

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**VACÍOS ARQUITECTÓNICOS DEL LITORAL La Costa Verde de Lima y el impacto
de su arquitectura a través de la historia**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO DE
BACHILLER EN ARQUITECTURA**

AUTOR

JOSE FABIAN JIMENEZ VIÑAS

CÓDIGO

20140836

ASESOR:

ELIO MIGUEL MARTUCCELLI CASANOVA

VICTOR RAMIRO MEJIA TICONA

Lima, febrero, 2021

I.-RESUMEN

La presente investigación plantea en primera instancia el estudio histórico comparativo de la arquitectura frente al mar en la Costa Verde de Lima y su impacto. En segunda instancia, plantea reflexionar sobre los vínculos que esta arquitectura debería respetar al pertenecer a este medio. Ante la carencia de valor de la obra arquitectónica en la ciudad y su actual escasez, se propone analizar los edificios existentes a partir del programa e impacto urbano, sus cualidades arquitectónicas internas y su vínculo con el mar según elementos arquitectónicos que favorecieron o no esta relación. En tal sentido, con el objetivo de mostrar la necesidad de esta arquitectura para procesos de revitalización urbano-social, se tomarán en cuenta casos de estudio como el Club Regatas Chorrillos (1896), la Rosa Náutica (1983) y los Domos Art (2015), los cuales permitirán realizar un contraste de acuerdo a los diferentes siglos. Finalmente, de esta comparativa, se concluye que la arquitectura tiene en sus manos la posibilidad de la revitalización urbana de este espacio costero y ,en especial, los edificios mencionados, con virtudes y falencias, tienen en común que son el referente peruano actual, lo que debe motivar a la configuración de nuevos espacios en el borde costero para el futuro y así conseguir una nueva identidad para la Costa Verde de Lima.

VACÍOS ARQUITECTÓNICOS DEL LITORAL¹

La Costa Verde de Lima y el impacto de su arquitectura a través de la historia

José Fabián Jiménez Viñas²

Resumen

La presente investigación plantea en primera instancia el estudio histórico de la arquitectura frente al mar en la Costa Verde de Lima y su impacto. En segunda instancia, plantea reflexionar sobre los vínculos que esta arquitectura debería respetar al pertenecer a este medio. Ante la carencia de valor de la obra arquitectónica en la ciudad y su actual escasez, se propone analizar los edificios existentes a partir del programa e impacto urbano, sus cualidades arquitectónicas internas y su vínculo con el mar según elementos arquitectónicos que favorecieron o no esta relación. En tal sentido, con el objetivo de mostrar la necesidad de esta arquitectura para procesos de revitalización urbano-social, se tomarán en cuenta casos de estudio como el Club Regatas Chorrillos (1896), la Rosa Náutica (1983) y los Domos Art (2015), los cuales permitirán realizar un contraste de acuerdo a los diferentes siglos.

Palabras clave: Costa Verde, borde costero, espacio público, arquitectura, urbanismo

ARCHITECTURAL GAPS OF THE SEAFRONT

The Costa Verde of Lima and the impact of its architecture through the history

Abstract

This research proposes in the first instance the historical study of architecture facing the sea on the Costa Verde in Lima and its impact. Secondly, it intend to reflect on the links that this architecture should respect when belonging to this place. Given the lack of value of the architectural work in the city and its current shortage, it is proposed to analyze the existing buildings based on the urban program and impact, their internal architectural qualities and their link with the sea according to architectural elements that favored this relationship or not. In this sense, in order to show the need for this architecture for urban-social revitalization processes, case studies such as the Club Regatas Chorrillos (1896), the Rosa Náutica (1983) and the Domos Art (2015) will be taken into account, which will allow for a contrast according to different centuries.

Key words: Green Coast, border coast, public space, architecture, urbanism

SURGE UN BORDE COSTERO: LA HUELLA DE LA ARQUITECTURA

¹ **Antecedentes del artículo:** El trabajo viene como resultado de un proceso de investigación realizado en la universidad en el curso de "Investigación Académica" a cargo de los docentes Elio Martuccelli y Víctor Mejía. Asimismo, surge de un interés propio del autor al ver un espacio tan potente desgastado y carente de arquitectura.

² **Referencias del autor:** Estudiante de la Pontificia Universidad Católica del Perú que cursa el noveno ciclo. Realizó intercambio estudiantil en el año 2019 en el Instituto Superior Técnico de Lisboa de la Universidad de Lisboa en Portugal.

La Costa Verde es desde tiempos remotos uno de los espacios público-recreativos por excelencia de la ciudad de Lima, pero además, un espacio que tiene la virtud de dar frente al mar peruano. Propiamente, se puede hablar de un borde costero en el que se formaron los primeros balnearios allá por la segunda mitad del siglo XIX en el actual distrito de Chorrillos. Desde entonces, se dio paso a que la población limeña disfrutara de bañarse en las aguas del océano Pacífico de modo recreativo; sin embargo, el desarrollo arquitectónico no sería abundante. Más adelante, durante el siglo XX, se realizaron la mayor cantidad de obras de la Costa Verde, siendo la más importante la autopista proyectada por el arquitecto Ernesto Aramburú, proyecto del cual el lugar debe su icónico nombre. A partir de ello, surgieron construcciones de clubes recreativos, restaurantes, losas deportivas y malecones que fomentaron el uso de más sectores del borde costero. No obstante, a pesar de ser un espacio especial y con tanta antigüedad de planificación, no se ven transformaciones significativas en el presente siglo XXI. Así, esto ha convertido finalmente a la Costa Verde en un lugar de paso sin incentivo a la permanencia y con limitadas intervenciones arquitectónicas privadas que no brindan un beneficio metropolitano.



Figura 1 : Intervenciones en el acantilado. Visión de los primeros planes en Costa Verde de 1995.
Fuente: Autoridad del Proyecto Costa Verde en Plan Metropolitano de Desarrollo de 1995

Desde 1994 se crea la ley N° 26306 promulgada durante el gobierno de Alberto Fujimori (Congreso de la República: 1994). Esta funda la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde (APCV), junto con la implementación el Plan Maestro de Desarrollo (PMD)³. En él, se registra una primera zonificación, estrategias y visiones urbanísticas tanto de la parte de acantilado como el borde marítimo; sin embargo, estas atentaban contra el paisaje costero al permitir la construcción de edificios en los acantilados. Luego de unos años y con la regularización de normas para las zonas tangibles e intangibles de la

³ La APCV funciona como un órgano descentralizado de la Municipalidad Metropolitana y tiene como finalidad la planificación y regulación del borde costero, siendo responsable de fiscalizar las intervenciones de los “municipios ribereños” según el Plan Maestro de Desarrollo.

Costa Verde, es pertinente mencionar al arquitecto Augusto Ortiz de Zevallos, quien fue encargado de realizar el proyecto Costa Verde versión 2009-2025 durante el gobierno del exalcalde Luis Castañeda Lossio, que ya constituía una tercera actualización del plan de 1995 (Santa Cruz: 2019: 32). En esta visión se habla de la Costa Verde como el lugar de encuentro de toda la metrópoli, resaltando que existen avenidas que se conectan directamente desde la ciudad hacia el litoral y favorecen integración de la ciudadanía. Asimismo, los planteamientos de este autor mostraban, a diferencia de los anteriores, coherencia con el tratamiento del borde costero, el acantilado e intervenciones que incluían pequeños espacios públicos para la bajada hacia el borde marítimo.

Ahora, a nivel académico se puede hablar también de Augusto Ortiz de Zevallos, quien denomina la Costa Verde como “un espacio residual y negado, sin entidad propia ni verdadero aprovechamiento, tanto que algunos la confunden con una simple pista a la que los buses panorámicos no van, porque Lima, la única capital sudamericana frente al mar, no tiene nada que enseñar allí” (2010: 81). Bajo esta premisa, se comienzan a revelar las condiciones en las que se encuentra el borde costero en general y la no consideración de la arquitectura presente. ¿Será que esta no está presente para beneficio de la metrópoli más bien? Pues en ese sentido, es conveniente estudiar lo que actualmente ofrece e históricamente ofreció al borde costero. Además de lo mencionado, también es importante nombrar al arquitecto Rafael Zamora, quien estudia el borde costero en su artículo “Playa Lima; paisajes de un litoral urbano” desde una perspectiva paisajística, reconociendo el estado deplorable en el que se encuentra la zona y alegando al potencial del frente marítimo como espacio público metropolitano.

Todo lo mencionado es un enfoque general del potencial de la Costa Verde y sus problemáticas. Sin embargo, en esta ocasión, se hará un estudio detallado sobre lo que este espacio actualmente está ofreciendo a sus ciudadanos a nivel arquitectónico desde una mirada profunda a la historia y procesos que involucraron la construcción de la misma.

ARQUITECTURA FRENTE AL MAR PARA LIMA

En un contexto de escasez arquitectónica, y un sistema saturado de deficiencias político-sociales en el borde costero, el fin principal de este artículo será evidenciar el vacío teórico-práctico y mostrar la necesidad de arquitectura en el borde costero para procesos de revitalización urbano-social. Para esto, se abordará la misma a través de la historia, haciendo reflexión sobre los aportes o no, que generó para la ciudad y para su entorno natural: el mar. Hoy en día, la arquitectura frente al mar es limitada⁴ y se ha evidenciado desde años en que surgieron los primeros balnearios.

Dada esta coyuntura, es oportuno ponerla en valor, pues debido a la condición metropolitana de la Costa Verde, esta amerita ser centro de obras que tengan estricto vínculo con la ciudad y el paisaje costero. Ahora bien, resulta vital que, mediante los

⁴ Se observa en el borde costero escasez arquitectónica. Edificios contados y la pregunta es ¿realmente están aportando en una magnitud metropolitana a la ciudad? Por ello, es preciso analizar una parte de esta gama minúscula. Así, revelar que esta arquitectura tiene el compromiso con la ciudad y el mar, lo cual no se ha cumplido durante décadas.

casos de estudio, se muestre la evidencia física “más pertinente”⁵ que dejó el borde costero limeño, pues la mayoría de obras presentes se limitan a relacionarse con la autopista presente orientando sus fachadas hacia la misma. Además que, “el 94% de los vehículos que la usan lo hacen a diario como rutas de trabajo, mientras que el 6% de los viajes son para disfrutar del litoral” (Ortiz de Zevallos: 2010: 85). Todo ello evidentemente motivado por autoridades de los distritos litorales, quienes generan inversión privada que beneficia a minoría de la población limeña. Y ya se sabe lo que viene después, la falta de actividades en el borde costero y en consecuencia la degradación del sentido público y potencial recreativo de este espacio; pero que, sin duda alguna, una arquitectura sensible al contexto resolvería.

Como tal, se distinguirá casos de estudio contrastables que deben su importancia al momento en el que fueron construidos según su siglo. En el siglo XIX, el Club Regatas Lima de Chorrillos (1896) representará una de las primeras edificaciones en la historia del borde costero a lo cual debe su importancia. Por un lado, esta se vinculó estrechamente con el mar a nivel arquitectónico y por otro lado, surgió durante la crisis de la guerra del Pacífico para sacar adelante el deporte del remo y promover su uso recreativo. Más adelante, en el siglo XX, se realizaron obras que promovieron este uso público como los Baños de Miraflores o el Club Waikiki, ambos generando impacto en la ciudad. Sin embargo, resulta de mayor importancia analizar la arquitectura que surgió post-construcción de la autopista que hoy se conoce, pues fue el momento más significativo del borde costero en la historia. En ese sentido el restaurante La Rosa Náutica (1983), además de ser un hito gastronómico turístico, sería el único edificio vinculado al mar de la época, ya que la versión del Club Regatas mencionada ya no existía. Ahora, en el siglo XXI existen escasos proyectos; pero, por la condición de atrayente público y vínculo con la ciudad los Domos Art (2015) será el último caso a estudiar.

Todos estos edificios tienen vínculo ya sea con el borde natural o con la ciudad. En ese sentido, serán estudiados y contrastados bajo tres categorías: primero, el programa e impacto en la ciudad a través de los años; posteriormente, la arquitectura: cualidades espaciales internas y sistemas estructurales; y finalmente, el vínculo con el mar resaltando qué elementos arquitectónicos lo favorecieron o no.

EL PROGRAMA E IMPACTO URBANO

“Interconectar litoral y ciudad es posible” (Ortiz de Zevallos: 2010: 85) y en el caso de Lima, la conexión con el mar y metrópoli es un proceso que lleva más de cuarenta años llevándose a cabo, por lo que hablar sobre conectividad según el distrito donde se encuentra el edificio, se hace fundamental para entender la relación a nivel macro, directa o indirecta, con el resto de la ciudad. En los años 70, fue construida la autopista⁶ que hoy en día se conoce con el fin de descongestionar el tráfico en el Centro

⁵ Esto quiere decir que las obras a mencionarse en el artículo tienen relación con el borde costero, ya sea proyectando una conexión con la ciudad a través de servicios que llegan a ser públicos o una conexión con el mar desde un punto de vista sensorial por ser medio natural importante en el territorio en el que se encuentran.

⁶ Fue un proyecto planteado por Ernesto Aramburú, arquitecto que cursó sus estudios en la Universidad Nacional de Ingeniería. El fin era claro: brindar un borde costero para Lima donde

Histórico de Lima y sobre todo vincular la ciudad con el mar. Asimismo, existen actualmente avenidas que la complementan y se adhieren a ella desembocando en la parte superior del acantilado; por ejemplo, en el caso de Miraflores, distrito donde se encuentra la Rosa Náutica, hay una vinculación vial directa con el centro y norte de la ciudad por medio de las avenidas Tacna, Garcilaso de la Vega, Arequipa y Larco, las cuales culminan su recorrido en el malecón Cisneros. Asimismo, Miraflores tiene una condición distintiva sobre otros distritos, la cual es el turismo. Esto hace resaltar aún más a lo que fue el único restaurante frente al mar de la ciudad durante décadas.

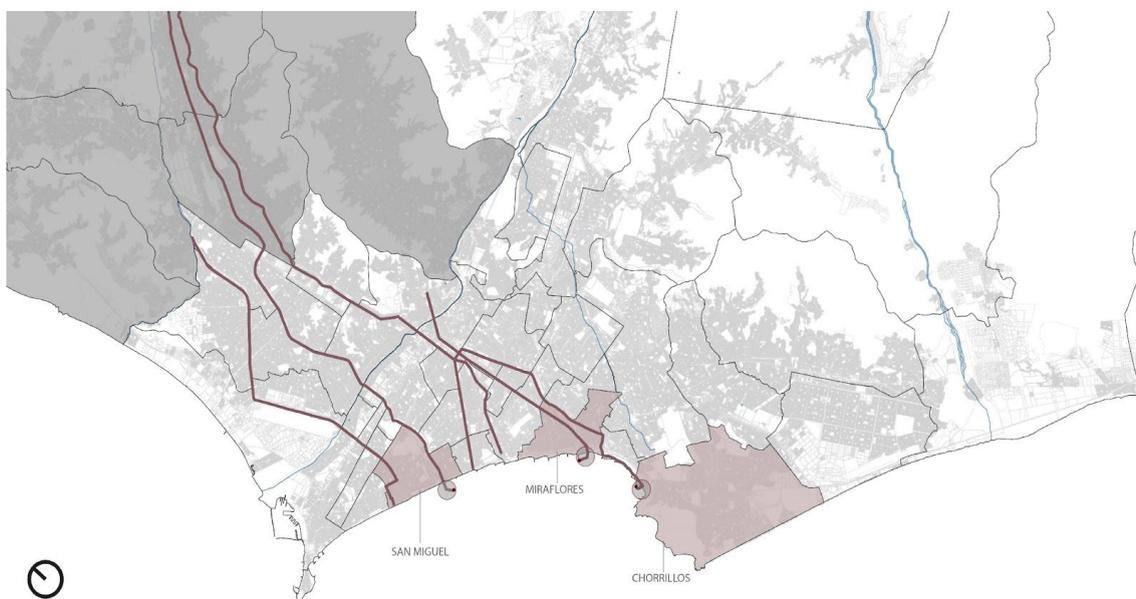


Figura 2 : Conexión vial con el norte y centro de la ciudad hacia los casos de estudio. De izquierda a derecha avenidas Faucett, Universitaria, Brasil, Salaverry, Arequipa, Paseo de la República.
Fuente: Dibujo propio.

Por otro lado, en distritos más jóvenes como San Miguel existe también vinculación vial directa con la ciudad mediante avenidas como Universitaria y Brasil, las cuales permiten comunicar la zona este y norte de la ciudad al malecón del acantilado. En ese sentido, los Domos Art, pertenecientes a este distrito, se encuentran directamente comunicados a la metrópoli y resulta beneficioso que estén en una de las zonas menos trabajadas, arquitectónicamente hablando, de la Costa Verde. Ahora, a manera de contraste, no solamente entre distritos sino también entre épocas, el Club Regatas Lima de 1896 perteneció a un distrito célebre como lo es Chorrillos y el cual resultaba ser el “Miraflores” del siglo XIX, ya que era un punto de llegada en la ciudad por ser el primer balneario que surgió en el borde costero. A pesar de ello, a nivel vial sería poco conectado aún, ya que había que trasladarse en carreta desde Lima y ello tomaba un día completo, pues las caravanas llevaban también los muebles que ambientarían las primitivas viviendas de temporada (Zamora: 2011: 29).

A finales del siglo XIX, el hotel “Terry” era la única casona suspendida sobre el mar gracias a los pilotes de madera y un salón de dicho lugar conformaba la primera instalación temporal del Club Regatas Lima de Chorrillos (Portugal: 2015: 12). En

confluyen múltiples usos y actividades de los ciudadanos limeños tal cual como la Costa Azul en Francia. Así, desde la década del 50 inició un proceso de ganancia de terrenos al mar mediante la formación de espigones. Para ello, se usó tierra extraída de la excavación del Paseo de La República, la cual formaría después las playas en el borde costero. Luego de dos décadas, se consolidaría este espacio como la “Costa Verde” por el verdor de sus acantilados.

seguida, en 1896, surgiría la primera sede oficial, la cual configuró una primera etapa arquitectónica del borde costero durante la crisis post-guerra del Pacífico. Se convirtió en una obra motivadora principalmente del deporte y su reconocimiento radica en ser una entidad recreativa que perdura hasta la actualidad. Sin embargo, su condición privada desde siempre ha sido relacionada con la condición económica de las altas clases limeñas, también presentes desde el siglo XIX, pues ellos fueron los primeros en poblar los balnearios de la Costa Verde. En ese sentido esto demostraría efectivamente que este edificio no congregaba la cantidad de personas que un espacio metropolitano como el borde costero debe albergar. Ahora, debe quedar claro que no es negativo tener un Club privado en el borde costero, pero sí hay que reconocer que la arquitectura de un espacio público por excelencia de la ciudad, tendría pues, que congregar gran parte de la población limeña.



Figura 3 : Primera edificio oficial CRL Chorrillos
Fuente: Archivo revista "Regatas" setiembre 2015

Por otro lado, en el siglo XX, la Rosa Náutica se convirtió en el primer restaurante del borde costero después de la construcción de la autopista, la cual había configurado el momento más importante del siglo. Por entonces, no se tenía idea del impacto que un restaurante podría llegar a tener en el futuro, pues hoy en día este edificio es conocido por la mayoría de ciudadanos limeños, mas no frecuentado por todos ellos. Entonces, debido a esta circunstancia evidentemente no ha satisfecho, una vez más, las necesidades de un espacio público metropolitano. Ahora bien, es justo también acotar que al ser un restaurante de precios elevados y reconocimiento gastronómico, se convirtió en un ícono turístico, lo cual promovió año tras año la visita de extranjeros. Todo esto, sumado a que se encuentra en el distrito de Miraflores, lo categoriza como un hito arquitectónico en el paisaje costero.

No obstante, en este pequeño espacio de texto algo de luz habrá gracias a los Domos Art, empresa creada desde el 2015 por Pablo Correa con el propósito de

fomentar el arte en sus distintas plataformas tales como la música y los espectáculos culturales. Esto se realiza en espacios esféricos que “en su interior se han generado más de 1,050 intervenciones culturales” (Palacios: 2020) para público en general, donde se podía pasar un momento familiar agradable y a la vez pasear por el malecón costero⁷. Ahora, a nivel metropolitano, no termina de ser un espacio al acceso para toda la población limeña, pero sí que congrega personas que viven en distritos cercanos como San Miguel, Magdalena, La Perla, Pueblo Libre, San Isidro, Jesús María, etc. Asimismo, las actividades culturales que se realizan a lo largo del año, gran parte de ellas son de precio asequible e incluso otras gratuitas. De esta forma, la iniciativa promovida por esta entidad fomenta la recreación en la Costa Verde y la creación de nuevos proyectos a su alrededor que consoliden al borde costero como el espacio público metropolitano.

Ahora bien, cuando se hable de “programa arquitectónico” se hará referencia al uso que se le da al edificio. Este cumple un rol fundamental para la activación urbana del borde costero, el cual se sabe tiene un carácter público-recreativo. Según el arquitecto Augusto Ortiz de Zevallos, la Costa Verde debe ser el lugar de encuentro de toda la metrópoli, donde toda la ciudad debe disfrutar del litoral como espacio público (2010: 85). En este rumbo, la arquitectura que ose implantarse en el paisaje costero tendría que promover programas mixtos con espacios públicos que sean para el usuario. El caso del Club Regatas Lima se hace especial, pues fue uno de los primeros edificios que instauraron la actividad recreativa en el espacio costero. Ello incluye, por supuesto, el deporte, el cual fuera de ser una actividad necesaria para la salud del ser humano, es un programa arquitectónico que reúne gente de diferentes estratos sociales y económicos haciendo que la integración se sienta en el litoral limeño. En el caso de la Rosa Náutica se trata de un edificio meramente comercial, por lo que hablar de un restaurante en sí mismo sin ningún acompañamiento de uso, no favorece completamente al lugar en el que se encuentra. Además, se trata de un espacio privado al que no pueden acceder todos los ciudadanos ni aprovecharlo para su esparcimiento. En todo caso, la designación de área pública en el edificio tendría que ser considerable para brindar a la población calidad de espacios, los cuales ellos mismos habitan y tienen derecho de usar.

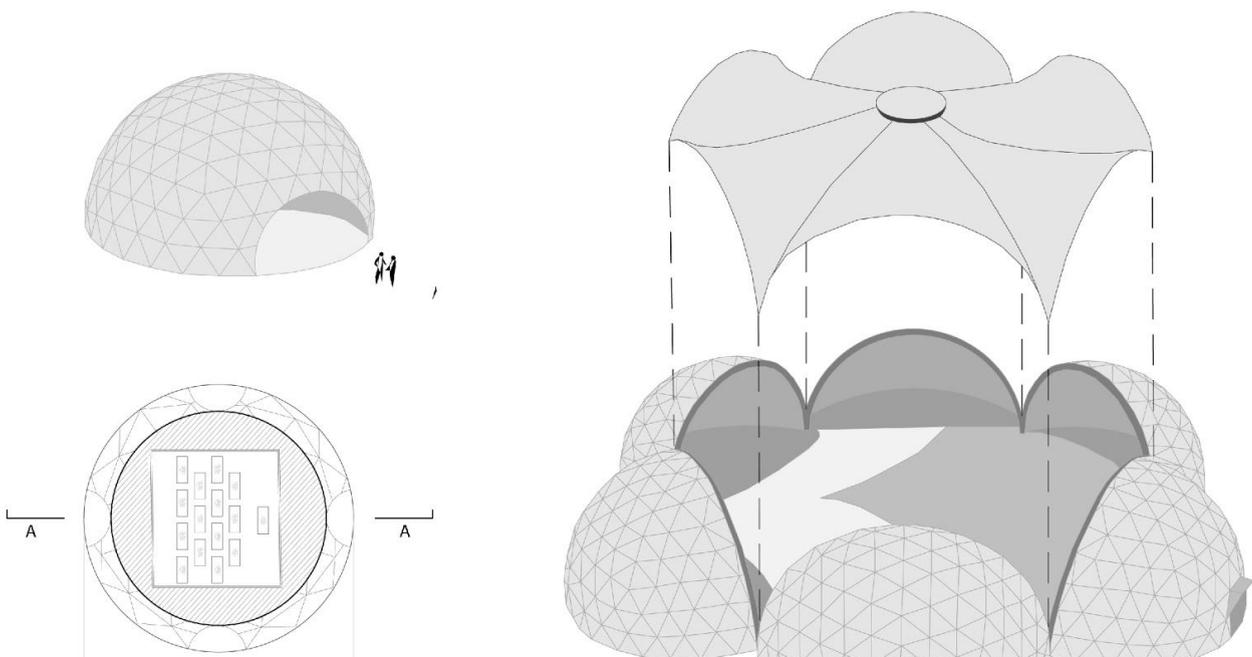
Revisar la arquitectura que se ve en el borde costero actualmente, contribuye para repensar la manera en la que se desea contemplar la Costa Verde futura y en ello ha aportado con el programa arquitectónico los Domos Art, pues se trata de un uso público en constantes ocasiones, pero sobre todo un uso meramente recreativo. A diferencia de la Rosa Náutica se incluye un espacio para la comida y el sentido gastronómico que forma parte de la cultura peruana. En general los conciertos y el espacio cultural que incluye desde actividades de yoga hasta ferias de productos, fomentan el uso del borde costero y ha sido evidenciado con la cantidad de eventos realizados. Ahora bien, referirse al programa en la actualidad no debería ser un tema cerrado y sin exploración creativa. Es por eso que este edificio logra tener una flexibilidad en el uso, ya que el espacio interior también es adaptable y permite que existan distintas actividades al mismo tiempo para los diferentes tipos de usuarios.



FORMAS FRENTE AL MAR

Desde la perspectiva arquitectónica, “la alta visibilidad de proyectos frente al mar y su atractivo pueden forjar nuevas identidades para áreas metropolitanas permitiendo una expresión de vitalidad urbana que es clave para la imagen de una ciudad” (Ryan: 2010: 51). En esta línea Domos Art es un proyecto visible y con una imagen o identidad cultural a partir del proyecto; sin embargo, ahora corresponde analizar su arquitectura en sí. Esta es representada por envolventes semiesféricas que pueden variar sus tamaños dependiendo de la cantidad de personas y el evento. Por ejemplo, una clase de yoga, con una estructura geodésica de 300 metros cuadrados sería más que suficiente. En otra circunstancia, como un concierto se hablarían de hasta 1980 metros cuadrados. Ahora, eso será una referencia aproximada, pero su flexibilidad va más allá de estas medidas predeterminadas pudiendo generar domos personales y domos mega feriales.

En una entrevista a Pablo Correa⁸ se hacía referencia a cómo estos espacios pueden servir incluso para combatir la pandemia; por ejemplo, usando los domos en versiones más pequeñas y personales para promover un autocine (Palacios: 2020). Estas estructuras funcionan para actividades feriales o incluso de almacenaje de productos, pues presentan diversos tamaños como son el tridomo, tetradomo, hexadomo y el multidomo pudiendo alcanzar los 180 de largo y los 7000 metros cuadrados de superficie al adosarse entre sí. A pesar de que, por un lado, es una virtud tener un uso flexible; por otro, la arquitectura siempre demanda una pertenencia del edificio hacia su contexto inmediato, en este caso el paisaje costero. En esta línea entonces, los Domos Art podrían entenderse como capaces de encajar en cualquier territorio deshabitado de la ciudad, lo cual a nivel programático funciona, mas a nivel arquitectónico se convertiría en una falencia, porque no cuenta con elementos dentro de su misma arquitectura que lo hagan cercano al territorio.



Por el contrario, la Rosa Náutica, a nivel volumétrico, se constituye como un edificio alargado, el cual se inserta a manera de muelle en el mar usando estructuras hexagonales que contienen las zonas de bares y comedores. El edificio pertenece al lugar a partir de que se inserta en un espigón sobre el mar y del cual asemeja su recorrido por medio de las pasarelas. Asimismo, hace flotar la volumetría sobre el mar que, al emplazarse formando una línea perpendicular con el recorrido de ingreso, acentúa las caras este y oeste del edificio entendiéndose como las que miran hacia el acantilado y el mar. Ahora a nivel espacial, estratégicamente se coloca la zona de servicios en la parte central del edificio a manera de servidor de los espacios de almuerzo, los cuales tienen la agradable vista del paisaje, sean internos o externos. Además las alturas de los comedores varían mostrando inclusive una privilegiada vista desde el comedor principal y más grande ubicado en la zona oeste central del edificio.

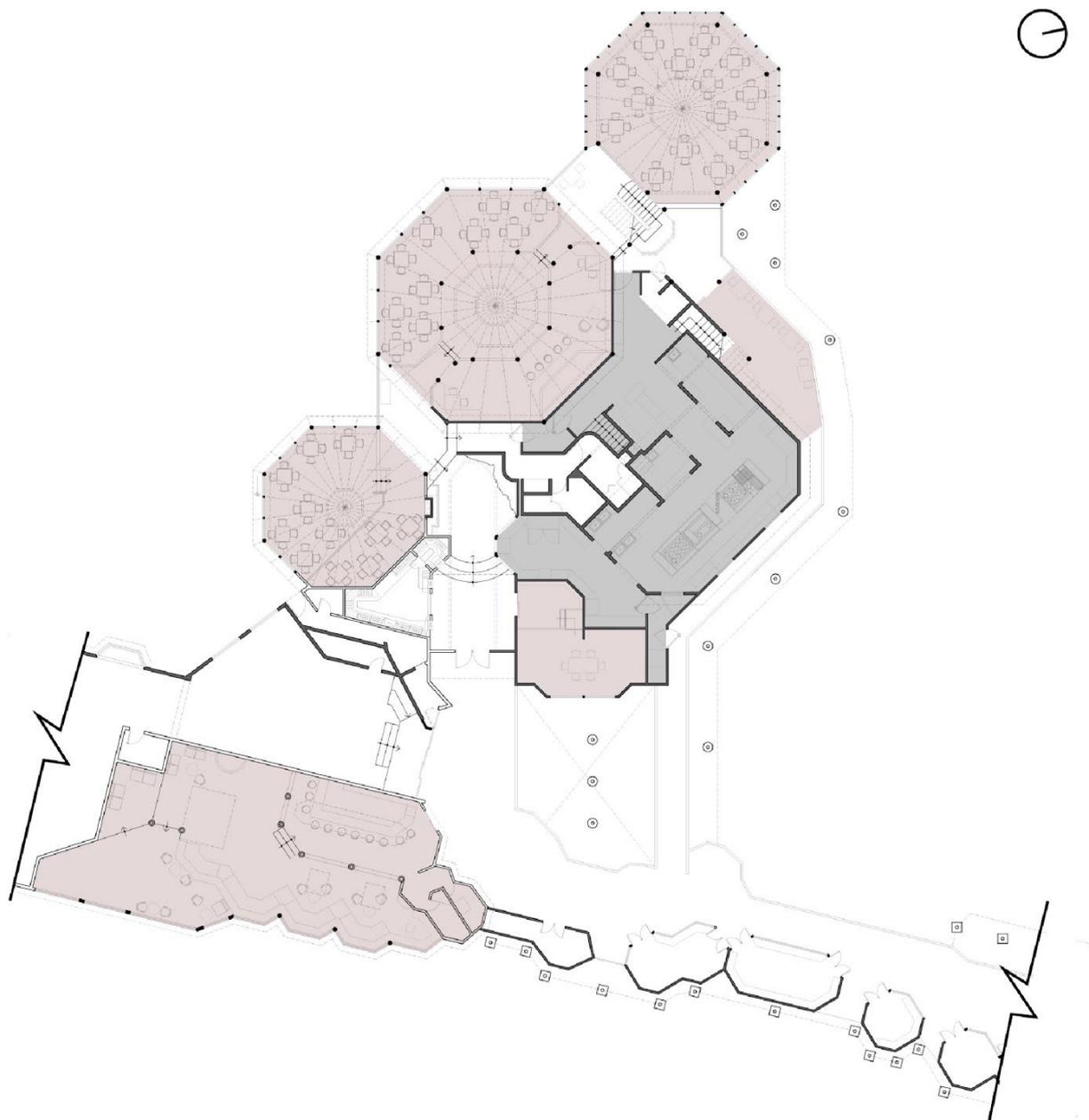


Figura 6 : Primera planta. Se resaltan las zonas de almuerzo versus la zona de servicios. Emplazamiento perpendicular al recorrido de ingreso.

Fuente: Trabajado a partir de levantamiento realizado por arq. María Noel Galimberti 2015.

Se puede apreciar también, la estructura perimetral de los hexágonos y al centro del espacio, lo cual también muestra la necesidad de un espacio que tenga todo su perímetro permeable como el comedor de la zona norte con una vista de 360 grados.

Por otra parte, el edificio proyectado por el ingeniero Teodoro Elmore (Portugal: 2015: 15); es decir, el Club Regatas Lima de Chorrillos del siglo XIX, se emplazaba a los pies del mar a manera de muelle y pasarela previos al ingreso del edificio. Propiamente la forma era cuadrangular a manera de dos simples planos que conformaban el edificio. Así desde un sentido más poético de la arquitectura se podría hasta insinuar que los planos con esta forma pura ayudaban a proyectar un espacio infinito como es el mar. Asimismo, contaba con una terraza exterior techada que permitía contemplar el paisaje en el que se encontraba, apreciar el deporte del remo y finalmente ser un espacio de transición entre lo privado del club y lo abierto del océano. Un elemento tan simbólico como la terraza también acentuaba el programa principal recreativo deportivo del cual consistía este espacio, el cual actualmente resultaría pequeño para ser de un club. Es preciso agregar también, que al tratarse de un primer edificio del Club Regatas, lo más certero sería decir que contó con espacios básicos como almacenes para remos y un espacio administrativo para realizar las inscripciones de los nuevos asociados. Además que su simplicidad correspondida a un momento de crisis provocada por la Guerra del Pacífico.

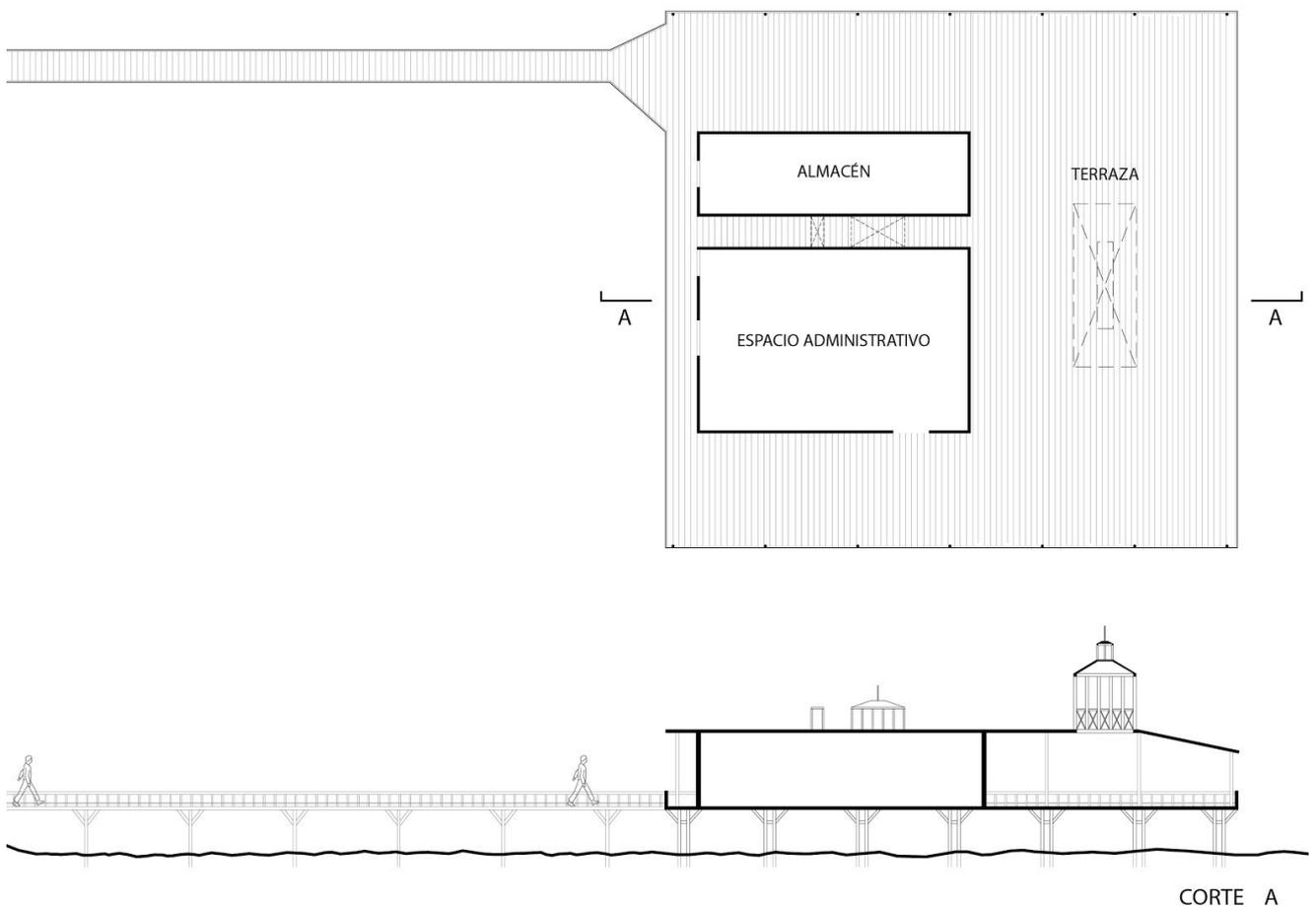


Figura 7 : Reconstrucción de planos propia en base a imágenes antiguas

Fuente: Dibujo propio

Por otra parte, los sistemas constructivos para el borde costero sin duda alguna fueron parte importante de la arquitectura, pues su elección y materialidad debía ir acorde al territorio y sobre todo resistir la brisa marina y contacto con el mar como es el caso de la Costa Verde. En este sentido, cada caso de estudio se adaptó a este medio de acuerdo a la respectiva época en la que fueron construidos. Por ejemplo, siguiendo con el Club Regatas Lima de Chorrillos, la estructura de madera fue una de las primeras a experimentarse en la construcción frente al mar debido a su condición resistente al mismo. A manera de pilotes separados modularmente y con arriostres se elevaba la losa del edificio, todos de madera. Definitivamente en este caso la estructura cumplía el papel que hacen los muelles que es suspender plataformas para que no toquen directamente el mar y se adosaban al terreno del acantilado. Además de esto, el proceso de armado resulta rápido y sin mayor excavación en el terreno como lo podría provocar un sistema de concreto armado actual. Ahora bien, con entablado de madera se logró hacer la fachada de este último al igual que el techo y que todas las barandas, por lo que no existía mayor diferenciación entre la estructura portante y la materialidad del edificio.

Asimismo, el edificio de la Rosa Náutica cumple una condición similar al estar implantada sobre el mar, pero con una variación más avanzada de un mismo sistema constructivo⁹. Los pilotes son de estructura metálica y por medio de un cimientado se empotran en el suelo del mar y son acumulados ya no de manera racional, sino por el contrario, están dispuestos siguiendo la forma del volumen y juntos para añadir resistencia a la estructura. Posteriormente son arriostrados entre sí con estructuras metálicas también y para el resto de la estructura que va por encima de la losa se utilizan vigas y columnas de madera. Estas columnas mantendrán el efecto añejo de la edificación hasta el día de hoy al igual que los entablados de madera de los pisos que van desde los corredores exteriores e interiores hasta los techos internos y externos. Todo en conjunto sumado a que el edificio se encuentra adosado a un espigón formado durante la formación de playas miraflores en la década anterior y ahí también la relación natural al usar como ancla al terreno existente.

Por el lado de los Domos Art el sistema constructivo se puede definir también como prefabricado. Empezando por el piso conformado por estructuras circulares metálicas dispuestas concéntrica y directamente sobre el terreno. Luego de esto, se levanta un sistema de tubos metálicos que se conectan formando triángulos equiláteros y estos conectados entre sí, forman las envolventes semiesféricas. A diferencia de los dos casos anteriores, no conlleva a realizar una solución para tocar el mar, sino que se aleja del mismo y se posiciona en terreno firme. Por otra parte, estas geodésicas son de armado rápido, pero al ser un elemento autoportante también le proporciona resistencia antisísmica necesaria ante condiciones como las del país. Ante la condición de fabricado previamente el material predominante es aluminio y se adicionalmente aparecen materialidades como la del piso impermeable y la protección de la fachada que es dada por lona de pvc, material que termina siendo más degradable a corto plazo, pues se ensucia más rápidamente. Aunque no haya existido contacto alguno de la estructura con el medio marítimo, tendría algún elemento del mismo edificio hacerlo, porque ello

⁹ Más avanzada en el sentido de disponer de una mayor variedad de materiales de construcción como era la madera, el acero y el concreto. Entonces ya no solo hacer uso completo de un material para el edificio entero, sino que en este caso se propone una combinación de acero con madera para conseguir mayor rigidez en la composición del edificio.

conlleva a la pertenencia del diseño arquitectónico a su lugar y sobre todo la conexión



Figura 8 : Procesos en la construcción del edificio. Se muestra la estructura que conecta con el mar y se adosa al espigón de piedras. Además la distribución de los pilotes juntos y arriostrados.

Fuente: Página oficial Rosa Náutica

del ciudadano con el mar: ícono de la capital.

LA CONEXIÓN CON EL MAR

“El agua ha sido y es el elemento de la naturaleza más cercano al hombre, símbolo del origen de la vida” (Pérez-Dosío: 2015: 6). Ante una reflexión así, pareciera que en la Costa Verde está faltando un elemento que conecte con el ciudadano, el cual me atrevería a decir que es sin duda la arquitectura. La vinculación de esta con el mar en un lugar como el borde costero resulta fundamental. Entonces en la presente categoría se hará referencia a una interacción sensorial con el mar por parte del edificio o el usuario¹⁰. De esta forma, la manera en la que las fachadas del edificio se orientan es lo que va a decidir parte de esta conexión, y se demostrará en casos de estudio como el Club Regatas y la Rosa Náutica, los cuales conforman dos maneras peculiares de adaptarse al medio natural. Pertenecer al borde costero implica una utilización de las fachadas abiertas al menos en dos direcciones, puesto que por un lado se encuentra el acantilado con el malecón, y por el otro, el mar.

En el caso del Club Regatas, se trata de un edificio cuadrangular que tiene abiertas sus cuatro fachadas perimetrales invitando visualmente al usuario a que se conecte con el mar. Asimismo, el edificio tiene contacto por medio de la estructura de pilotes la cual resiste el oleaje y hace suspender la arquitectura.



Figura 9 : Edificio del Club Regatas y su relación con el paisaje. Ícono histórico flotando sobre el mar.

Fuentes: Eduardo Polack (década de los 20)

A manera de elementos arquitectónicos es pertinente la utilización de pasarelas al ingreso de un edificio, pues se proyecta la idea de que la persona está entrando al mar tal cual como caminar sobre un muelle. Así como en el Club Regatas sucede esta particularidad, en la Rosa Náutica se acentúa más.

¹⁰ Se hace referencia a una relación que involucre los sentidos humanos. Sin embargo, el edificio también puede actuar como un ente vivo que toca al mar por medio de sus fachadas, estructura, etc. Asimismo, medios como muelles o espacios creados pueden incitar al usuario a introducirse en el mar para generar esta comunicación.

Debido al espigón donde se encuentra, se marca el mismo recorrido que lo natural. Se refuerza la experiencia sensorial del individuo, la cual empieza incluso antes de ingresar al restaurante, ya que encuentra hacia ambos lados al mar golpeando las rocas. Piezas arquitectónicas como miradores o terrazas marcan la relación visual en un momento tan simple como el de comer, pues estas zonas, sean interiores o exteriores, tienen a un solo protagonista: el mar. Así, existen diferentes formas de acercar el edificio sensorialmente al mar para que la misma arquitectura refleje dónde se está emplazando. Inclusive, el comedor de la zona sur del edificio mira hacia un patio donde se empoza el agua del mar y es la vista más privada que se tiene del mismo. Ello habla de la integración del agua en el diseño del restaurante y de la sensación de estar en medio del mar que genera al usuario. En este sentido, la anexión sensorial se da de manera visual, auditiva y de contacto por su estructura. Cuanto más sentidos involucre la experiencia, más cercano sería el edificio al medio.



Figura 10 : Las dos vistas del edificio. Cercanía con el mar y conexión visual de los ambientes interiores.

Fuentes: Tripadvisor Rosa Náutica

Ahora bien, contraponiendo ambos casos, los Domos Art son atractivamente cercanos a la gente. Un hecho indudable, pero del cual también es preciso mencionar que estos usuarios, al igual que el edificio, se encuentran alejados del mar. No solo es un distanciamiento físico, sino que también la relación sensorial se limita a ser auditiva y rara vez visual, puesto que bien podrían generarse aberturas triangulares a manera de ventanas o ventilación, pero ello ocurre de manera espontánea solo en verano. Evidentemente, no tiene un fin meramente de vinculación hacia el medio natural; por esto, será importante recalcar que las aberturas y creación de espacios muelle pueden favorecer a que el usuario interactúe por medio del edificio con el mar, un incentivo que también puede generar conciencia ambiental.

En relación a lo anterior, hablar del mar involucra necesariamente la sostenibilidad y los espacios verdes. Resulta irónico pensar que la Costa Verde no es verde, o al menos no en su totalidad. Sin embargo, qué motivante sería que fuera reconocida por sus plantaciones y su cuidado ambiental. Hoy en día existen múltiples casos de playas como en el caso de Magdalena, San Miguel y la Perla, las cuales son inutilizables, ya que resultaban ser focos contaminantes de basura. En cambio, estas deberían ser espacios de incentivo al turismo, recreación y deporte (Pérez-Palma: 2017: 14). Este es el trato actual al mar limeño, pero analizando cómo la arquitectura puede aportar sería preciso decir que los Domos Art son un caso sostenible y amigable con el medio ambiente, pues dentro de sus propuestas incluyen el uso de paneles fotovoltaicos y no necesitan cimentación subterránea. Ahora, también hay que mencionar que la intervención es necesaria, pero debería mantener un límite que no atente totalmente con el terreno.

Por otro lado, la Rosa Náutica y el Club Regatas, ambos casos emplazados sobre el mar guardan una relación sostenible al no excavar en gran magnitud el terreno del suelo. Ambos tienen un papel fundamental al establecer una pasarela que introduce al usuario más hacia al mar y lo aleja de la autopista, que es lo más cercano al caos. Ahora en cuanto a las áreas verdes, debe hacerse hincapié en que en una ciudad donde no se cumplen los metros cuadrados de espacio verde por persona, un proyecto de arquitectura en una zona tan natural como la Costa Verde tendría que promover su utilización a fin de brindar calidad de aire, estética y sombras. Todos estos espacios verdes inclusive serían parte de un espacio intermedio entre lo que es el espacio abierto de mar y el espacio arquitectónico cerrado.

A manera de reflexión parcial sería necesario utilizar elementos arquitectónicos que se relacionen al mar, pues ello aumenta el valor del mismo para la ciudad. Todas las herramientas de intervención utilizadas en un borde costero deben ser capaces de interceptar, interpretar y transformar toda la ciudad, y no ser restringido exclusivamente a áreas a lo largo de la costa (Carta: 2016: 13). En una capital tan peculiar¹¹, el vínculo con el mar se ha limitado a un trabajo separado según sus distritos y ello complica más la conexión de identidad del ciudadano con el mismo. De igual manera hablar de las áreas verdes implicaría pues, que el diseño arquitectónico pueda incluir la realización de estas intervenciones para ganar espacios de calidad para la ciudad y regenerar a nivel urbano el borde costero que merece Lima.

REFLEXIONES DE UN CIUDADANO

El litoral limeño, hay que recalcar, es el único entre todas las capitales de sudamérica, y ¿cómo se está tratando? pues sin la importancia que amerita. Las condicionantes arquitectónicas que se dan en este espacio son dos. La primera, la relación con la ciudad porque sin duda alguna está conectado a la ciudad, pero aún no con el ciudadano. Y la segunda, la relación con el mar tan simple y necesaria para

¹¹ Se convierte en peculiar desde que Lima es la única capital en sudamérica con un frente marítimo no utilizado totalmente, en parte por las decisiones políticas. Peculiar, también, porque el borde costero tiene más de un siglo de uso como balneario propiamente. A pesar de ello, no se ha conseguido dar un aspecto icónico al mar. Aspecto, inclusive, que antepasados de la cultura peruana sí lo hacían.

generar conciencia ambiental e identidad de ciudad. Existe una indudable valoración cuando se combinan ciudad y agua. Ha permitido a la ciudad su evolución y ser un sector de fuerte identidad, por su acogida de habitantes de distinto origen y su diversidad cultural (Garriz: 2016: 21). Por ello construir frente al mar en la capital contribuirá a la revitalización urbana, un hecho que no tiene lugar a posponerse o incluso hacerse a “medias”. ¿Qué quiere decir esto? pues que espacios de suma importancia, como el caso de las áreas de los juegos panamericanos en San Miguel o intervenciones tan sencillas como losas deportivas no pueden terminar siendo espacios no techados, o no configurados bajo estructuras que permitan su durabilidad y que configuren “ciudad” en el borde costero.

Acerca del programa y el vínculo de la arquitectura con la ciudad existen; por un lado, una falta de obra pública; es decir, que el lugar recreativo y público por excelencia de la ciudad no posee edificios de tal carácter como en el pasado fueron los Baños de Miraflores. Por otro lado, los vacíos arquitectónicos evidencian qué alcance tiene la arquitectura presente como para sobreponerlo al primer problema. Sin embargo, la mayoría de esta no posee conexión con la ciudad porque no incita al uso de gran parte de la población limeña o bien no ofrece espacios abiertos para la misma, por su calidad privada. Ahora, debe dejarse claro que no es negativo tener un ente privado en el borde costero, pero sí debe reconocerse que la arquitectura en un espacio público de la magnitud de este, tendría pues, que congrega gran parte de la población sobre todo por un bien colectivo. Se puede decir que la Costa Verde está conectada vialmente; no obstante, esa conexión se pierde cuando el individuo llega al espacio y se encuentra con que es vacío sin un programa que ofrecer y hasta en casos playas abiertas inutilizables, pero la gran pregunta es ¿hasta cuando?

Por todo esto ha sido importante mostrar y valorar lo que tiene el borde costero actualmente. Su potencial es un tema innegable al igual que su calidad recreativa pública, pero ello conlleva a que se debe hacer respetar las intervenciones que vendrán en el futuro. Los beneficios a largo plazo que una arquitectura bien implantada en el territorio pueden dar son infinitas, y esto se demuestra en casos como la Rosa Náutica y el Club Regatas de 1896. Elementos que pertenecen a su lugar y que no dejan de relacionarse con el mar, porque claro, se entiende que debe estar conectado a la ciudad, pero no se puede olvidar que el mar también es un potencial para revitalizar la ciudad y que la Costa Verde sea la identidad de Lima. Existen oportunidades de cambio y mejora para la ciudad en las masas de agua; sin embargo, pareciera que solo se ve la zona como “la playa” o el “circuitito de playas”, un espacio de paso. Pero no, en él debe cobrar vida la arquitectura, los elementos arquitectónicos que se mencionaron en el texto, pensar en la relación sensorial y generar áreas verdes con espacios públicos en el diseño de cada edificio.

Será clave entender y rescatar de la investigación que el borde costero es de los limeños. Más allá de un deficiente manejo político al accionar y en la toma de decisiones, este espacio se configura para los ciudadanos. Es un lugar en el que la intervención del ciudadano cuenta y que se debe hacer para un bien común. Los espacios públicos metropolitanos son escasos de por sí en la capital peruana y ni hablar de la cantidad de área verde por persona. Sin embargo, ello debería motivar tanto a ciudadanos como a arquitectos a un reto de intervenciones en el borde costero, pues es un espacio que hoy en día, por la situación de emergencia que se vive, cobra aún mayor importancia. Un

lugar donde actividades como la recreativa, la relajación, contemplación del mar, deportes y demás actividades, configuran un papel importante en la vida de las personas. En ese sentido, los espacios abiertos y públicos de la ciudad como la Costa Verde, tendrían que estar acondicionados arquitectónicamente para atender a los ciudadanos.

Esto fue un aporte que viene desde un ciudadano, con un sentido común, pero que también tiene ansias de ver crecer positivamente un espacio tanpreciado naturalmente. La arquitectura tiene en sus manos la posibilidad de la revitalización urbana y los edificios mencionados, con virtudes y falencias, tienen en común que son el referente peruano, lo que debe motivar a la configuración de nuevos espacios en el borde costero para el futuro. Si se pone en consideración la magnitud e influencia que tiene un espacio como la Costa Verde entonces se podrá decir que, de estas intervenciones y decisiones políticas va a depender el futuro del espacio. Deben dejarse atrás las decisiones personales de autoridades según el distrito costero, comenzar a intervenir en este espacio mediante una decisión que piense globalmente en el bien de todos los limeños y se logre así resolver los vacíos arquitectónicos.

BIBLIOGRAFÍA

AUTORIDAD DEL PROYECTO COSTA VERDE

1995 *“Plan maestro de desarrollo de la Costa Verde, 1995-2010”*. Lima, Perú.

CARTA, MAURIZIO

2016 *“Fluid City Paradigm”*. Palermo: Springer International Publishing AG Switzerland. University of Palermo.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

1994 *“Ley N° 26306”*. Reconocen la propiedad del corredor ribereño denominado Costa Verde a diversas Municipalidades distritales de la provincia de Lima. Lima 1994.
<https://www.ipdu.pe/legislacion/ley/26306.pdf>

DOMOS ART

2018 *“domosart”* [página de instagram] Consulta: 10 de junio 2020.
<https://www.instagram.com/p/BwugVAghtXE/>

GARRIZ, EDUARDO & SCHROEDER, ROMINA

2016 *“Reflexiones sobre los frentes de agua en el contexto de las intervenciones urbanas”*. Revista *“Huellas”* N° 20, pp. 17-34.

ORTIZ DE ZEVALLOS, AUGUSTO

2010 *“La deuda de la ciudad con la Costa Verde (y viceversa)”*. Revista: *“Qué Hacer”*. Lima, julio 2010. N° 179, pp. 80-85.

SANTA CRUZ, WILLY

2019 *“Territorios fragmentados. El caso de la Costa Verde”*. Tesis de maestría en arquitectura. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Maestría en Arquitectura y Procesos Proyectuales.

PALACIOS, MIJAIL

2020 *“Entrevista a Pablo Correa”*. Diario Perú 21. Lima, enero 2020. Consulta: 10 de junio 2020.

<https://peru21.pe/cultura/pablo-correa-historicamente-no-se-uso-bien-la-costa-verde-hoy-si-noticia/>

PÉREZ-DOSÍO, CARLOS

2015 *“El agua como elemento arquitectónico”*. España: Universidad Francisco de Vitoria Septiembre 2015.

PÉREZ-PALMA, MILAGROS

2017 *“Las Playas en el Perú: Los 50 metros de Línea de Alta Marea en la Costa Verde. Del Estado o de los Particulares”* Tesis de maestría en ciencias políticas. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

POLACK, EDUARDO

“Chorrillos (Perú) N°501” Lima, Perú. Década de los 20.

PORTUGAL, CARLOS

2015 *“Siete razones para sentirse orgulloso del Regatas”*. Lima febrero 2015. Revista Regatas. Edición 251, pp. 12-16.

https://issuu.com/revistaregatas/docs/edicio_____n_251_issuu/15

RYAN, ZOE

2010 *“Building with Water: Concepts Typology Design”*. Berlin: Birkhauser. 2010.

SILVA, INGRID

2015 *“Diseño integral de espacios públicos recreativos en borde costero: las playas de Magdalena y La Herradura, 2015”*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

ZAMORA, RAFAEL

2011 *“Playa Lima; Paisajes de un Litoral Urbano”*. Lima 2011. Materia Arquitectura, N° 03, pp. 26-35.