

HACIA UN URBANISMO POSIBLE: Los Encuentros Viales,
Promotores de Desarrollo
Urbano.

Arqto. Miguel Romero Sotelo.

La mayoría de los encuentros viales en Lima Metropolitana, están atrofiados en su funcionamiento principalmente por la presencia mal localizada de los paraderos del transporte público y pesado básicamente porque están tomados irracionalmente por el comercio informal que han invadido las vías peatonales y parte de las vehiculares, las áreas libres de los encuentros viales, creando con ello el caos en el transporte y debilitando el desarrollo económico y social de la ciudad.

En un sistema vial y de transporte de las metrópolis latinoamericanas los encuentros viales de diversas formas y tamaños, constituyen los nudos que dinamizan ó debilitan la intensidad de los flujos económicos que producen las sociedades urbanas para su desarrollo integral, por ello es de suma necesidad buscar que se dé el funcionamiento eficiente de los encuentros viales, é allí su verdadera importancia.

Es frecuente tener una visión únicamente orientada a detectar los problemas o deficiencias de los encuentros viales como por ejemplo, la invasión de los espacios residuales, las veredas y vías vehiculares, la proliferación de paraderos de buses, la basura, en suma el caos que produce la ciudad. Sin embargo, no es más difícil ver y menos valorar que tenemos allí a la par de problemas, las posibles soluciones. Los comerciantes informales están impulsando la producción, de los artesanos micro-industriales, entre otros, así como creando mercados es decir, están generando empleo, tan escaso y necesario para nuestra población. Por otro lado nos olvidamos, que el transporte público es el mayoritario en Lima, y por ende los intercambios viales no son mero cambios de rutas, sino paraderos para cambios peatonales de rutas de minibuses.

Nuestros intercambios viales no son básicamente para el transporte privado (como lo es en el primer mundo) sino esencialmente lo son para el transporte público, y éste si requiere paraderos, como no lo requieren los de transporte privado. Esta clara y distintiva diferencia nos permite repensar el diseño vial de los intercambios en Lima. Así también ésta realidad produce encuentros de una masa significativa y variada de población peatonal (demandantes) que se encuentran con los vendedores ambulantes (ofertantes) y formándose de inmediato el germen de mercado. Estas potencialidades como son:

- Las actividades comerciales informales.
- El transporte público vehicular y peatonal.
- El uso y valor del suelo.

Pueden constituir debidamente integrados una solución, que revierte su actual rol negativo en un rol dinamizador de mercado y por ende generador de empleo.

Un Experiencia Previa:

Los encuentros viales, son a la vez básicamente encuentros de paraderos de transporte público, finalmente encuentros económicos que conforman e irradian espacios económicos y por ende crean mercados, por ello debemos estudiarlos y darles un enfoque integral.

El INVERMET y el Colegio de Arquitectos del Perú mediante convenio le confió al CAP realizar el Planeamiento físico de los centros de servicios integrales de Lima-Norte. En éste estudio que dirigí, acompañado de especialistas del IMP, propusimos utilizar el encuentro vial Panamericana Norte y la av. Universitaria, como un encuentro de desarrollo social y económico, utilizando para ello, las áreas residuales del proyecto de encuentro que era un trébol convencional.

Diseñado lógicamente en otro contexto territorial (1967) y no el actual contexto urbano caótico de Lima-Norte. Este planteamiento recibió la aprobación de IMP desde el primer momento del planteo, así como el reconocimiento del experimentado proyectista vial Ing. Luis Vera Barandiarán, por ello se rediseño al encuentro, rescatándose un área de una orden de 5 Ha., para localizar allí centros comerciales, centros académicos y un centro cívico y por otro lado una plaza conmemorativa, que posibilitaran, como proyecto piloto la desconcentración de actividades comerciales y educativas del centro de la ciudad a la periferie y en un eje vial importante, como son la Panamericana Norte y la Vía Universitaria. Esta realidad actuales un primer paso para implementar el modelo conceptual que nos permitirá i construyendo tecnología urbana sintonizada con nuestra realidad y futuro de nuestras ciudades del País.