

# CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY-PERÚ

NORTH-SOUTH LONGITUDINAL CIRCUIT  
OF CHANCAY-PERU

**ENRIQUE SANTILLANA-CIRIANI**

ORCID: 0000-0003-4582-1235

Universidad de Lima,  
Facultad de Arquitectura  
esantill@ulima.edu.pe

**Cómo citar:**

SANTILLANA-CIRIANI, E.  
(2023). Circuito longitudinal  
norte-sur de Chancay-Perú.  
*Revista de Arquitectura*,  
28(45), 205-230.  
<https://doi.org/10.5354/0719-5427.2023.71958>

**Recibido:**

2023-09-10

**Aceptado:**

2023-11-13

**RESUMEN**

Chancay es una ciudad intermedia de la costa central del Perú, ubicada al norte de Lima. La actual construcción del megapuerto está transformándola en una 'ciudad global', que será la puerta de comercio entre Sudamérica y Asia. Por ello, Chancay requiere, con urgencia, poner en marcha una planificación urbana que promueva iniciativas públicas y privadas; así como la ejecución de proyectos de diseño urbano que disminuyan el deterioro actual de su estructura. En tal sentido, como parte del Plan de Desarrollo Urbano del distrito de Chancay (PDU 2017-2027), se proyectó el Circuito Longitudinal Norte-Sur, elaborado por el estudio ESARQUITECTURA para la Municipalidad Distrital de Chancay, el cual es presentado en el artículo. Las intervenciones del circuito están basadas en propuestas de regeneración y recuperación de espacios públicos que, además, implican 'una ruta' para futuros proyectos que deberán convertir a Chancay en una ciudad puerto habitable, inclusiva, ordenada y segura.

**PALABRAS CLAVE**

Chancay-Perú, intervención urbana, espacio público, megapuerto

**ABSTRACT**

Chancay is a mid-size city on the central coast of Peru, located in the north of Lima. The current construction of the megaport is transforming Chancay into a "global city", which will be the gateway of trade between South America and Asia. For this reason, Chancay urgently needs to implement a coordinated urban planning that promotes public and private initiatives; as well as the execution of urban design projects that reduce the current deterioration of its structure. In this regard, as part of the Urban Development Plan of the district of Chancay (2017-2027), the North-South Longitudinal Circuit was projected by the studio ESARQUITECTURA for the District Municipality of Chancay; which is presented in this article. The Circuit's interventions are based on proposals for the regeneration and recovery of public spaces that imply "a path" for future projects that should turn Chancay into a livable, inclusive, organized and safe port city.

**KEYWORDS**

Chancay-Peru, urban intervention, public space, megaport

## INTRODUCCIÓN

La ciudad y el distrito de Chancay se encuentran a 76 km al norte de Lima Metropolitana, en la provincia de Huaral, departamento de Lima. El distrito posee un carácter histórico notable y singular porque fue sitio de desarrollo de la cultura Chancay. Vicente Cortéz (2021), la describe así:

Con este nombre se identifica a la cultura que tuvo su centro en el valle costero de Chancay. Esta cultura se extendió desde el vecino valle de Huaura, en el norte, hasta la zona de influencia de la cultura Ychma (valle del Chillón, Rímac y Lurín) por el sur; durante el período Intermedio Tardío o de los Estados Regionales (1000 a 1475 d. de C.).

Pocas culturas prehispánicas presentan manifestaciones formales tan claras y definidas como la cultura Chancay. La originalidad de su arte revela una cultura autónoma y coherente que, a pesar de ser ampliamente reconocida, mantiene aún el velo de su pasado distante y esquivo (pp. 9-10).

La ciudad de Chancay fue fundada el 16 de noviembre de 1562 como Villa de Arnedo, siguiendo las instrucciones expedidas por el virrey Diego López de Zúñiga y Velasco, Conde de Nieva. En 1757, cambió su nombre por el de Chancay. En el siglo XIX, varios hechos históricos se desarrollaron en ella: durante las campañas de Independencia del Perú, la ciudad dio cobijo al Ejército Libertador, jugando un papel significativo para la causa patriota entre 1820 y 1824, y, posteriormente en 1880, durante la Guerra del Pacífico, con el hundimiento de la goleta Covadonga en su puerto.

En la actualidad, la identidad chancayana está amenazada por una nueva identidad que se viene desarrollando a partir de los cambios producidos fundamentalmente por la globalización, el movimiento migratorio y el proceso de conurbación con la vecina ciudad de Huaral, capital de provincia.

Hoy en día las ciudades se desarrollan de forma diferente según sus necesidades, limitaciones y determinados planes estratégicos. Además, las áreas conurbadas serán más comunes en muchos países [de la región] cuando haya dos o más ciudades desarrollándose una al lado de la otra, apoyándose una en otra (Zolfani et al., 2020, p. 102).

Enfrentada a la línea horizontal del océano Pacífico, Chancay, desde una perspectiva territorial e histórica, está ubicada en relación directa y lineal al eje del litoral peruano y, por tanto, a la integración continental norte-sur de la carretera Panamericana. Por ello, la configuración de la ciudad es el resultado de la sucesión de distintos procesos urbanos que se desarrollaron linealmente sobre el eje de esta carretera. La Panamericana, a escala distrital, impone el factor de fractura intercomunal, que determina y define espacios denominados “no lugares” (Arriagada, 2014, p. 12). Debemos referirnos comparativamente a la definición de Sánchez y Luengo Oyarzún sobre los espacios urbanos de bordes intercomunales: “estos —deben ser considerados como un lugar de identidad, relacional e histórico que, por supuesto, podría coincidir con un “no lugar” como una autopista—, pues estos espacios son constantemente resignificados y reapropiados por sus propios habitantes” (Sánchez y Luengo Oyarzún, 2022, p. 114).

Si se considera que en el trayecto del circuito se encuentran espacios residuales y no cualificados de la red vial de la ciudad de Chancay, estos deben ser vistos como verdaderas oportunidades de acción, ya que son el resultado de factores locales como la actividad industrial pesquera; la posición de enclave del gran terminal portuario, así como sus dinámicas de transporte, servicios y logística; se debe considerar también la fragmentación urbana promovida por la mercantilización inmobiliaria y la *residencialización* de la ciudad formal, en contraposición a la zona informal, marginalizada y segregada de la periferia.

Por otro lado, es importante señalar que las ciudades latinoamericanas —plenas de heterogeneidad y desigualdades— vienen confrontando por el proceso de globalización económica cambios radicales respecto de las políticas de atracción de inversionistas privados e inversión extranjera directa IED (Tinoco-García y Guzmán-Anaya, 2020), que las llevan a asumir desafíos de gran escala como la construcción de megaproyectos de infraestructura. No obstante, estos megaproyectos han provocado serios problemas de gobernabilidad y gestión urbana, con un impacto directo en la unidad y funcionamiento espacial de las ciudades. La necesidad de soluciones para esta problemática impulsó el desarrollo de planes de ordenamiento urbano y territorial, junto con la obligatoria provisión de equipamientos, servicios e infraestructura de transporte (Sánchez y Luengo Oyarzún, 2022).

El desarrollo de Chancay se ha visto potenciado, en los últimos años, por la construcción del Megaproyecto: Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, de la empresa china Cosco Shipping. “Se estima que la provincia de Huaral se convertirá en la puerta de entrada al Perú desde Asia y, a la vez, en un *hub* de intercambio comercial para redistribuir la carga hacia Ecuador, Chile y Colombia” (Villagra, 2023, p. 81).

La construcción y funcionamiento del terminal portuario determinará el desarrollo urbano del distrito, el cual se verá amenazado ante el inminente aumento de la densidad poblacional y vehicular, lo cual va a agravar, en consecuencia, su estado de desarrollo no consolidado que, además, trae consigo precariedad, informalidad, especulación inmobiliaria, segregación social, contaminación ambiental y congestión vehicular en espacios públicos y vías urbanas. Para prevenir esta problemática, el alcalde de Chancay, Juan Alberto Álvarez Andrade —burgomaestre de esta comuna en tres períodos—, encargó en el año 2017 la actualización del Plan de Desarrollo Urbano (PDU 2017-2027) en conjunto con un Plan de Desarrollo Local Concertado (PDL 2017-2021) (Municipalidad Distrital de Chancay, 2018) del distrito. Es así como el Municipio de Chancay, dentro del marco de la planificación distrital, encargó al estudio ESARQUITECTURA la elaboración del plan maestro y diseño del Circuito Longitudinal Norte-Sur.

Según Widiastuti et al. (2022), “la participación de las partes interesadas desde las primeras fases de un proyecto [urbano y un] Megaproyecto de Transporte es crucial (...) El desafío sigue siendo descubrir cómo la planificación puede ser parte de la solución en proyectos complejos” (p. 173).

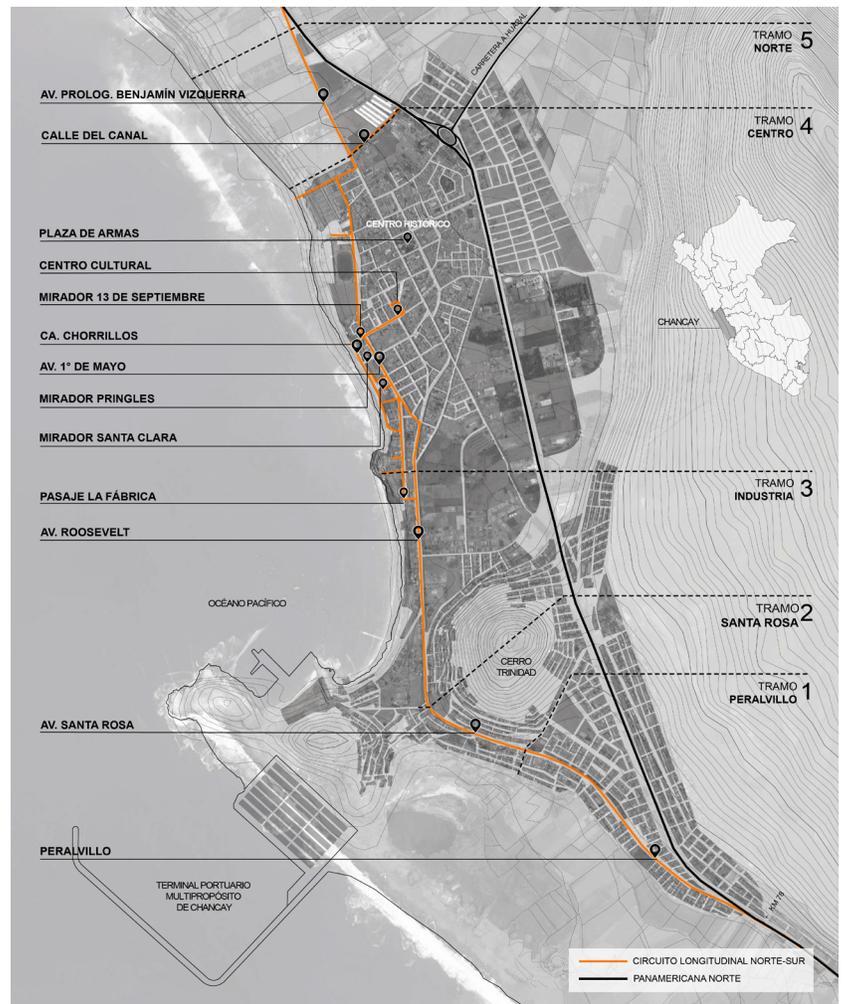
### **CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY**

El Circuito Longitudinal Norte-Sur —incluido en la propuesta vial del PDU de Chancay— comprende 7 km paralelos al borde marítimo, al oeste de la ciudad, en dirección norte a sur, sobre el trazado de la antigua carretera Panamericana Norte. Como se puede apreciar en el plano general del proyecto, en referencia a la conformación urbana de la ciudad, el casco histórico siempre ha estado articulado con el puerto por el tramo de vía de la antigua Panamericana, al suroeste de la ciudad, entre la costa y el cerro Trinidad. A lo largo de este eje se produjo, en la segunda mitad del siglo pasado, un acelerado desarrollo urbano promovido por la actividad pesquera industrial, que dio origen a las actuales zonas industriales y barriales, orientando el crecimiento de Chancay hacia el sur. A finales de los años sesenta, se modificó el trazado de la carretera Panamericana Norte, con la construcción de un nuevo tramo de autopista al este de la ciudad, evitando que esta vía la atravesara (Figura 1).

En este sentido, el encargo y diseño del proyecto tienen como objetivo que el Circuito Longitudinal Norte-Sur de Chancay se convierta en un catalizador urbano, entendido como una pieza urbana lineal que posea la capacidad de revitalizar determinadas zonas de la ciudad, como parte de un proceso de conformación de una red de espacios públicos dotados de significación, ciudadanía y usos de carácter transformativo. Aprovechando la memoria

morfológica del antiguo tramo de la Panamericana, como eje generador de la conformación histórica de la ciudad, se promueve con el Circuito Longitudinal Norte-Sur una expansión y renovación urbana lineal de la ciudad puerto, sobre el antiguo trazado vial de la carretera aún existente, en paralelo al borde marino. De este modo, el proyecto del circuito impulsa la revalorización de las vías existentes, integrándolas a un nuevo eje, de gran relevancia en la red del sistema de movilidad urbana sostenible, propuesto en el PDU (2017-2027), el cual conecta longitudinalmente la ciudad. Este proyecto espera recuperar espacios urbanos residuales y sin consolidar, de las vías del antiguo tramo, para transformarlos en espacios públicos de calidad e identidad. Además, se pone en valor la memoria histórica de la ciudad y sus monumentos haciendo referencia al importante pasado prehispánico en el diseño urbano.

**FIGURA 1**  
Plano de ubicación del proyecto en la ciudad de Chancay



Nota. Se indican las intervenciones específicas y los tramos establecidos.

El proyecto, desde un principio, tuvo como propósito elaborar un estudio preliminar en el que se determinaron las alternativas, posibles y viables, dentro de la inversión pública para la mejora e implementación de un conjunto de calles, avenidas, pasajes, miradores y plazuelas.

En suma, esta intervención aprovechará el crecimiento y densidad, resultado de las dinámicas de la actividad del puerto de Chancay, para flexibilizar los ejes públicos que constituyen el circuito; complementándolos, además, con diversas actividades como paseo, contemplación, juegos, recreación y movilidad no motorizada. Se promoverá su consolidación gracias a la articulación con futuros equipamientos necesarios como son: centros deportivos; un nuevo mercado, centros culturales, vecinales y educativos y, también, la continuación del malecón peatonal en el borde litoral, que reforzará el carácter de balneario de la ciudad de Chancay.

### **MARCO TEÓRICO Y REFERENTES**

El diseño del proyecto del circuito se apoya en una estructura teórica extraída del trabajo de Jordi Borja y Zaida Muxí (2003, p. 55), que presenta una serie de estrategias para guiar la “producción de espacios públicos”. La primera estrategia se desarrolla a través de la regeneración de espacios públicos como la recuperación de centros históricos, la reconversión de vías urbanas monopolizadas por la circulación y, por último, la mejora de calles y plazas de los barrios no consolidados y periféricos, mediante la implementación de jardines, mobiliario urbano, iluminación y equipamientos socioculturales.

La segunda estrategia, para la producción de espacios públicos, se basa en la reconversión de edificaciones de infraestructura desafectada e industrias desactivadas, en espacios y equipamientos públicos. Los autores mencionan que “la producción de espacios públicos *ex novo* no solamente ha de formar parte principal de toda operación de desarrollo urbano, sino que ha de ser el elemento ordenador” (Borja y Muxí, 2003, p. 56).

Otras oportunidades, expuestas en el texto referencial, para producir espacio público y que encontramos relevantes para la determinación espacial del circuito son las siguientes:

- Considerar como espacio público a los espacios naturales-forestales, fuentes de agua, reservas ecológicas o agrícolas, en regiones urbanas, para definir usos compatibles con su sostenibilidad.
- Utilizar áreas vacantes para entretejer la trama urbana periférica mediante parques equipados y accesibles, nudos de comunicaciones con vocación de atraer elementos de centralidad, etc.
- Utilizar nuevas infraestructuras de comunicación como intercambiadores viales, para generar espacios públicos y ‘suturar’ barrios en lugar de fragmentarlos.

- Abrir nuevos ejes en la ciudad para dotarla de monumentalidad. Desarrollar y articular sus centralidades y generar espacios públicos.
- Considerar como espacios públicos de calidad de infraestructuras y equipamientos 'especializados' a estaciones, centros comerciales o conjuntos de oficinas (Borja y Muxí, 2003, p. 57).

Asimismo, el proyecto toma como referencia intervenciones urbanas, de diversas escalas, con vocación generadora de ciudadanía y calidad de vida, a través del diseño del espacio público. En primera instancia —y enfrentados a un contexto análogo de ciudad de Latinoamérica—, Calle 107 es una intervención ubicada en el barrio Andalucía de la ciudad de Medellín, Colombia, que recuperó el espacio vial entregado tradicionalmente al vehículo motorizado para devolverle un carácter ciudadano. “El objetivo es fortalecer la función de corredor barrial de la calle reconociendo su carácter de eje peatonal, y dinamizando indirectamente las actividades comerciales para el desarrollo socio económico de la comunidad del sector” (Empresa de Desarrollo Urbano, 2015, p. 85).

Como en todas las ciudades de origen colonial hispánico, las plazas centrales constituyen un elemento urbano de encuentro e importancia para la cotidianidad social. Conscientes de este potencial, el proyecto apuesta por incorporar la plaza de Armas de Chancay a su sistema; de manera que se establezcan interacciones en torno a la misma. La reestructuración de la plaza de la República en París, Francia, de TVK-Pierre Alain Trévelo y Antoine Viger-Kohler arquitectos, en el año 2013, fue tomada como un ejemplo de alto valor para el proyecto por su vocación ciudadana de priorizar al peatón como actor principal del rediseño de su configuración rectangular tradicional. La plaza renovada conserva tres de los cuatro frentes a vías vehiculares, ganando área y proporción al integrar una vía peatonal a la plaza. Con ello consiguió transformar su anterior funcionalidad que era únicamente representativa y convertirla en una plaza de espacios múltiples y flexibles para el recreo, comercio y reunión de los parisinos.

Como marco legal y normativo, primeramente, debemos citar lo que Hernández Cabrera (2012) define como:

en nuestro sistema legal, la Ley N.º 27.293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, obliga la observancia del Ciclo del Proyecto por parte de todas las entidades y empresas del Sector Público no Financiero. Asimismo, se definen las fases incluidas en el ciclo del Proyecto, el cual incluye la elaboración del Perfil, Estudio de Factibilidad, Expediente Técnico, la ejecución y la evaluación Ex Post de los Proyectos de Inversión Pública (p. 4).

De acuerdo con la Ley General de Expropiación N.° 27117, en concordancia con la Ley N.° 27.628, que regula y facilita la forma de adquisición de propiedades para constituir el Derecho de Vía Pública, se faculta los medios legales necesarios para la construcción de vías y carreteras en el Perú (Ley N.° 27.117; Ley N.° 27.628). Entiéndase Derecho de Vía Pública como la facultad de ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. La Constitución Política del Perú es rigurosa en la protección de la propiedad, por ello la creación de nuevos espacios y equipamientos de iniciativa pública es muy reducida. Paola Muñoz Lazo se refiere a estas limitaciones:

La necesidad de ejecutar inversiones en infraestructura pública en el país mediante la participación y fomento de la inversión privada, colisiona con dos aspectos claves de los proyectos de inversión, la disponibilidad de los terrenos en el marco de una Constitución altamente garantista de la propiedad individual y; la obtención de los permisos y licencias (Muñoz Lazo, 2021, p. 15).

El Derecho de Vía Pública es prácticamente el único mecanismo legal del que disponen las autoridades peruanas para interponerse a la propiedad privada en la toma de decisiones e intervenciones públicas en el espacio urbano. A cada lado del Derecho de Vía debe haber una faja de propiedad restringida, para impedir la ejecución de construcciones permanentes que afecten la seguridad o la visibilidad, y que dificulten ensanches futuros de la carretera. El área del Derecho de Vía pasa a propiedad pública por donación del propietario o por adquisición del Estado (Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, 2008, p. 23).

Acorde a los lineamientos teóricos planteados, a la normativa y a las virtudes de los proyectos referenciales mencionados previamente, se procedió al diseño del Circuito Longitudinal Norte-Sur.

### **PROCESO DE DISEÑO**

El proceso de diseño del proyecto comprende dos fases: el diagnóstico urbano y el diseño de la propuesta general. La primera partió de un análisis previo del entorno que proporcionó la información para operar en concordancia con las condiciones actuales del lugar, se buscó mejorar las debilidades y favorecer las potencialidades de los distintos sectores de la ciudad que el circuito integra.

Para establecer la toma de decisiones y de partido del diseño, se necesitó de un enfoque metodológico que tuviese en cuenta las diversas variables y características de los sectores urbanos que comprende el circuito, como el territorio, la topografía, el uso del

suelo, la infraestructura, el equipamiento existente y por existir, el sistema vial, la movilidad urbana, el saneamiento, la seguridad ciudadana, las condiciones estéticas, recreativas, culturales y ambientales y, lo más relevante, las necesidades de los pobladores. Por ello se utilizaron durante la primera fase del diagnóstico urbano, instrumentos de observación, levantamiento y medición, con trabajo de campo en cada uno de los trayectos, lo que permitió primero, recolectar información ajustada a la realidad de los diferentes entornos y lugares para determinar las necesidades y potencialidades espaciales, para luego, proponer las respectivas intervenciones de diseño urbano en la segunda fase del proyecto. Complementariamente a la información recibida para el diseño, que fue obtenida del trabajo simultáneo efectuado por los equipos técnicos que tenían a cargo la actualización del Plan de Desarrollo Urbano (PDU 2017-2027) y la elaboración del Plan de Desarrollo Local Concertado (PDL 2017-2021) de manera participativa con la población chancayana, se alcanzó a recoger información específica para el proyecto a través de consultas puntuales a los habitantes durante el trabajo de campo. A partir de esto, se estableció un listado de necesidades, intereses y expectativas, de manera que el proyecto pudiera obtener la futura aprobación y consiguiente apropiación ciudadana de los espacios públicos propuestos.

Con base en los resultados, se intentaron recuperar, además, aquellas virtudes morfológicas originarias e integradoras del sistema dinámico lineal del antiguo tramo de la carretera Panamericana, cuya huella no se perdió durante la consolidación no planificada del casco urbano de Chancay en las últimas décadas.

### **Análisis urbano**

La ciudad de Chancay se sitúa en el borde marítimo de un fértil valle aluviónico costero. El paisaje agrícola tiene una fuerte presencia en el entorno de la ciudad; en especial en la zona sur, hacia la desembocadura del río Chancay, en donde se ubica como límite el humedal de Santa Rosa —un espacio natural con un ecosistema a preservar—, el cual colinda con el nuevo puerto comercial de Chancay. Entre los espacios públicos más relevantes de la ciudad destacan: la plaza de Armas, que es el centro tradicional de la actividad urbana y un espacio de concentración de las instituciones y de los monumentos alegóricos a la historia de Chancay. En cuanto a la red vial, la ciudad de Chancay sigue el patrón de diseño urbano tradicional, prioriza al automóvil y no al transeúnte. Presenta, en general, un estado de deterioro y algunas vías inclusive están sin asfaltar y por consolidarse.

Las dos centralidades de mayor importancia en Chancay son: el centro de la ciudad por sus usos, equipamientos y el puerto por su actividad económica, laboral y recreacional con la playa y el balneario. En el sector central consolidado existen ejes conectores de alto tránsito vehicular y

peatonal, potenciados por usos mayoritariamente comerciales y de residencia. Asimismo, el sector del puerto artesanal, ubicado al sur, creció gracias a la intensa actividad de la pesca industrial, del aceite y harina de pescado, de mediados del siglo pasado. Además, de las instalaciones propias a la pesca, este sector tiene como gran espacio público natural la playa, y su condición de balneario, que es un espacio de uso muy frecuentado en verano. Sin embargo, la ausencia de otras actividades complementarias cercanas y la colindancia de las instalaciones industriales que la rodean, hacen que no exista vínculo alguno con los espacios públicos aledaños y el centro de la ciudad.

### **Propuesta general**

Con base en la información recopilada y analizada en la fase de diagnóstico se identificaron y establecieron los cinco tramos viales dentro del área donde se sitúa el antiguo trayecto de la carretera Panamericana, determinándose los espacios que pueden ser intervenidos en el marco de las propuestas del diseño urbano-arquitectónico que conforman el Circuito Longitudinal Norte-Sur.

Los principios y conceptos referenciales, sobre los que se basa la propuesta, fueron trasladados al diseño urbano y arquitectónico del proyecto, para alentar el uso de espacios públicos inclusivos, sostenibles, resilientes y que favorezcan la socialización y el sentido de pertenencia en los habitantes de Chancay. En cada tramo — caracterizados por su relación con el paisaje urbano, su sección vial, así como los usos adyacentes existentes y propuestos— se aplicaron estrategias de diseño específicas para responder a las respectivas particularidades establecidas en el diagnóstico. A su vez, se adaptó para cada uno de ellos una identidad común, de modo de cumplir con los objetivos que los unen y relacionan en un circuito. De esta forma, se plantean en los cinco tramos las siguientes estrategias proyectuales para establecer la red vial común del circuito:

**Movilidad sostenible:** Chancay es una ciudad que cuenta con varias cualidades y oportunidades para convertirse en una ciudad con un sistema de movilidad urbana sostenible. En primer lugar, la ciudad inicia un nuevo proceso de crecimiento, densificación y consolidación a través de la actividad económica generada por el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay. Por lo tanto, implementar un diseño de movilidad sostenible —en paralelo a la nueva infraestructura de transporte público y logístico que se desarrollará por el puerto— es una necesidad que atraerá inversiones públicas como privadas para su ejecución. De igual forma, la condición geográfica de Chancay, establecida sobre un valle de la costa central con pocas variaciones topográficas y de clima, hacen que sea una ciudad ideal para caminar o moverse en bicicleta, micromovilidades y por medios de transporte sostenibles y accesibles para todos.

**Eje ambiental:** se plantea ubicar vegetación de paisajes costeros a lo largo de las vías del circuito, acordes a la zona geográfica de Chancay; es decir, plantaciones endémicas de bajo mantenimiento, bajo consumo de agua y resistencia al medio urbano y marino. Para promover el incremento de áreas verdes sostenibles en los espacios públicos de Chancay, se tomaron en cuenta especies vegetales con características tales como altura, volumen, follaje perenne, densidad, textura, color, etapas de florecimiento y mantenimiento. De esta forma, se proponen ejes viales dotados de vegetación superficial permanente, reconocible y capaz de generar una nueva horizontalidad que cubra la fuerte heterogeneidad de las edificaciones ubicadas en los distintos trayectos del circuito. Se espera así aportar unidad, calidad y sombra al espacio público.

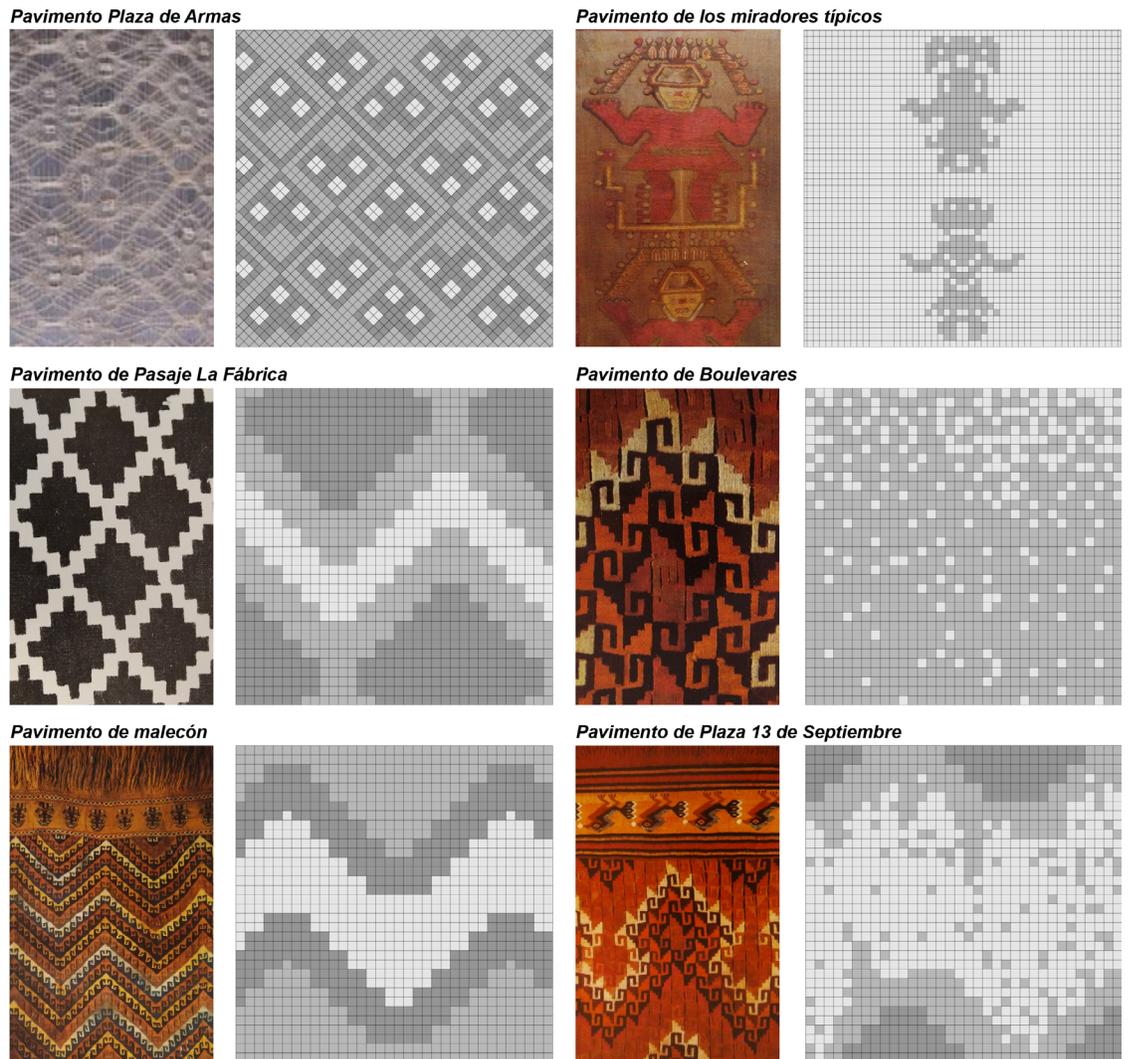
**Cultura e identidad:** el planteamiento de esta estrategia en el diseño urbano del circuito se define aproximándonos, de manera análoga, a los dos intereses que Juan Alejandro López-Carmona y Mónica Lucía Molina Saldarriaga presentan en su proyecto de investigación: primero, reconocer y activar vectores identitarios para fortalecer procesos de identidad sobre el imaginario colectivo. Segundo, establecer las condiciones históricas, culturales y contextuales susceptibles de ser explotadas como variables de diseño en los procesos de transformación de la ciudad de Chancay (López-Carmona y Molina-Saldarriaga, 2022).

Para el diseño del tratamiento de suelos y pavimentos urbanos de los nuevos espacios públicos del circuito, con baldosas de concreto de 40 x 40 cm, se tomaron como referentes las formas, geometría, patrones y colores de la cultura textil de la civilización Chancay, como se muestra en la Figura 2.

Lo complejo de estas formas trasladadas al tratamiento del suelo dan a entender el carácter identitario del espacio público en que se representa. Asimismo, a lo largo del circuito se propuso desarrollar pasajes peatonales transversales, este-oeste, que rematarán en miradores frente al mar. En estos pasajes se instalarán equipamientos, mobiliario y monumentos específicos que celebran los eventos históricos de Chancay.

En el arte de la cultura Chancay se produjeron cerámicas, tejidos en plumas y fibra, pinturas y objetos en metal y madera. A través de ellos y por intermedio de sus artistas este grupo humano nos transmitió su visión del cosmos, sus sentimientos religiosos, por estos objetos sabemos qué cosas les eran propicias, qué cosas temían y cómo era su vida cotidiana (De Szyszlo, 1982, p. 60).

**FIGURA 2**  
Textiles Chancay de referencia para el diseño de los pavimentos urbanos de la intervención



## RESULTADOS

Se propuso para los cinco tramos determinados: un ancho de vía que permita desarrollar dos carriles bidireccionales para vehículos motorizados; una ciclovía de doble sentido; una amplia vereda malecón a un lado y una vía coexistente o vereda del otro y la arborización de estas para reforzar la unidad del Circuito Longitudinal Norte-Sur. De esta forma, se ofrecerá sombra, seguridad, confort acústico y visual a los peatones y ciclistas.

### Tramo 1: Peralvillo

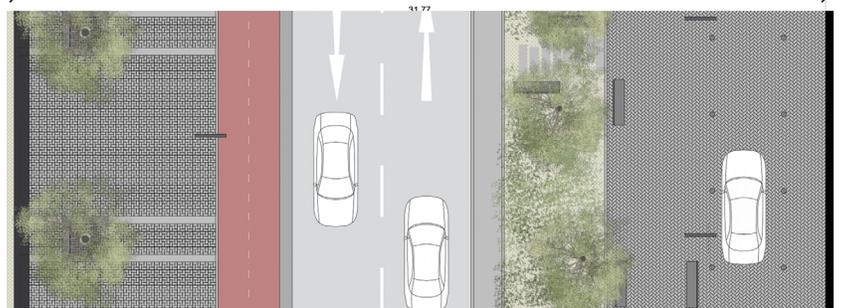
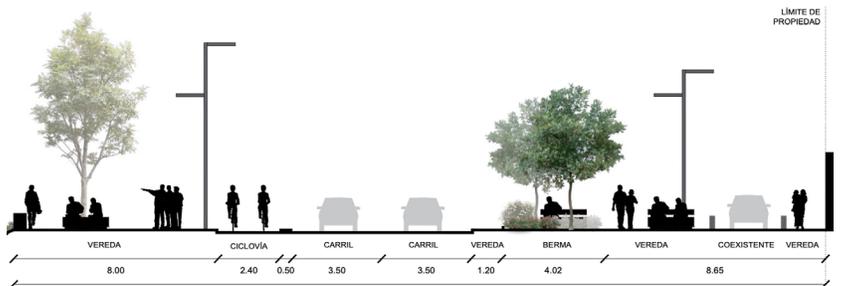
El primer tramo comprende la calle Antigua Panamericana Norte desde el ingreso sur de Chancay (km 78 de la nueva Panamericana Norte), hasta la avenida Los Incas en el sector de Peralvillo. Este tramo está ubicado en una zona en proceso de consolidación urbana, donde aún se conserva un carácter rural, sobre el lado oeste del eje, hacia el humedal Santa Rosa (Figura 3).

Nota. De Lavalley y Lang, 1982, pp. 65, 87, 105, 145, 156, 163.

INVESTIGACIÓN EN PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY-PERÚ

**FIGURA 3**  
Tramo 1: Peralvillo



Nota. Estado actual, vista de la propuesta, corte y planta de la propuesta.

**FIGURA 4**  
Tramo 2: Santa Rosa



Nota. Estado actual, vista de la propuesta, corte y planta de la propuesta.

**Tramo 2: Santa Rosa**

El segundo tramo comprende el sector vial entre la avenida Los Incas hasta el inicio de la avenida Roosevelt y la zona industrial. La sección vial, en una parte del tramo, es muy estrecha debido a la presencia de la ladera del cerro Trinidad hacia el este, lo cual genera un desnivel considerable entre ambos lados de la calle. Esta característica es aprovechada en el proyecto para generar un paseo peatonal elevado, separado de la vía vehicular, que permita disfrutar de las vistas hacia el humedal Santa Rosa y el mar (Figura 4).

**Tramo 3: Industria**

Este tramo comprende la totalidad de la avenida Roosevelt, desde su inicio hasta el pasaje La Fábrica. Se caracteriza por su paisaje industrial, debido a la presencia de infraestructura relacionada con la fabricación de harina y aceite de pescado, como por ejemplo los tanques de almacenamiento y la red eléctrica aérea. La estrategia de

**FIGURA 5**  
Bóvedas cerámicas de  
mediados del siglo XX



*Nota.* Estado actual en la parte superior y vistas de la propuesta en la parte inferior.

intervención en este tramo se centra en insertar espacios verdes y peatonales donde prácticamente nunca existieron. De esta forma, se creará un recorrido seguro, permeable para el peatón y ciclista. Se reemplazarán los muros ciegos por cercos abiertos y plantaciones para hacer más amable el paisaje industrial de este sector, hoy exclusivo de la actividad de ciudad-puerto. Se busca promover la instalación de nuevas actividades en esta vía para dotarla de paraderos de transporte público, estacionamientos para vehículos y bicicletas (Figura 5).

#### **Tramo 4: Centro**

El cuarto tramo, comprendido entre la avenida 1º de mayo y el pasaje Paraíso, atraviesa la zona consolidada de la ciudad conectando centralidades comerciales, recreativas, deportivas y culturales. Se propone unir al circuito todo el recorrido de la avenida 1º de mayo como una gran alameda peatonal y ciclable, con el tránsito vehicular restringido hacia un lado (Figura 6).

La idea es que el proyecto repotencie la actividad comercial, turística y gastronómica preexistente en el sitio. Se espera conectar el principal atractivo turístico del distrito, el castillo de Chancay, con la playa del sector Chorrillos, agregar otros equipamientos distritales importantes a través del circuito, así como una serie de espacios públicos puestos en valor.

#### **Plaza mirador 13 de septiembre**

Se propone la reconversión en plaza-mirador del sector de vía, en la intersección de la calle 28 de julio y el malecón de Chorrillos. En este espacio se reubica frente al mar, orientado al lugar del acontecimiento histórico en la bahía de Chancay, el arco monumental de la plaza de Armas que conmemora el hundimiento de la goleta de la Armada chilena Covadonga, evento bélico acontecido a 500 metros de la costa, el 13 de septiembre de 1880, durante el conflicto de la Guerra del Pacífico (Figura 7).

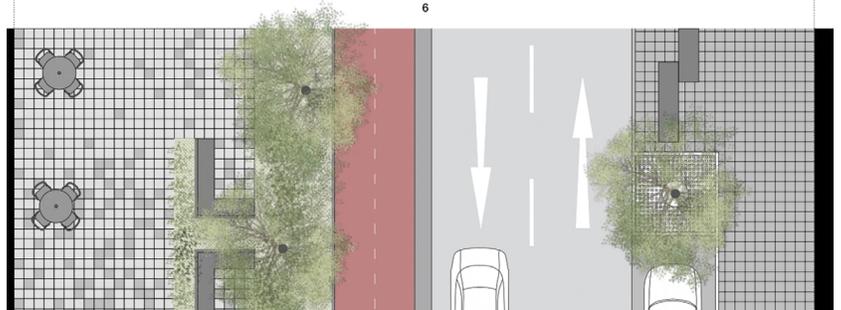
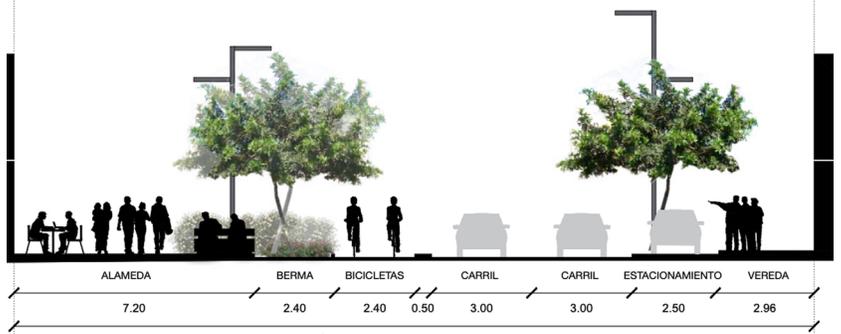
#### **Plaza de Armas**

Al Circuito Longitudinal Norte-Sur se integra la plaza de Armas de la ciudad, importante espacio urbano central, paralelamente, la calle peatonal López de Zúñiga se prolonga hacia el norte, ingresando como tal a la plaza, extendiendo la superficie del nuevo pavimento peatonal hasta el pie de la municipalidad distrital al eliminarse el tránsito vehicular de la vía. Se recuperan la espacialidad y función original de la plaza de Armas de Chancay, desplazando la acumulación de monumentos alegóricos que se encuentran actualmente en ella, reubicándolos en los nuevos espacios públicos significativos del circuito, a fin de generar nuevas centralidades (Figura 8).

INVESTIGACIÓN EN PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY-PERÚ

**FIGURA 6**  
Tramo 4: Centro Estado  
actual, vista, corte y planta  
de la propuesta



Nota. Estado actual, vista de la propuesta, corte y planta de la propuesta.

**FIGURA 7**  
Tramo 4: 13 de septiembre



Nota. Estado actual en la parte superior, vistas de la plaza propuesta y transformación del malecón.

INVESTIGACIÓN EN PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY-PERÚ

**FIGURA 8**  
Tramo 4: plaza de Armas



Nota. Estado actual y vista de la propuesta.

**FIGURA 9**  
Tramo 4: Pasaje mirador  
Santa Clara, vistas desde los  
niveles alto y bajo

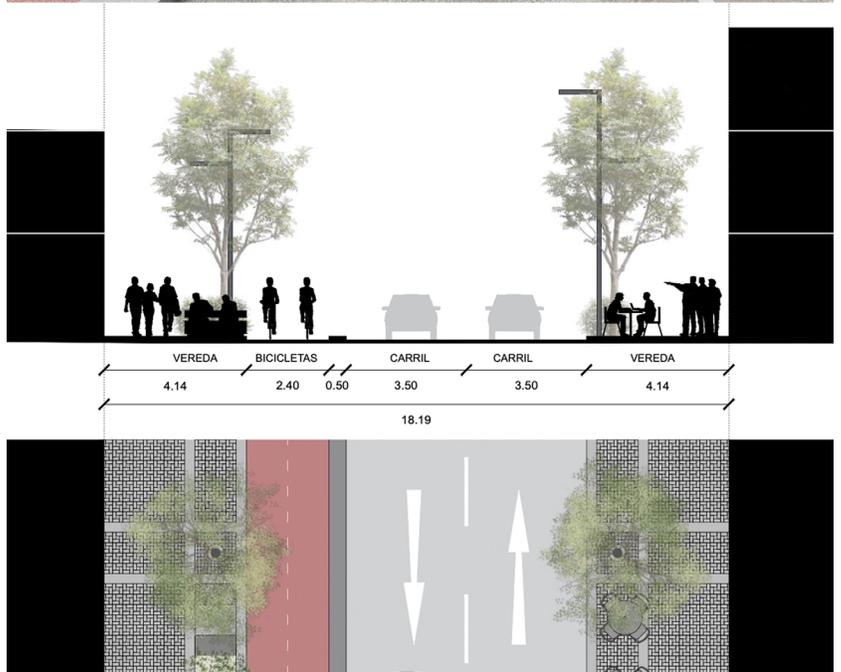


Nota. Estado actual en la parte superior y vistas de la propuesta en la parte inferior de la imagen.

INVESTIGACIÓN EN PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CIRCUITO LONGITUDINAL NORTE-SUR DE CHANCAY-PERÚ

**FIGURA 10**  
Tramo 5: av. Prolongación  
Benjamín Vizquerra



Nota. Estado actual, vista de la propuesta, corte y planta de la propuesta.

**Pasaje mirador Santa Clara**

El proyecto responde a la necesidad de intervenir los espacios urbanos residuales para dotarlos de habitabilidad, calidad y seguridad. El caso del mirador Santa Clara presenta una oportunidad de intervención en dos niveles, confrontados ambos al océano desde lo alto y bajo del acantilado, lo que le otorga un gran potencial paisajístico. Conectar a las personas hacia un espacio en relación con el litoral refuerza su identidad y su sentido de pertenencia con el lugar (Figura 9).

**Tramo 5: Norte**

El tramo comprende la avenida Prolongación Benjamín Vizquerra, desde el pasaje Paraíso hasta el ingreso norte de Chancay, en el kilómetro 84 de la actual Panamericana Norte. Este tramo, al norte del distrito, atraviesa una parte urbana poco consolidada, caracterizada por la presencia de extensas áreas no urbanizadas cercadas por muros ciegos, y por la ausencia de veredas y pistas asfaltadas. A pesar de no estar actualmente consolidada, el desarrollo previsto para la ciudad de Chancay contempla un futuro crecimiento residencial hacia este sector. Este tramo se convertirá por tanto en uno de los accesos principales a la ciudad, desembocando en la plaza de Armas, por lo que se prevé también un posible desarrollo del comercio en planta baja. La Prolongación Benjamín Vizquerra se conecta a la Panamericana Norte y es la parte final de este eje y circuito que articula toda la ciudad de norte a sur (Figura 10).

**REFLEXIÓN Y CONCLUSIÓN**

El estudio preliminar, el diagnóstico urbano, realizado en el marco del desarrollo del proyecto del Circuito Longitudinal Norte-Sur —en paralelo a los trabajos de estudio para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano (PDU 2017-2027) y del Plan de Desarrollo Local Concertado (PDL 2017-2021)— arrojaron información importante para conocer el estado del distrito, sus distintas dinámicas y entender las necesidades funcionales y morfológicas de la ciudad en los cinco tramos que lo integran. Chancay debe aprovechar este momento para relanzar su planificación y sus proyectos. En unos años su crecimiento será exponencial debido a la actividad del megapuerto, los nuevos sectores industriales y de servicios que podrían hacer de Chancay una ciudad dispersa, densificada y globalizada. Por ello, es importante que sea relanzado el proyecto del Circuito Longitudinal Norte-Sur, acompañado de otras propuestas de diseño urbano y de políticas públicas que propicien la participación de los vecinos y el sector privado. “Se necesita conciencia y actitud ciudadana en las prácticas sociales; por ello, la arquitectura y el urbanismo tienen que reencontrar su vocación política para promover el sentido de pertenencia de los ciudadanos al espacio urbano” (Kahatt, 2020, p. 42).

La importancia que el diseño urbano posee en la construcción de comunidades, el mejoramiento de la habitabilidad, la integración de usos del suelo, la identidad local, la toma de decisiones y la participación ciudadana, es decir, en el desarrollo de ciudades más sostenibles, integradas y justas (Sánchez y Luengo Oyarzún, 2022, p. 113).

El proyecto consigue recuperar espacialidades urbanas existentes en Chancay, siguiendo la estrategia de regeneración de espacios públicos, extraídas del trabajo referencial de Jordi Borja y Zaida Muxí. A través del rediseño y animación de pasajes, calles y plazas del casco antiguo de Chancay, se apuesta por la recuperación y revalorización de su centro histórico, integrando la renovada plaza de Armas al circuito. Por medio de la reconversión de las vías urbanas que lo conforman, se integran zonas prioritarias de flujo peatonal y micromovilidades que reducen el uso vehicular motorizado en las avenidas y vías. Se espera mejorar calles y plazas de los barrios no consolidados y periféricos que el circuito integra, mediante la implementación de jardines, mobiliario e iluminación y equipamientos socioculturales. “Para pasar de una regeneración que fomente lo ‘local’: es hora de redescubrir la importancia de los barrios, de la sociabilidad y de la interacción que tiene lugar en los espacios abiertos” (Camerin, 2022, p. 208).

En cuanto a la estrategia para la producción de espacios públicos por medio de la reconversión de edificaciones de infraestructura desafectada o industrias desactivadas, en espacios y equipamientos públicos (Borja y Muxí, 2003), no se llegó a concretar en el proyecto, pero por ser el Circuito Longitudinal Norte-Sur un catalizador urbano, será un detonante y generador de políticas de recuperación y reconversión de las zonas industriales al norte y sur de este.

Otras dos oportunidades comentadas por los autores en mención y que se han tomado muy en cuenta como estrategias referenciales en la elaboración del proyecto del circuito y del PDU (2017-2027), son: “la apertura de nuevos ejes en la ciudad construidos para dotarla de más monumentalidad, desarrollar y articular sus centralidades y generar espacios públicos o sea lugares fuertes” (Borja y Muxí, 2003, p. 57); y la consideración del humedal Santa Rosa como espacio público relevante, al convertirse en un gran parque y área natural protegida al sur del circuito.

La propuesta presentada no debe entenderse como un proyecto aislado. Debe ser comprendida como una iniciativa reproducible y generadora de cambios, el proyecto que impulsa principios como la movilidad sostenible y la mejora de la calidad del espacio público y de la vida de sus habitantes, los que deberán ser aplicados a escala en toda la ciudad y distrito de Chancay.

Chancay es una ciudad con historia. La propuesta pretende vincular su cultura en el diseño de diversos elementos urbanos, con la finalidad de que el ciudadano desarrolle una identidad chancayana que refuerce sus valores ciudadanos. El proyecto plantea transformar parte de la realidad existente de la ciudad sin pretensiones ostentosas que sobrepasen las posibilidades del lugar. De este modo, el Circuito Longitudinal Norte-Sur se convierte en un agente generador de intercambio social y cultural. Es entonces que el carácter público y democrático de la propuesta construye habitabilidad y seguridad para los vecinos de Chancay, reforzando sus valores y sentido de pertenencia ante la actividad globalizante en que se encuentra. Ante esto, y por el impacto del megaproyecto portuario, la gestión pública resulta crucial para llevar adelante este tipo de propuesta de diseño urbano, y darle la oportunidad a Chancay de convertirse en una ciudad planificada que asegure el bienestar de sus habitantes.

#### **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

**Enrique Santillana-Ciriani:** Conceptualización, Adquisición de fondos, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Recursos, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción - borrador original, Redacción - revisión y edición

#### **AGRADECIMIENTOS**

Nuestros agradecimientos están dirigidos a todas las personas que permitieron que se realice el proyecto, en especial al doctor Juan Alberto Álvarez Andrade, alcalde distrital de Chancay, y al equipo proyectista de ESARQUITECTURA, conformado por Alexandra Keller, Sara Pérez Martín, Claire Sèze, Pamela Velarde, Fiorella Tolentino, Florette Doisy, Sofía Nakasone, Diego Saldarriagay Javier Solórzano.

## REFERENCIAS

- Arriagada, C. (2014). Nuevo urbanismo, globalización y aplicación del concepto no lugar. *Revista AUS*, (14), 11-14. <https://dx.doi.org/10.4206/aus.2013.n14-03>
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Editorial Electa.
- Camerin, F. (2022). Regenerar el antiguo barrio industrial del Poblenou (Barcelona). ¿Hacia una ciudad post-COVID-19? *Bitácora Urbano Territorial*, 32(3), 197-209. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n3.99808>
- Cortéz, V. (2021). Arte chancay: reconstrucción ritual del mundo. *Líneas Generales*, 3(3-4), 8-25. <https://doi.org/10.26439/en.lineas.generales2020.n3-4.5080>
- De Lavalle, J. A. y Lang, W. (Ed.). (1982). *Culturas Precolombinas: Chancay*. Colección Arte y Tesoros del Perú. Banco de Crédito del Perú.
- De Szyszlo, F. (1982). *El arte de la cultura Chancay*. En De Lavalle, J. A. y Lang, W. (Ed.), *Arte y Tesoros del Perú*. *Culturas Precolombinas: Chancay* (pp. 52-83). Banco de Crédito del Perú.
- Empresa de Desarrollo Urbano. (2015). *Medellín. Modelo de Transformación urbana. Proyecto Urbano Integral -PUI- en la zona nororiental. Consolidación Habitacional en la Quebrada Juan Bobo*. Universidad EAFIT. [https://issuu.com/urbameaefit/docs/medell\\_n\\_modelo\\_de\\_transformaci\\_n/85](https://issuu.com/urbameaefit/docs/medell_n_modelo_de_transformaci_n/85)
- Hernández Cabrera, J. L. (2012). *Manual de identificación, formulación y evaluación de proyectos de manejo de recursos naturales*. <https://www.gestiopolis.com/manual-de-identificacion-formulacion-evaluacion-proyectos-manejo-recursos-naturales/>
- Kahatt, S. (2020). Los retos urbanos en Lima. Movilidad y espacios públicos contra la desigualdad. *Arquitextos*, 35(27), 37-48. <https://doi.org/10.31381/arquitextos35.3890>
- Ley N.º 27.117 de 1999. Ley General de Expropiación. [https://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/valuaciones/normas\\_interes/LEY%20N%C2%BA%2027117.pdf](https://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/valuaciones/normas_interes/LEY%20N%C2%BA%2027117.pdf)
- Ley N.º 27.628 de 2002, Ley que facilita la ejecución de obras públicas viales. [https://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/valuaciones/normas\\_interes/LEY%20N%C2%BA%2027628.pdf](https://www3.vivienda.gob.pe/dnc/archivos/valuaciones/normas_interes/LEY%20N%C2%BA%2027628.pdf)
- López-Carmona, J.-A. y Molina-Saldarriaga, M.-L. (2022). Análisis estético y urbano del pasaje Cervantes: conexiones simbólicas para propuestas de intervención creativa. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 24(2), 61-71. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2022.24.3071>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Caminos y Ferrocarriles. (2008). *Manual para el diseño de carreteras pavimentadas de bajo volumen de tránsito Lima - Perú*, marzo de 2008. <https://forums.autodesk.com/autodesk/attachments/autodesk/321/22248/2/10.Manual%20Pavimentadas.pdf>
- Municipalidad distrital de Chancay. (2017). Plan de Desarrollo Urbano del distrito de Chancay 2017 - 2027. Chancay: Municipalidad distrital de Chancay.
- Municipalidad distrital de Chancay. (2018). Plan de Desarrollo Local concertado del distrito de Chancay al 2021. Chancay: Municipalidad distrital de Chancay.
- Muñoz Lazo, P. (2021). *Las Expropiaciones en las Concesiones de Infraestructura de Transporte* [Tesis para obtener el grado de Magíster en Finanzas y Derecho Corporativo. Programa de la Maestría en Finanzas y Derecho Corporativo Lima de la Universidad ESAN]. Repositorio institucional. <https://hdl.handle.net/20.500.12640/2389>

- Sánchez, R. y Luengo Oyarzún, Y. (2022). Espacios urbanos de bordes intercomunales, ¿áreas de integración o desintegración metropolitana? El caso de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista de Urbanismo*, (46), 112-130. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.61468>
- Tinoco-García, M. J. y Guzmán-Anaya, L. (2020). Factores Regionales de Atracción de Inversión Extranjera Directa en México. *Análisis económico*, 35(88), 89-117. <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci-arttext&pid=S2448-66552020000100089&lng=es&tlng=es>
- Villagra, M. (2023). Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. *Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2), 75-86. <https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>
- Widiastuti, S., Winarso, H., & Indradjati, P.N. (2022). Planning Transportation Megaprojects: Paradoxes and Challenges in Planning Complex Projects. *Journal of Regional and City Planning*. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2022.33.2.2>
- Zolfani, S. H., Ecer, F., Pamucar, D., & Raslanas, S. (2020). Neighborhood selection for a newcomer via a novel BWN-based revised mairca integrated model: a case from the Coquimbo-La Serena conurbation, Chile. *International Journal of Strategic Property Management*, 24(2), 102-118. <https://doi.org/10.3846/ijspm.2020.11543>