

1950

CIRCULACIÓN

FORO URBANÍSTICO SOBRE LA CIUDAD DE LIMA

DORICH Luis

“Las posibilidades del transporte moderno han contribuido a cambiar radicalmente la estructura de las ciudades, dando lugar a la formación de manera acelerada de grandes centros poblados. La centralización así producida en ciudades que no estaban preparadas para contener volúmenes tan grandes de circulación han originado un verdadero maremagnum. La vía pública que antes era propiedad exclusiva del peatón ha caído bajo el dominio de autobuses, automóviles, señales, policías, etc.; las pequeñas fajas reservadas para los peatones son insuficientes para su circulación y no garantizan su seguridad. Los múltiples inconvenientes que se desprenden de esta situación son evidentes y se traducen en una tremenda carga económica para la colectividad.

Ha sido corriente tratar de solucionar estos problemas mediante el ensanche de las vías urbanas y mucho dinero se ha gastado así, pero innecesariamente; a mayor ensanche de calles corresponde un mayor volumen, y el problema en lugar de mejorar ha empeorado rápidamente. La verdadera solución reside en la correcta clasificación del tránsito.

En el panorama metropolitano de toda ciudad se distingue claramente los siguientes elementos, en el aspecto de su dinámica:

- 1) Vías de acceso, que comunican la parte estrictamente urbana con los centros satélites dispersos en su región correspondiente.
- 2) Sistema arterial, compuesto por las vías de tránsito urbanas de comunicación directa entre los diferentes elementos de la ciudad.
- 3) Sistema de vías secundarias, formado por todas las demás vías.

Los elementos así enunciados inciden en uno solo, característico de las ciudades modernas: el vehículo motorizado. En contraposición a éste se halla el peatón, elemento desplazado cuya seguridad se trata de recuperar, garantizando al mismo tiempo el máximo de seguridades en la circulación de los vehículos.

Con el fin de que la circulación se efectúe de la manera más adecuada y armónica, es decir que tanto el camión interprovincial, el ómnibus interdistrital, el taxi que se dirige a un lugar cualquiera de la ciudad, el automóvil particular que busca un sitio de estacionamiento, o el peatón que necesita atravesar una vía pública, puedan desplazarse dentro de la ciudad con la mayor rapidez y con el máximo de seguridades, es indispensable proceder a la clasificación del tránsito de acuerdo a los grupos indicados eliminando, al mismo tiempo, toda interferencia entre el peatón y el automóvil.

Este ha sido el punto de partida para la elaboración del Plan Piloto de Lima dando como resultado, entre otros aspectos, al estudio del By-pass.

Analizando las causas que dan lugar a la congestión del tránsito en muchas de las arterias de Lima y al elevado número de accidentes que diariamente se registran, se pudo observar que esa situación se debe, entre otros motivos, al hecho que los vehículos de mayor tonelaje provenientes de las Carreteras Panamericana Norte, Panamericana Sur y Central, están obligados a utilizar las vías arteriales para llegar a sus respectivos lugares de destino, ubicados estos casi siempre en los alrededores de los mercados mayoristas, de los centros industriales y en las agencias del transporte interdepartamental, dispersas estas últimas, en las zonas centrales de la ciudad. Se vió así, con toda claridad, la necesidad de unir las tres Carreteras de entrada a Lima Metropolitana mediante una vía de características tales que garantice a los vehículos conservar la velocidad y las condiciones de visibilidad y seguridad que permite el nuevo tramo de la Carretera Panamericana Sur ejecutado por la Dirección de Caminos del Ministerio de Fomento. Esta vía denominada By-pass, o de evitamiento, se inicia en el Km. 22 de la Carretera Sur, para seguir por el límite de la zona cultivada y luego paralelamente a la línea del ferrocarril a Lurín hasta el río Rímac, al que cruza por un nuevo puente, para continuar por la orilla derecha del río al nivel del ferrocarril central. En la zona del Puente del Ejército, se tendrá la unión, por medio de un cruce apropiado con la salida a la Carretera Norte, para luego continuar paralelamente al río hasta el Callao.

El By-pass servirá a los diversos sectores urbanos por medio de desvíos en su mayor parte ya existentes. Así la actual entrada a Lima desde el Sur, será el acceso a Chorrillos y Barranco; la pista de Atocongo constituirá la entrada a Miraflores y la prolongación de la Av. J. Prado servirá de acceso a San Isidro y Magdalena. Desvíos apropiados permitirán el empalme con la red interna en Barbones, El Cercado, El Rímac y la zona industrial. A la altura del cerro El Pino se construirá el Terminal Terrestre para el servicio de las líneas interprovinciales de pasajeros y carga, y al que también llegará un desvío del ferrocarril central. Para este sector se ha estudiado el trazo de calzadas, zonas de estacionamiento y emplazamiento de edificios y depósitos necesarios.

Los puntos de contacto del By-pass con los desvíos han sido considerados en forma de intersecciones a diferentes niveles, modernísimos sistemas de cruces que eliminan la necesidad de recurrir a semáforos o cualquier otro medio de control, que originan la interrupción de la circulación. Los pasos a diferentes niveles permiten el continuar en línea recta, el volteo a la derecha o a la izquierda, o el regreso sobre la misma pista, sin necesidad de detenerse y conservando siempre la derecha del tránsito, es decir con el máximo de seguridades.

Debemos indicar en esta ocasión que el By-pass así brevemente descrito, del que se han ejecutado hasta la fecha aproximadamente 18 kms. y que permitirá dentro de pocos meses la unión de la Carretera Sur con la Central no ha podido llevarse a cabo sin el apoyo decidido que desde el primer instante le prestó el señor Ministro de Fomento, Teniente Coronel José del Carmen Cabrejo. Es imperioso hacer esta observación pues generalmente en un medio como el nuestro, cualquier idea que no esté enmarcada dentro de los procedimientos rutinarios necesita mucho tiempo para que llegue a ser aceptada." Fuente: ARTÍCULO DE REVISTA: Dorich, L. (1950). Circulación: Foro Urbanístico Sobre La Ciudad De Lima. *El Arquitecto Peruano*, 160