes, viéndose reducidas a puentes elevados de un ancho no mayor a 3m. Las únicas conexiones transversales a nivel de calle son aquellas ubicadas bajo infraestructuras viales de 2 o 3 niveles, las mismas que dejan a su paso enormes vacíos urbanos como elementos potenciales de intervención y transformación.



2 LA VÍA COMO FRACTURA

Las dimensiones de la carretera Panamericana generan un aislamiento y ruptura entre los barrios existentes hacia cada lado de la vía, dificultando su conexión. Se identifica que los pocos cruces existentes a nivel cero coinciden con grandes secciones de berma central, las cuales quedan como resultado de la construcción de una serie de pasos elevados.



3 PLANES VIALES A EJECUTARSE CON MIRA AL AÑO 2050

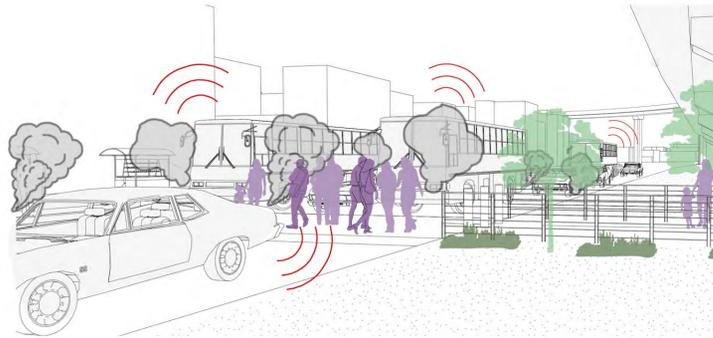


A pesar de las grandes construcciones viales en este eje, actualmente se encuentra colapsado, por lo cual se han venido planteando proyectos a futuro para modificar su jerarquía de ser una vía metropolitana a un corredor complementario, donde el paso de la futura Línea 3 del Metro de Lima supliría la alta demanda por un transporte público masivo. Se plantea la construcción a futuro a la Vía Periurbana, la cual supliría la función de ser ese eje articulador de Norte a Sur.

Ante este escenario, ¿Cuál es la pertinencia de las infraestructuras hoy presentes y de los monumentales vacíos urbanos que generan?

PASO A DESNIVEL Y SU PERTINENCIA FUTURA

Potencialidad de reutilización y resignificación en la ciudad



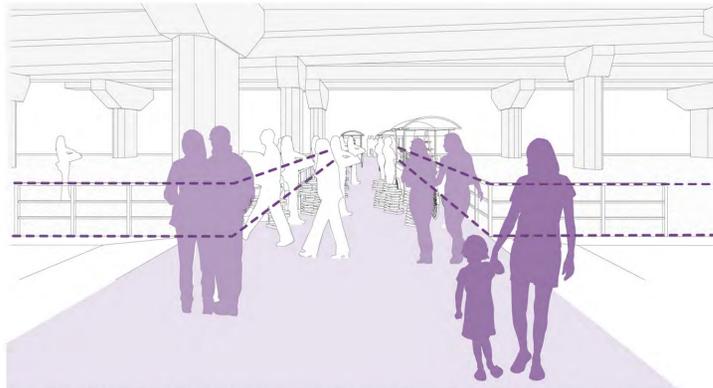
Según un estudio de la UTEC: **1 hora en Plaza Norte equivale a fumar 5,9 cigarrillos.**

Asimismo, en este lugar se llega a los **79 dB**, siendo el límite máximo 70db según OEFA.

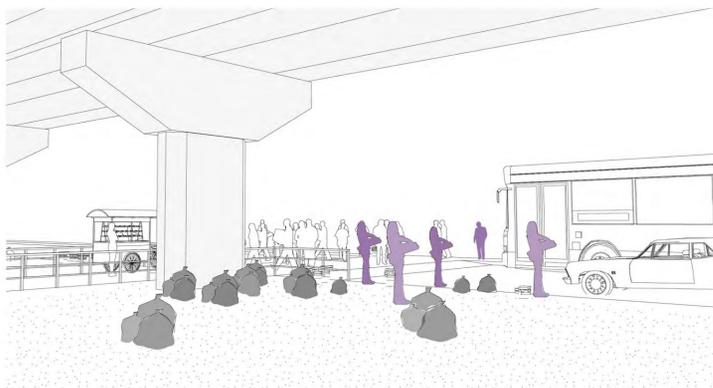
A pesar de tener 30 000 m² de huella de la estructura, la vegetación (ornamental en su mayoría) se encuentra únicamente en los cruces.

Esto deja el espacio usado como botadero de basura o desmonte.

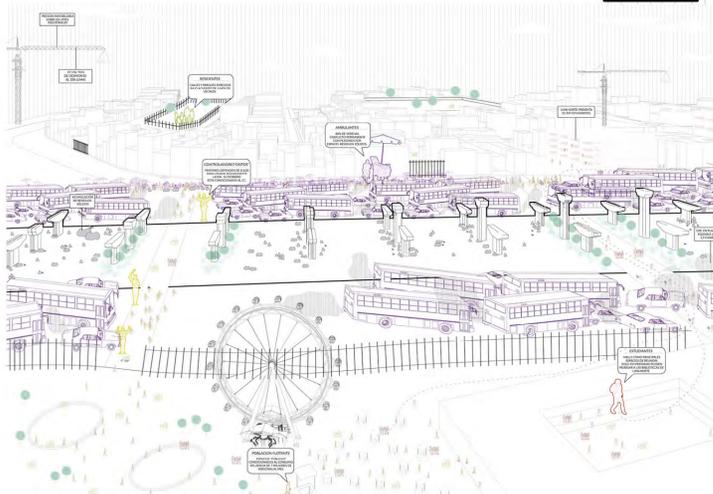
CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y SONORA Y VEGETACION MÍNIMA



CONCENTRACION DE AMBULANTES Y AISLAMIENTO DE CRUCES PEATONALES

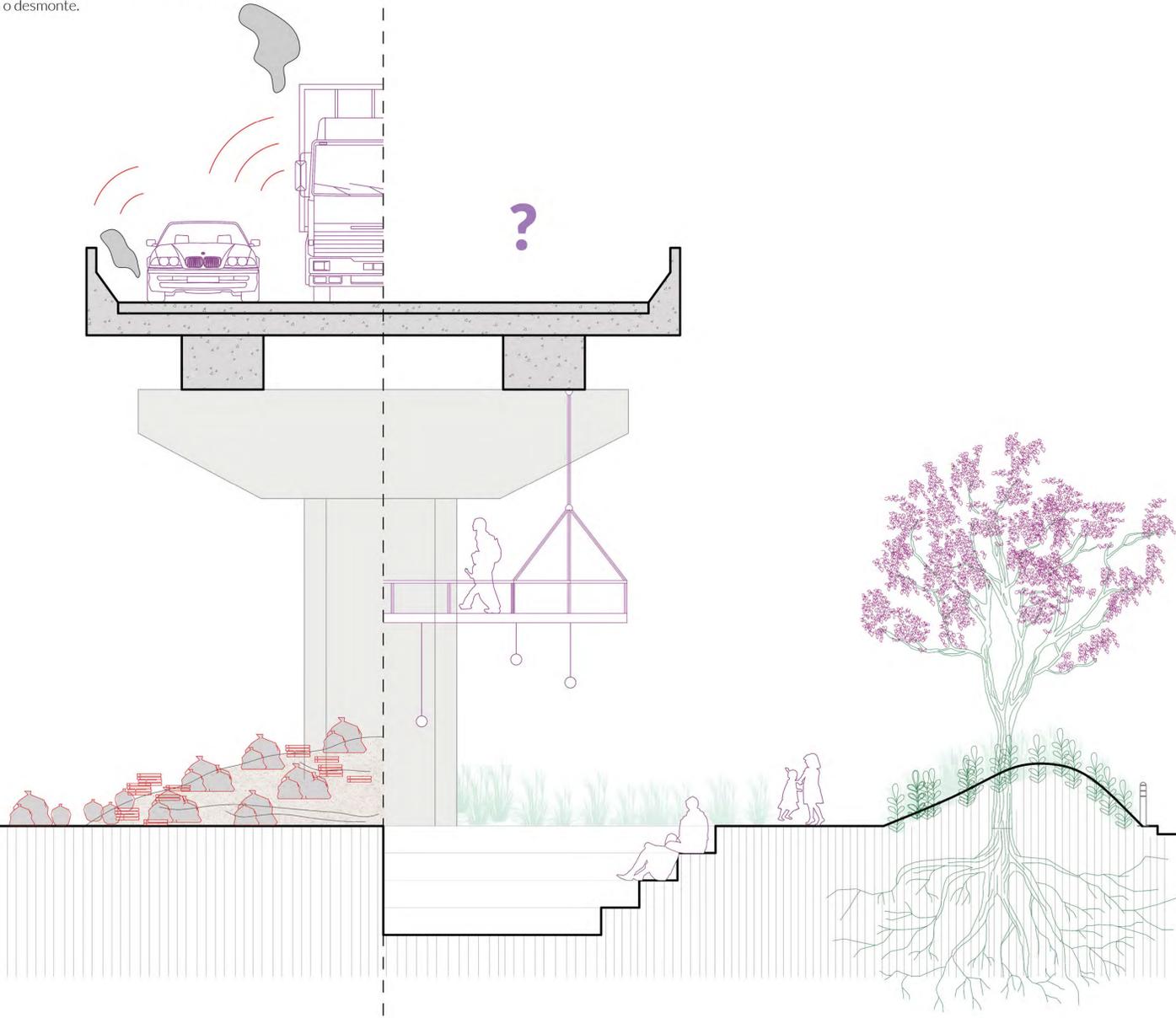


AGLOMERACION DE BASURA Y SENSACION DE INSEGURIDAD



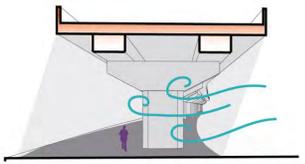
MAPA DE ACTORES:
Conflicto constante entre vehículos y peatones. La infraestructura que divide lo comercial de lo residencial

¿POR QUÉ SE DEBERÍAN MANTENER?



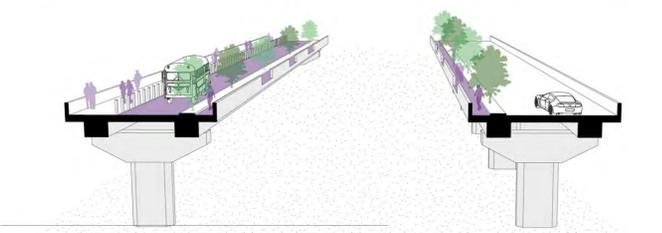
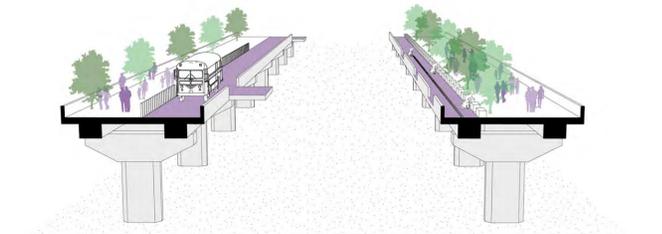
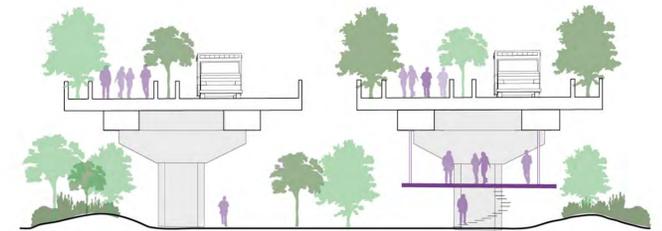
IMPACTO AMBIENTAL

En Lima se generan alrededor de 19 toneladas diarias de residuos, del cual un pequeño porcentaje logra ser reciclado adecuadamente.



CONFORT CLIMÁTICO

Siendo Lima una ciudad desértica y con niveles de radiación extremadamente altos (11-18), esta estructura de 1km de longitud semitechada brinda lo básico para generar un espacio habitable: sombra de día y calor de noche de bido a la inercia térmica.



ESTRUCTURA VERSÁTIL

El cambio progresivo de la Panamericana hacia un corredor urbano abre la posibilidad de reutilización de sus estructuras.

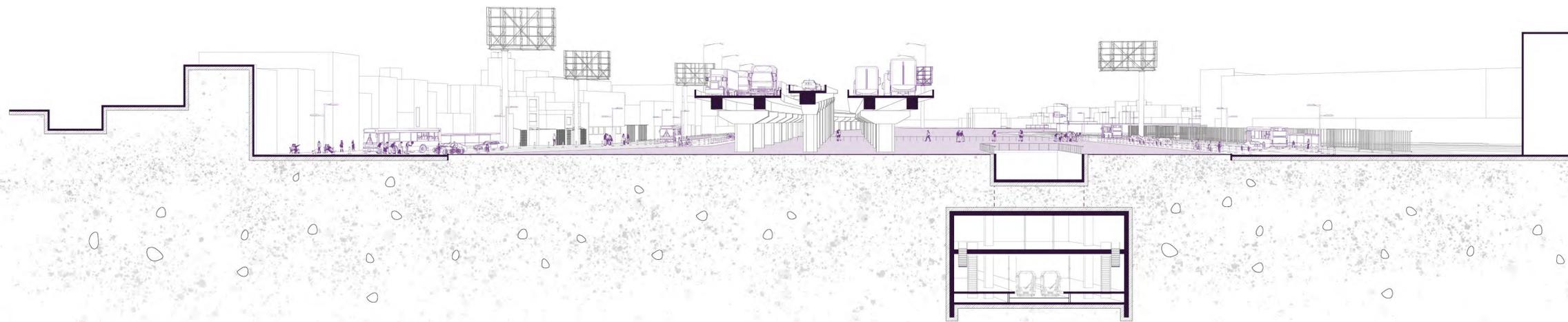
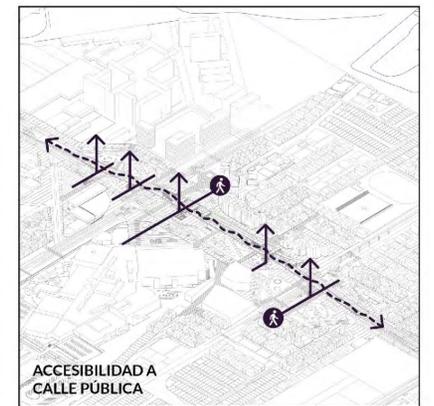
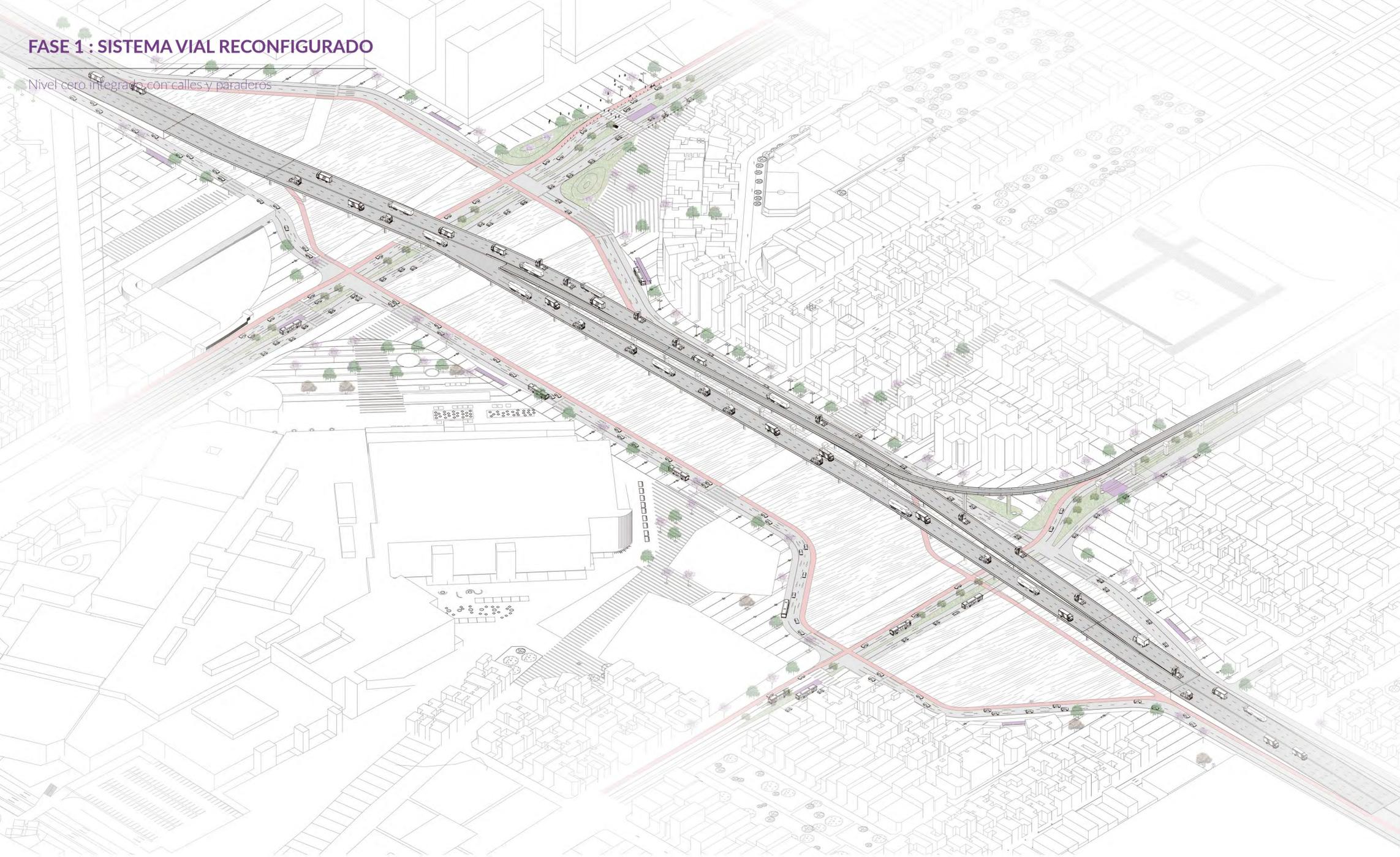
VISIÓN DE PROYECTO

"La modernidad ya no podía permitirse el lujo de lanzarse a una "acción despojada de toda experiencia previa" (como decía De Man), de "borrar cualquier cosa anterior con la esperanza de conseguir finalmente un auténtico presente...debían aprender a entenderse con el mundo que tenían, y actuar desde él." (Berman, 1988)



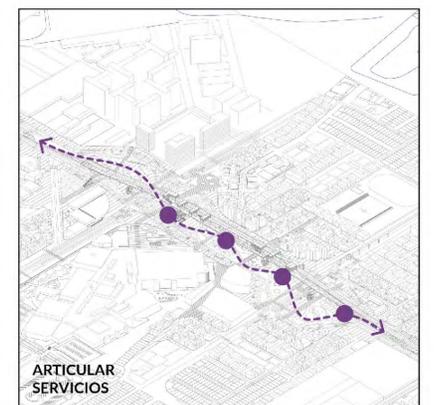
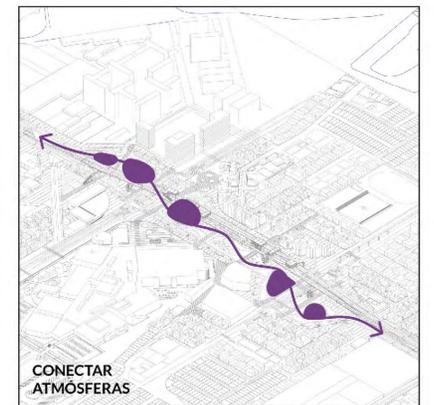
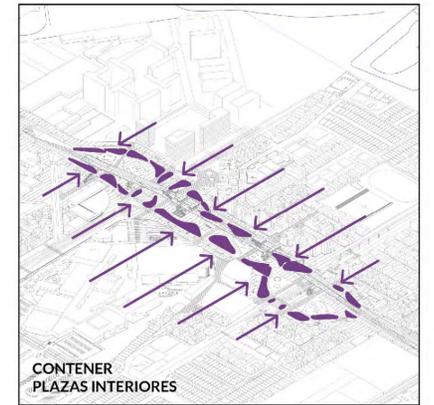
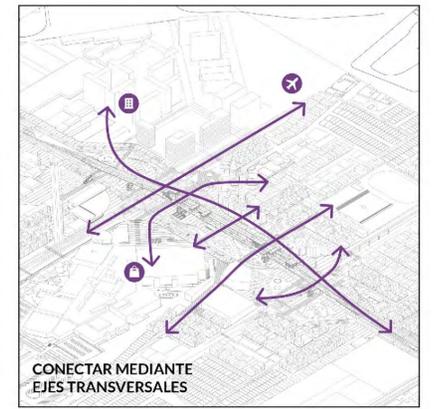
FASE 1 : SISTEMA VIAL RECONFIGURADO

Nivel cero integrados con calles y paraderos



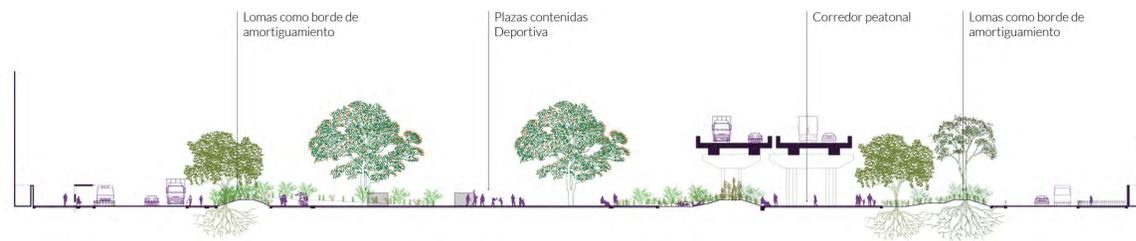
FASE 2 : PARQUE METROPOLITANO

Estrategias y atmósferas urbanas

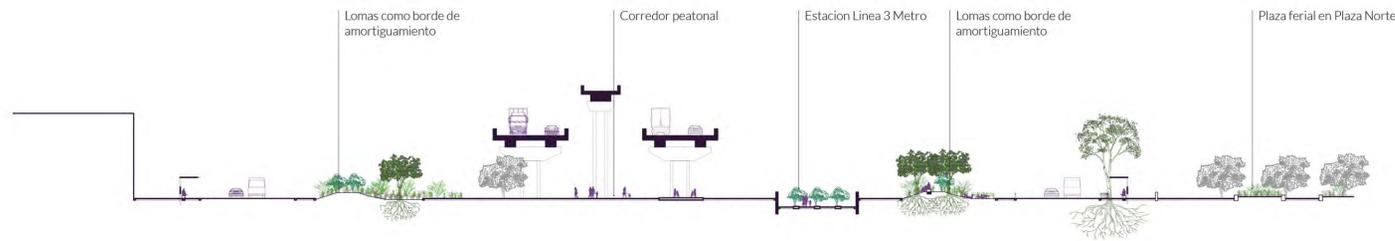


CATÁLOGO DE VEGETACIÓN

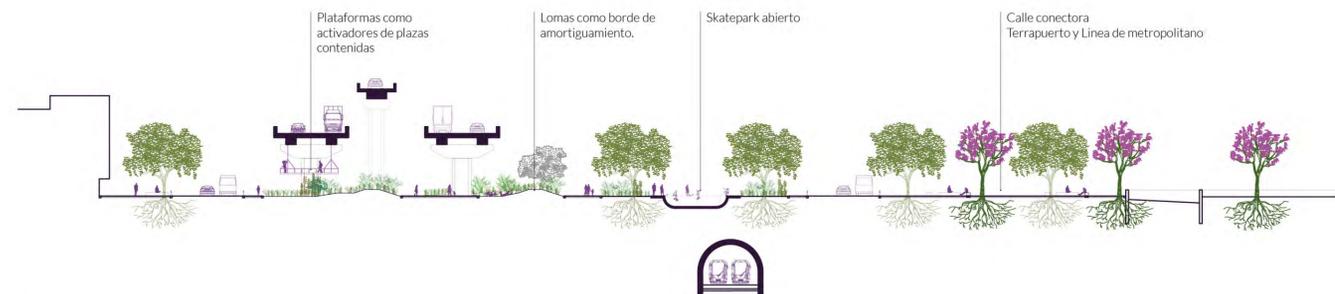
Atmósferas a lo largo de parque



CORTE A



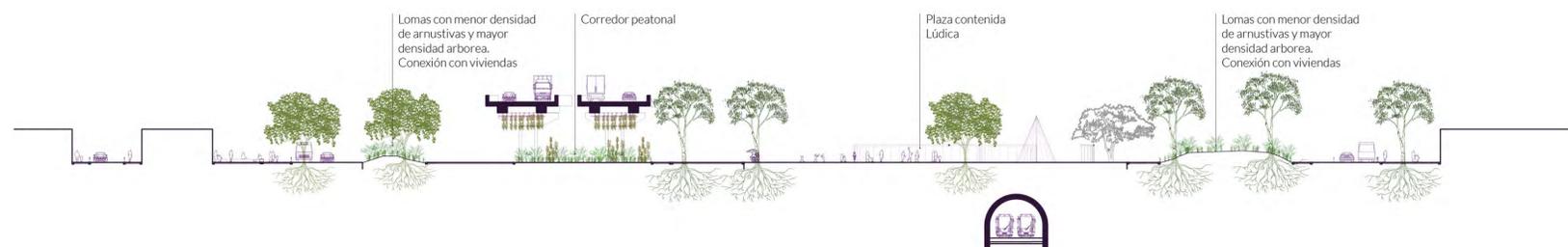
CORTE B



CORTE C



CORTE D



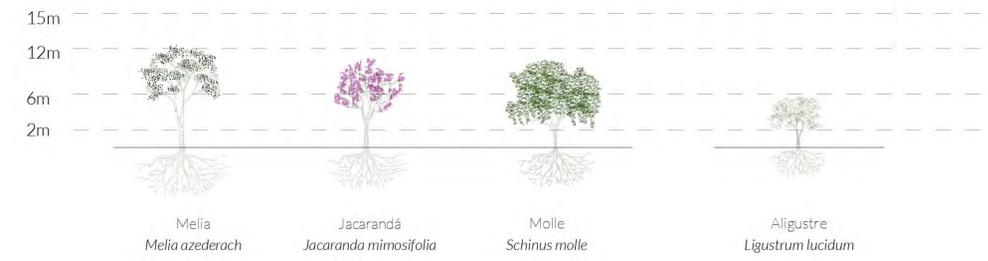
CORTE E

CATALOGO VEGETAL

ARBOLES

CALLES Y CRUCES PRINCIPALES

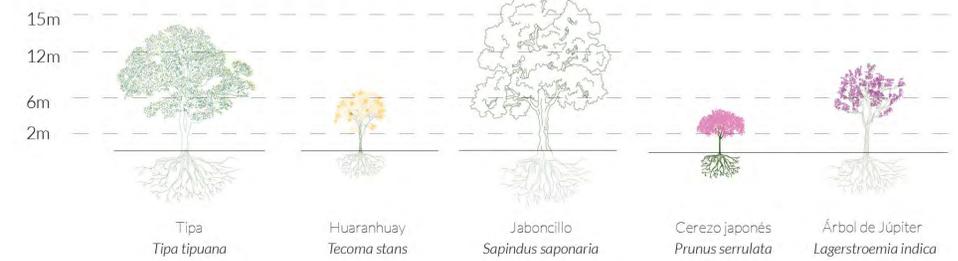
EJES TRANSVERSALES



PLAZA DEPORTIVA

PLAZA CULTURAL

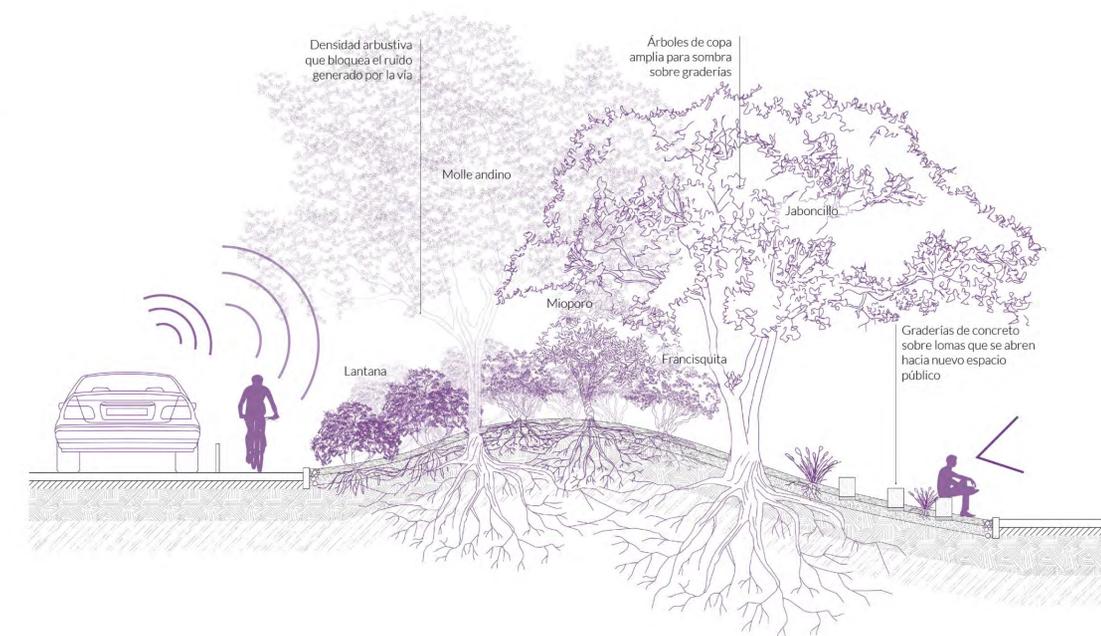
PLAZA LUDICA



ARBUSTIVAS AMORTIGUAMIENTO

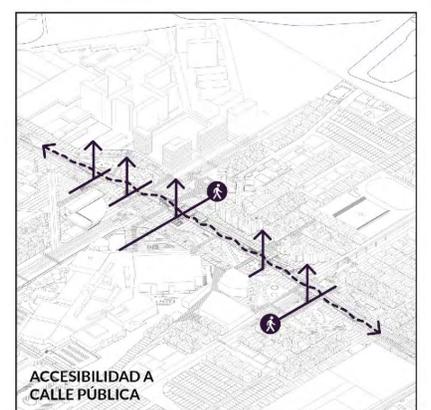
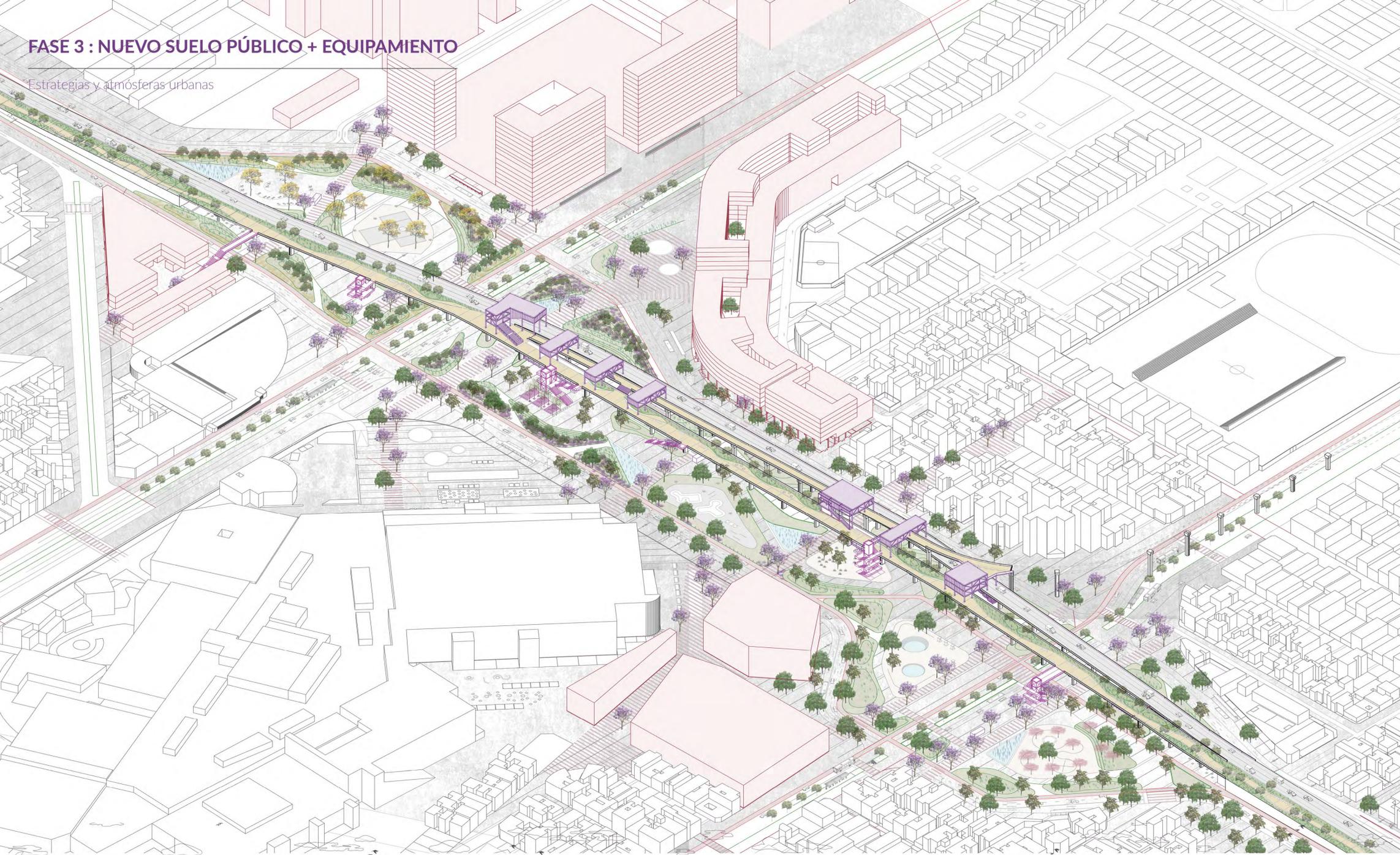


DETALLE LOMAS



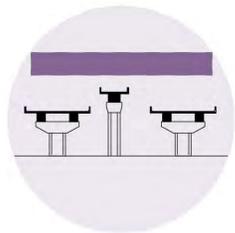
FASE 3 : NUEVO SUELO PÚBLICO + EQUIPAMIENTO

Estrategias y atmósferas urbanas



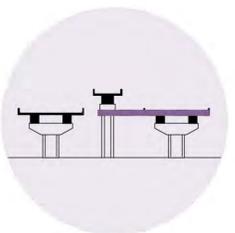
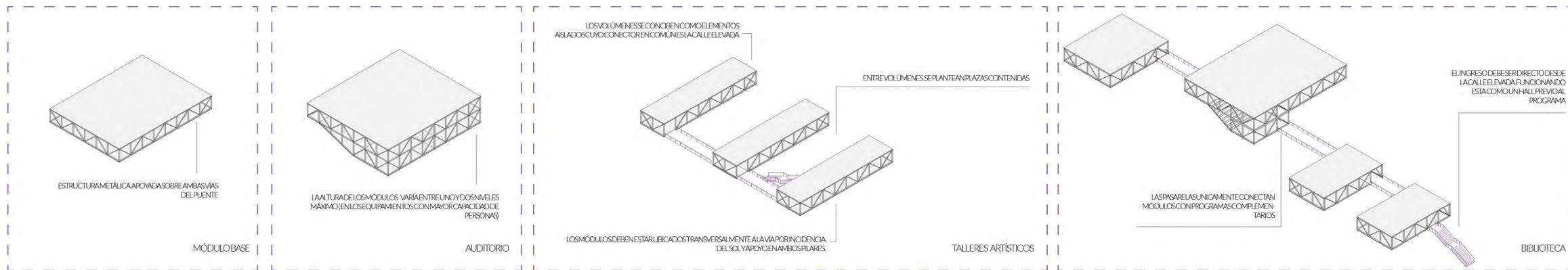
CATÁLOGO DE ARTEFACTOS POR NIVELES

Elementos de conexión y activación del parque



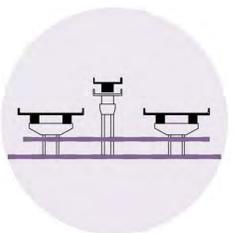
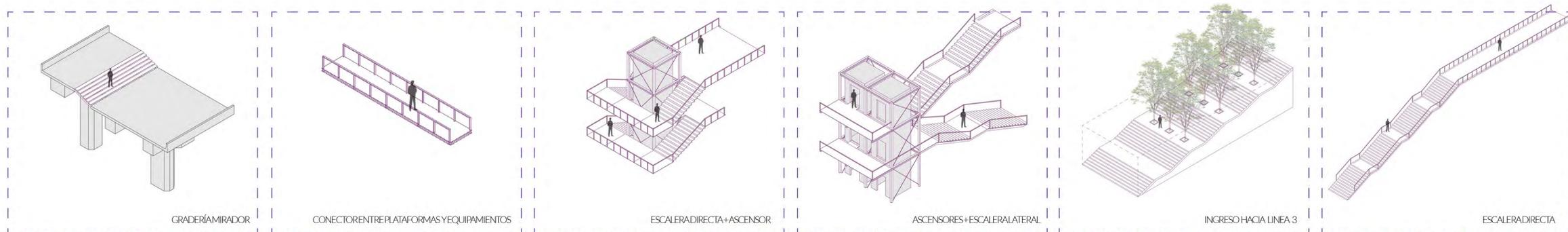
NIVEL 3 - EQUIPAMIENTO

Consolidar nuevo uso de infraestructura



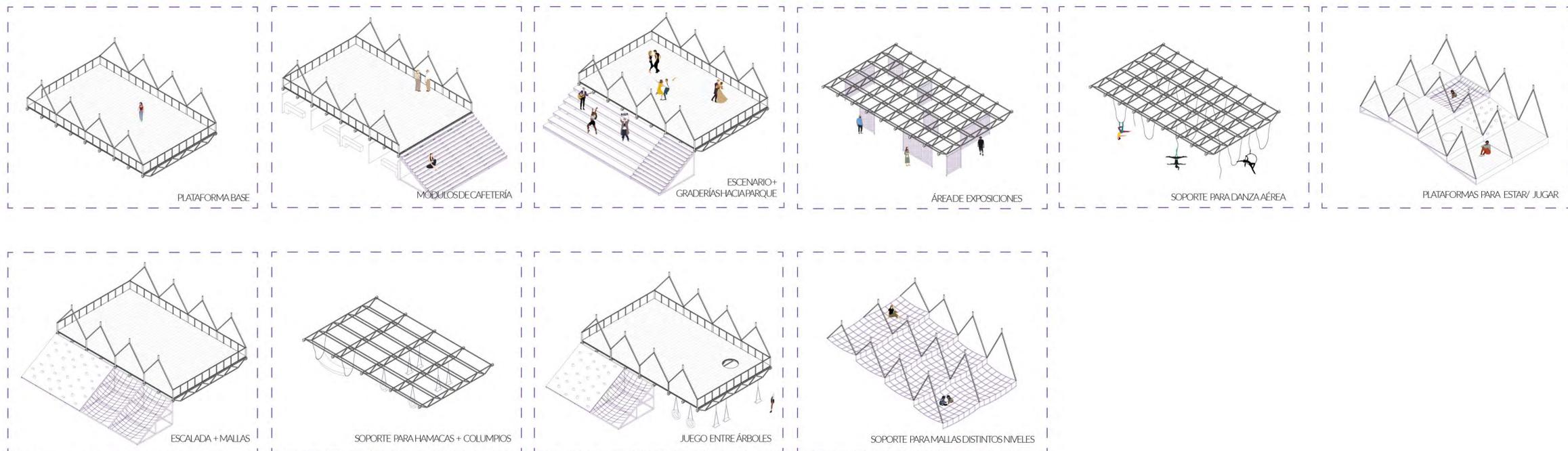
NIVEL 2 - CALLE

Accesibilidad a nuevo suelo público

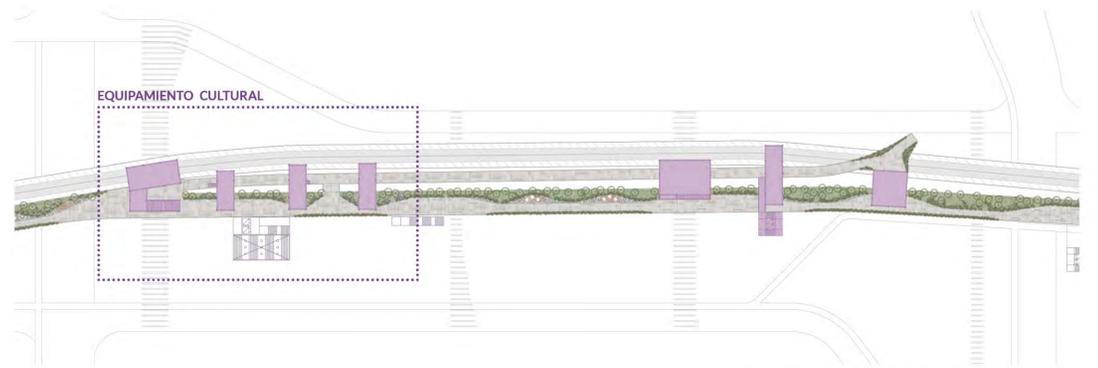
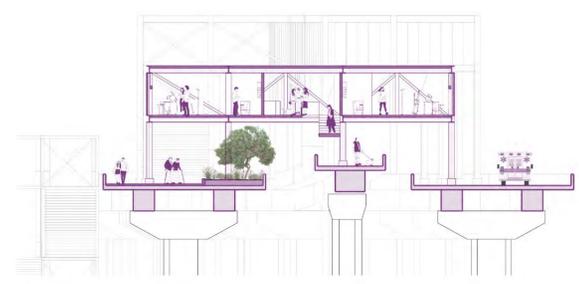
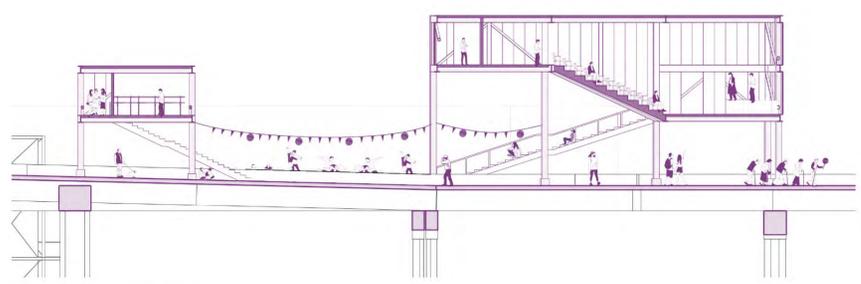
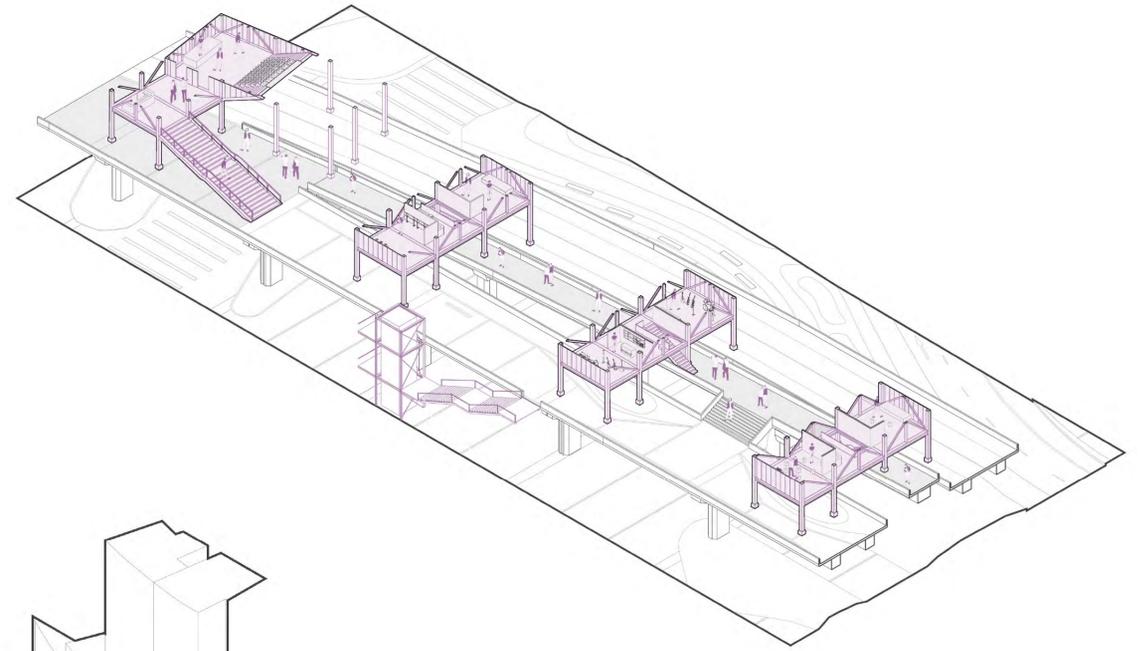
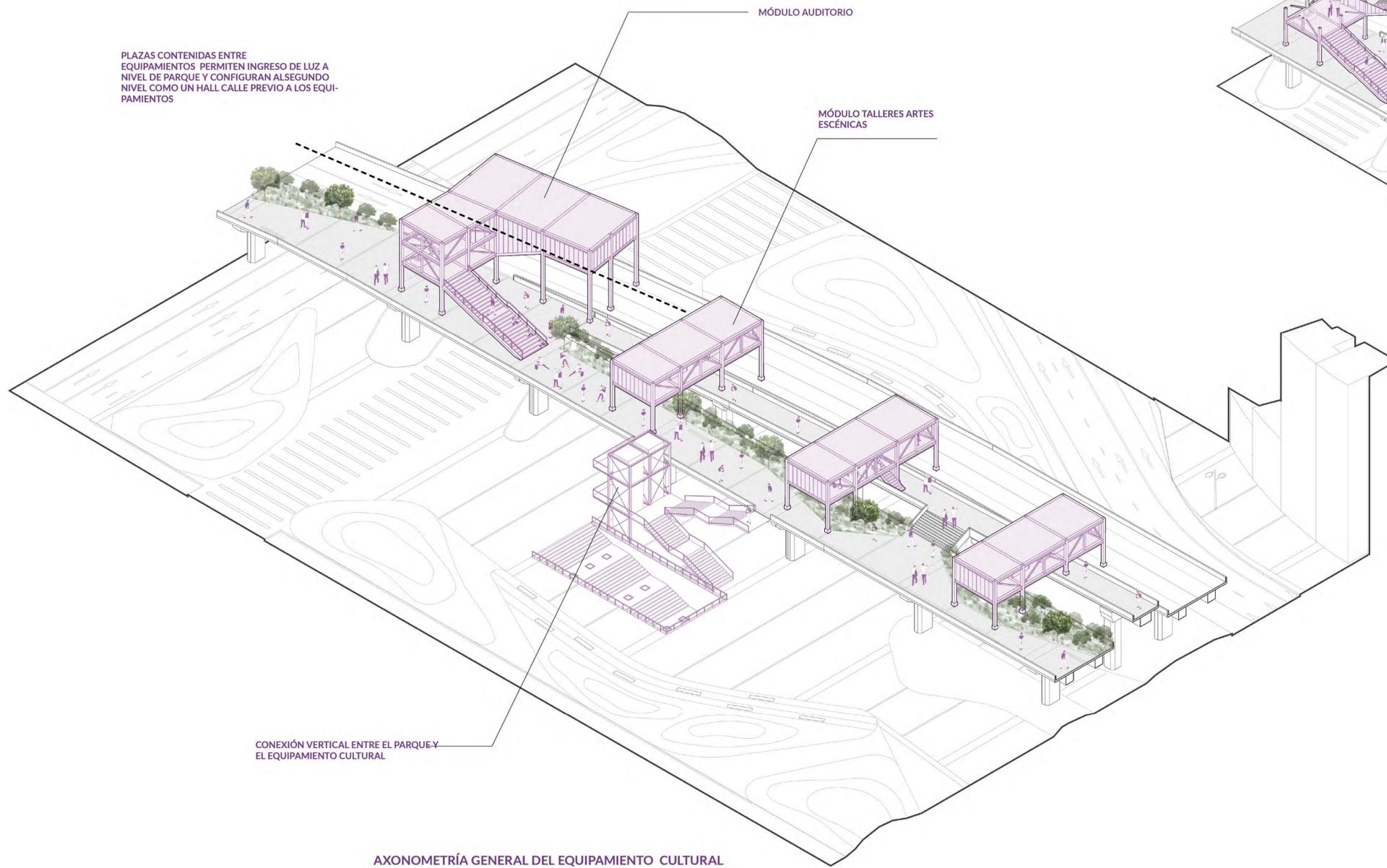


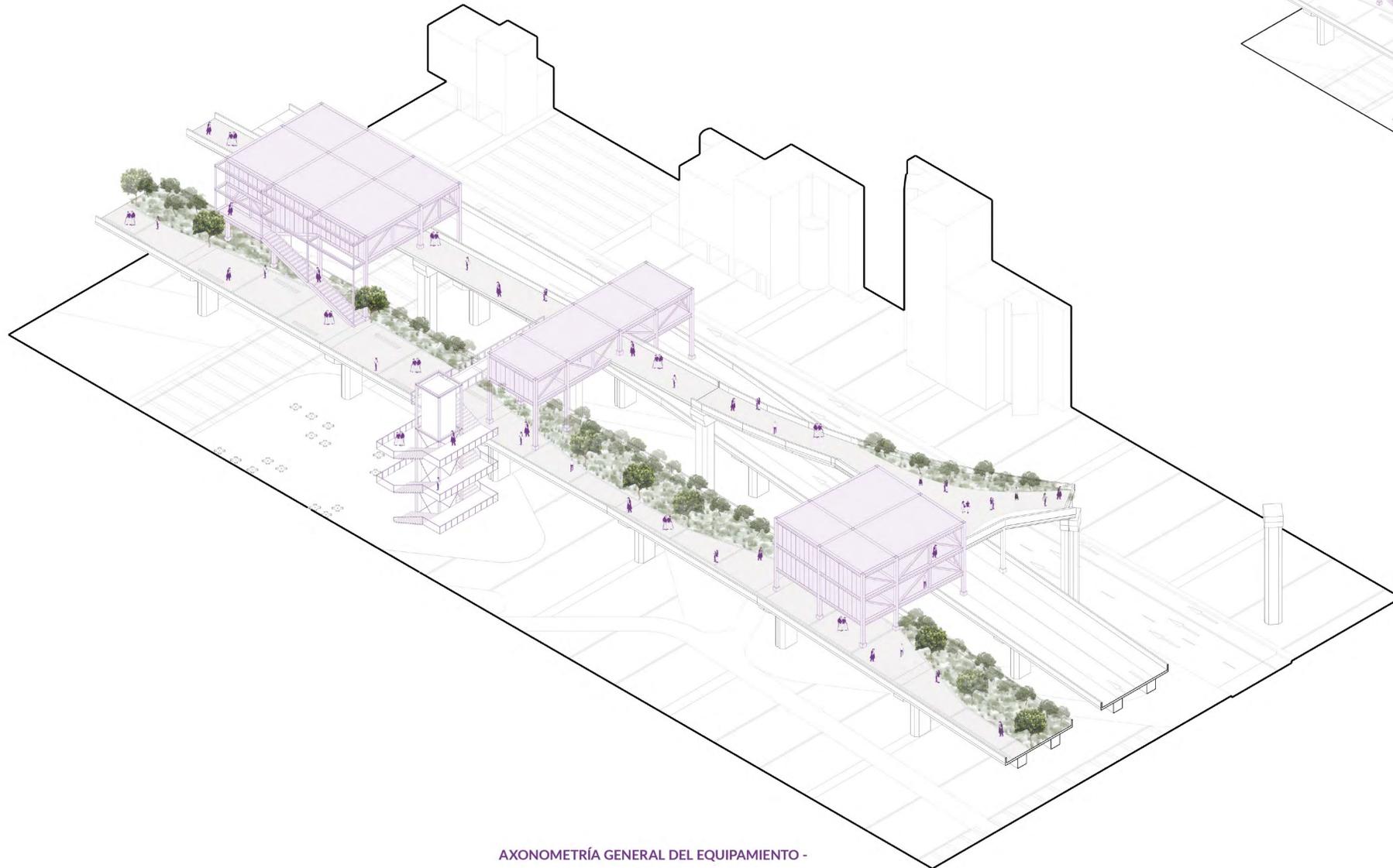
NIVEL 1 - PARQUE

Activar la huella

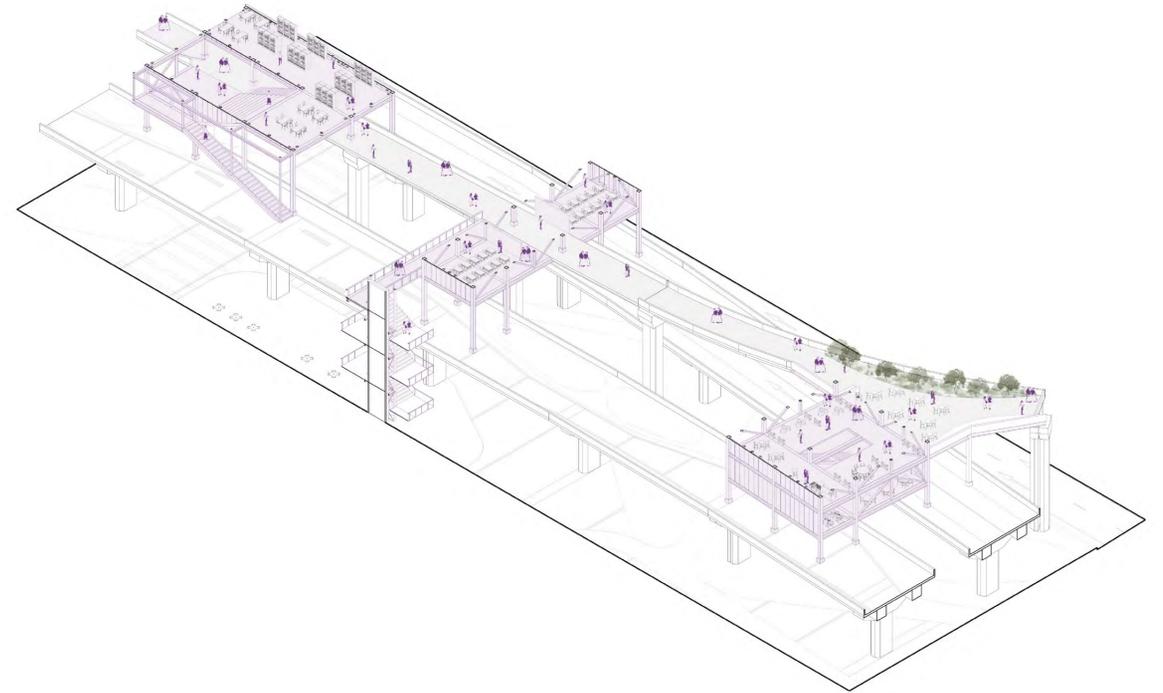


EQUIPAMIENTO CULTURAL -





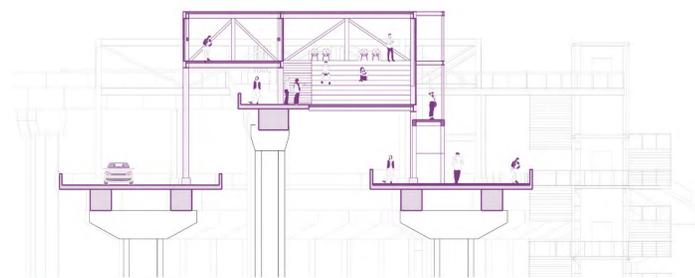
AXONOMETRÍA GENERAL DEL EQUIPAMIENTO -



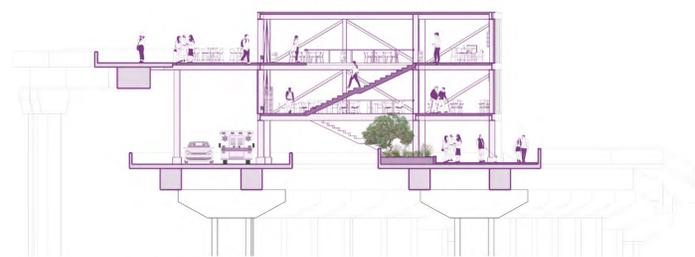
AXONOMETRÍA GENERAL DEL PROGRAMA-



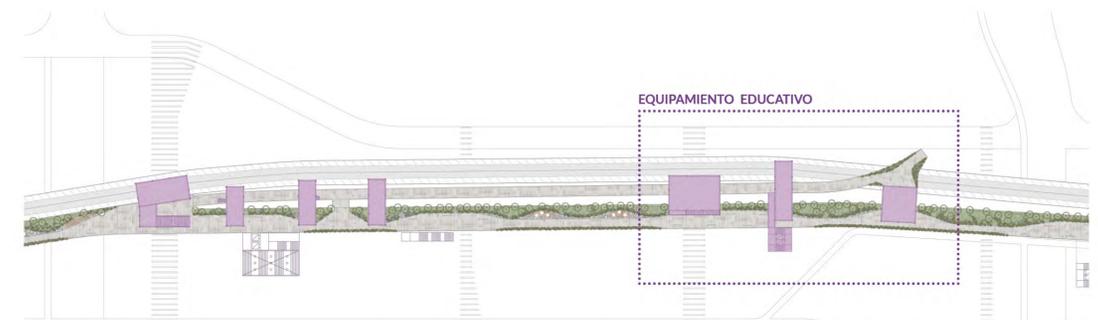
VISTA DESDE EJE PEATONAL HACIA BIBLIOTECA



CORTE LONGITUDINAL 1-1



CORTE TRANSVERSAL 2-2



PLANTA DE UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS-



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

El proyecto Parque Lineal Tomás Valle tiene como objetivo resignificar las infraestructuras viales adaptándolas a las necesidades de su entorno a través de un cambio progresivo en su uso y aprovechamiento de su estructura existente.

El proyecto permite explorar las posibilidades de reutilización de elementos que hoy en día resultan obsoletos y cómo pueden convertirse en elementos claves para la reintegración de la trama con nuevos equipamientos públicos.

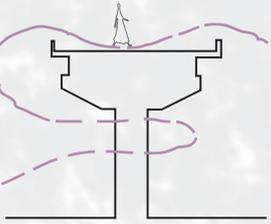
Finalmente, el proyecto plantea lineamientos que se podrían aplicar a lo largo del eje para generar un corredor urbano sostenible.



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

01. Augé M. (2000). Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Barcelona: Editorial Gedisa.
02. Allen, S. (1999). El urbanismo de las infraestructuras: siete proposiciones. CIRCO 59: El curso de las cosas.
03. Berman, M. (1988). Todo lo sólido se desvanece en el aire. Madrid: SIGLO XXI DE ESPAÑA EDITORES.
04. Carrión, F. (2013). Infraestructuras urbanas en América Latina. Quito: Editorial IAEN.
05. Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing libros.
06. Pérez, I. (2015). Hacia una arquitectura y un urbanismo infraestructural. Urbano, 18(32), 26-27.
07. Mayorga, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. Bitácora 21(2), 11-26.
07. Vega-Centeno, P. (2017). La dimensión urbana de las centralidades de Lima Norte: cambios y permanencias en la estructura metropolitana. Revista EURE-Revista de estudios urbano regionales, 43(129).



FAU - PUCP
2022