

ENRIQUÉ BONILLA
DI TOLLA

Decano (e) de la Facultad de Arquitectura
de la Universidad de Lima



Estación cerrada

La ciudad agradece la buena calidad de las infraestructuras que se proyectan con claridad al futuro y mejoran la calidad de vida de sus habitantes.

En noviembre del 2020, en un artículo que titulé “Rebote amarillo” y que fue publicado en el diario **Gestión**, señalé—entre otras cosas—lo siguiente: “...que habiendo un plan para el Centro Histórico de Lima, este no haya contemplado nada referido a la interacción con las líneas 2 y 3 del metro que atravesarán el casco antiguo, y que tendrán en el Parque de la Exposición y su entorno un importante nudo de intercambio que se sumará al del Metropolitano”.

En ese momento me parecía increíble que esto recién se asumiera cuando las obras estaban en la plaza Manco Cápac y que solo se haya reaccionado a partir de un llamado del Museo de Arte de Lima (MALI), ante el impacto negativo que podría tener sobre el Palacio de la Exposición.

Han pasado más de tres años desde entonces y me llama la atención que la Municipalidad de Lima no haya hecho nada al respecto y que ahora la solución sea simplemente que la estación central no se realice. Una de las razones es que, al estar parcialmente cerradas las vías Garcilaso de la Vega y Paseo Colón, perjudicará el comercio en la zona.

Sin embargo, poco parece importar el perjuicio que acarrea no realizar este intercam-



bio, que genera la pérdida de millones de horas hombre, con el consecuente desgaste en la calidad de vida que ocasiona el pésimo transporte público que tenemos en la ciudad.

En los últimos años, se han realizado en Lima dos importantes obras de transporte masivo: el Metropolitano y la Línea 1 del metro, que transita desde una estructura elevada. Ambas líneas circulan básicamente de norte a sur y viceversa, y no se cruzan en ninguna parte con la Línea 2, que va de este a oeste y no tiene punto de contacto con la Línea 1. Solo lo tendrá con el Metropolitano en la estación central, que se convertiría en un adecuado punto de intercambio. La estación que se pretende suprimir no es una estación cualquiera, es la más importante de la red.

Hay una serie de razones

técnicas que señalan la inconveniencia de este cambio que obligaría a reformular el expediente técnico, además de las famosas adendas, que como todos sabemos siempre implican mayores tiempos y costos. En términos urbanos, convertir la estación central en un paso ciego significaría que quienes quieran ir desde el este al oeste, desde el sur al norte o viceversa tendrán que bajar y salir de la estación plaza Bolognesi, y buscar algún medio para continuar con su ruta, que será como sucede con las estaciones de la Línea 1, combis y mototaxis.

Esta semana se celebra un aniversario más de la fundación española de Lima, y ayer se llevó a cabo la reunión entre la Municipalidad de Lima y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Ver página 14). Esperemos que en los acuerdos tomados primen los criterios técnicos, además de los urbanísticos, y que el asunto llegue a buen puerto, o mejor dicho, a una buena estación. Tengamos presente que la ciudad agradece la buena calidad de las infraestructuras que se proyectan con claridad al futuro y mejoran la calidad de vida de sus habitantes.

“
La estación que se pretende suprimir no es una estación cualquiera, es la más importante de la red.”

Opine:



Facebook @Gestionpe
X@Gestionpe
LinkedIn Diario Gestión