

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



Arquitectura de la proximidad. Intersticios humanizados entre la movilidad y espacios públicos. Caso de la Estación Central, el Gran Terminal Terrestre y el Terminal de Yerbateros

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO DE BACHILLER EN ARQUITECTURA

AUTOR

Marcos Fernando Rafael Carranza

CÓDIGO

20145958

ASESOR:

Elio Miguel Martuccelli Casanova
Victor Ramiro Mejia Ticona

Lima, Agosto, 2020

I.- RESUMEN

Resumen

La ciudad de Lima ha crecido a través de su sistema de movilidad y el espacio público. Estos sistemas han decaído en su calidad a través del tiempo. No obstante, debido al rol importante dentro de la vida diaria, las personas se encuentran obligadas a usarlos. Las carencias, aceptadas y normalizadas, no vuelven a cuestionarse.

Por ello, este artículo busca identificar las relaciones actuales presentes en los sistemas para evidenciar su precariedad. Se desarrolla un análisis crítico sobre el espacio, función y composición de la arquitectura presente en los terminales terrestres, el espacio público próximo a estos y la inserción de la actividad humana. Se determinará el campo conceptual donde se aborda el tema, seguido de una comparación de cada factor del estudio: cómo la arquitectura del terminal y el espacio público propicia espacios intersticiales; y como las personas desempeñan sus actividades dentro dichos espacios.



ARQUITECTURA DE LA PROXIMIDAD

Intersticios humanizados entre la movilidad y espacio públicos. Casos de la Estación Central, el Gran Terminal Terrestre y el Terminal Yerbateros.

Marcos Fernando Rafael Carranza

Investigación Académica

Arq. Elio Martuccelli, Arq. Víctor Mejía

2020-1

Arquitectura de la proximidad

Intersticios humanizados entre la movilidad y espacios públicos. Caso de la Estación Central, el Gran Terminal Terrestre y el Terminal Yerbateros

Resumen

La ciudad de Lima ha crecido a través de su sistema de movilidad y el espacio público. Estos sistemas han decaído en su calidad a través del tiempo. No obstante, debido al rol importante dentro de la vida diaria, las personas se encuentran obligadas a usarlos. Las carencias, aceptadas y normalizadas, no vuelven a cuestionarse.

Por ello, este artículo busca identificar las relaciones actuales presentes en los sistemas para evidenciar su precariedad. Se desarrolla un análisis crítico sobre el espacio, función y composición de la arquitectura presente en los terminales terrestres, el espacio público próximo a estos y la inserción de la actividad humana. Se determinará el campo conceptual donde se aborda el tema, seguido de una comparación de cada factor del estudio: cómo la arquitectura del terminal y el espacio público propicia espacios intersticiales; y como las personas desempeñan sus actividades dentro dichos espacios.

Abstract

The city of Lima has grown through its mobility system and public space. These systems have decayed in its quality throughout the time. However, due to the role inside the daily life, people are obligated to use them. The deficiencies, accepted and normalized, are not criticized again.

Thus, this article seeks to identify the present relationships in these systems to show its precariousness. A critic analysis is developed about space, function and composition of architecture of the terminals, public space surrounding them and how the human activity inserts itself. First, the conceptual field will be determined. After that, a comparison of each factor will be developed: how the architecture of the terminals and public space provokes the interstices; and how the people perform their activities inside these spaces.

Palabras Clave

Arquitectura, desarrollo urbano, espacio urbano, transporte público.

Keywords

Architecture, urban development, urban space, public transport.

Sobre el autor

Marcos Rafael Carranza

Estudiante de décimo ciclo de arquitectura y urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). También realizó estudios en la Departamento de Artes y Diseño de la Universidad de Tsukuba en Japón. Trabajó como parte del equipo de Román Bauer Arquitectos para el desarrollo del proyecto del Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), entre otros proyectos. Influenciado por la metodología observacional, interés impulsado por mentores como Momoyo Kajima (Atelier Bow-Wow), desarrolla la investigación a través del dibujo de situaciones cotidianas inscritas en el paisaje urbano.

*Este artículo fue desarrollado dentro del curso Taller de Investigación (ARC232) impartido en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) en el ciclo 2020-1. Este curso incentiva la investigación a través del desarrollo de un artículo científico relacionado a la arquitectura.

1. Introducción

La ciudad de Lima ha ido creciendo a través de la red vial y el espacio público. Ambos sistemas coexisten por ser los definidores territoriales de la ciudad. No obstante, por falta de rehabilitación, ambas presentan precariedad en la actualidad. Desde una mirada crítica, el espacio público y el sistema de movilidad son deficientes por la falta de atención en su planeamiento y falta de voluntad para mejorarlos a través del tiempo.

A pesar de soslayárseles, ambos sistemas siempre están sujetos a un uso constante por los ciudadanos, ya que son parte importante en el desarrollo de actividades diarias. Tanto de manera formal como informal, se concretaron parques, alamedas, estaciones de trenes y buses, todos sujetos a las necesidades ciudadanas.

Lamentablemente, dichas deficiencias son aceptadas dentro del desarrollo diario de las actividades y, por ende, persisten a través de los años.

Por ello, es necesario materializar dichos problemas a través de una aproximación espacial y social sobre los nodos de mayor convergencia en la ciudad. Lugares representativos de la movilidad, tales como los terminales terrestres se muestran como oportunidad para observar la convergencia entre espacio y sociedad. Así, de todos los terminales en la ciudad, se opta por el estudio de tres lugares en específico: la Estación Central, el Gran Terminal Terrestre y el Terminal de Yerbateros.

El objetivo principal de este estudio es demostrar cómo la arquitectura presente en los terminales y el espacio público converge; y cómo el ser humano interacciona de forma colectiva en ese intersticio físico.

Para ello, se realizará preliminarmente una revisión teórica sobre los tres factores desarrolladas a través de los años. Por otro lado, se describirá concretamente cada terminal, tanto espacial como funcionalmente, dentro del fragmento urbano en el que se encuentre. Seguidamente, se realizará el mismo proceso de análisis sobre los espacios públicos próximo a cada terminal. Asimismo, se analizará los intersticios espaciales entre los terminales y espacio público. Luego, se observará cómo el usuario interviene en los intersticios. Finalmente, se brindará conclusiones del entrecruce de las tres dimensiones involucradas.

2. Sobre espacio público, sistema de movilidad y la dimensión humana

En las últimas décadas, la movilidad, espacio público y la dimensión humana han sido estudiadas constantemente; por ello, a continuación, se definirán los conceptos en base a distintos autores, necesarios para el desarrollo del artículo.

Luego de una ruptura entre la noción de movilidad y transporte a comienzos del siglo XXI (Gutiérrez 2012: 63), se plantea la movilidad como “una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana” (Gutiérrez 2012: 68). Esto significa que es la acción de traslado para satisfacer una necesidad esencial o no; teniendo en mente las implicancias objetivas y subjetivas que conllevan dicha acción. Objetivas como medio a utilizar, tiempo, entre otros; y subjetivas como afecciones, percepciones y sensaciones personales.

Asimismo, esta acción es fundamental dentro de una ciudad. Sobre ello, Miralles-Guash indica que lo siguiente:

(...) para que una ciudad moderna funcione es necesario que todo circule. [...] En esta ciudad el desplazamiento de las personas se convierte en una actividad de carácter obligado con el propósito de realizar tareas más imprescindibles: trabajar, comprar, divertirse, etc. En la ciudad es necesario moverse y debe hacerse a menudo y aprisa, Un movimiento que se va modificando por el incremento de velocidades que permitan los nuevos medios de transporte mecánicos, al mismo tiempo que cambia el ritmo de la ciudad (Miralles-Guash 2002:28).

Este proceso, como menciona Miralles Guash, implica mecanismos para el funcionamiento, según sea el tipo de transporte. En este caso, el mecanismo articulador es el terminal terrestre; ya que es el bus el medio más común para movilizarse, incluso a nivel interprovincial. (Lima Cómo Vamos 2019: 20).

Al entender que el sistema de movilidad es parte del funcionamiento de la ciudad, implica que los ciudadanos lo utilizan de forma común; por ello es ineludible relacionar espacio público y movilidad. El espacio público es “un sistema conformado por espacios de uso público, con distintas calidades físicas y funciones determinadas, asociadas a la representación simbólica, a las actividades lúdicas e incluso de movilidad” (Díaz-Osorio 2015: 129). Asimismo, el espacio público se caracteriza por su uso colectivo, capaz de expresar prácticas culturales y democráticas:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y ciudadanía se materializan, se expresan en la conformidad de calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano. La ciudad entendida como un sistema de redes o conjunto de elementos- tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales equipamientos culturales educativos o sanitarios, es decir, espacios de uso colectivo debido a la apropiación progresiva de la gente- que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. (Borja y Muxi 2003: 8).

Las plazas, parques y calles serán, entonces, una representación concreta del espacio público. Con una articulación directa con el sistema de movilidad, los espacios públicos se puntualizan en andenes, paraderos, estaciones. Prueba de ello es el estudio que realiza Díaz-Osorio, donde presenta la relación de estaciones del Transmilenio de

Bogotá con espacios públicos de mediana y pequeña escala, desde una plaza hasta intersecciones viales (Díaz-Osorio 2015: 136-137).

No obstante, los espacios públicos relacionados a movilidad deben cumplir con ciertas características que permitan los intercambios sociales. Así que la dimensión humana será aquello que determine lo necesario en el espacio público; Gehl postula que, si bien nos moldeamos a las ciudades, estas deben promover espacios de calidad en base a actividades de carácter obligatorias y recreativas, ambas sumamente necesarias en el desarrollo diario (Gehl 2010: 20-21).

Asimismo, se debe cumplir con la articulación de un sistema de movilidad y espacio públicos presentes en el contexto nacional. Al ser el bus el medio de transporte más utilizado dentro del uso diario de las personas, resaltan los terminales terrestres, puntos de convergencia dentro del sistema de buses.

Dentro de los 541 terminales terrestres de Lima, se observa que los terminales de mayor afluencia son la Estación Central del Metropolitano, el gran terminal terrestre del Norte y el terminal terrestre Yerbateros. El primero es el principal recinto dentro de la movilidad interdistrital de la ciudad; los dos restantes, dentro de la movilidad interprovincial. Asimismo, si bien sus orígenes de creación fueron por la necesidad de movilidad, cada uno tiene particularidades en su consolidación como lugar concreto: la Estación Central se construye como parte del plan concertado estatalmente; en cambio, los otros dos terminales parten de iniciativas privadas, siendo la del terminal del norte más institucionalizada que Yerbateros. Además, cada uno de estos terminales posee regulaciones administrativas distintas entre sí. Mientras que la Estación Central y el gran terminal del Norte funcionan bajo parámetros administrativos formales, el terminal Yerbateros funciona bajo una administración formal e informal; este factor complejizará el estudio ya que introduce dinámicas propias del sector informal dentro del sistema de transporte.

Por todo lo mencionado, se busca que este artículo, tomando en consideración los conceptos mencionados anteriormente, aporte dentro del campo de la movilidad y espacio público. Esto, a través del análisis de la arquitectura presente en ambas; y la posibilidad de ser apropiada por las personas. Al presentar en estado actual de estos lugares, fomenta la revalorización y consideración de cada factor.

Además, es necesario mencionar que la aproximación a las tres dimensiones se realiza dentro los alcances virtuales. Esto debido a que el estudio se desarrolló mediante observaciones fotográficas de cada lugar a la imposibilidad de analizarlos in situ.

3. La extensión de los terminales terrestres

En primer lugar, la estación central del Metropolitano, terminal de buses rápidos, fue diseñada y construida por la empresa Graña y Montero SAC en el año 2009. Se encuentra el Cercado de Lima, entre el cruce de las avenidas Paseo de la Republica y Paseo Colón; la particularidad de esta estación es que se construyó de forma subterránea, bajo el parque Paseo de los Héroes Navales.

En cuanto a lo constructivo, se implementaron muros de contención a los extremos y sistema de pórticos de concreto armado. Consta de tres niveles: el primero es la plaza y rampas de ingreso peatonal, ambos a nivel de calle; el siguiente nivel, consta de la continuación de ingreso hacia un nivel inferior, un hall longitudinal con espacios comerciales en su perímetro e ingresos hacia la plataforma de embarque, la cual bordea como anillo el hall y las tiendas externamente; el último nivel, consta de la circulación de ingreso al hall central a través de una amplia escalera. Como se evidencia, los ingresos a la estación se ubican a los extremos; seguidamente, un descenso hasta el último nivel para luego ascender al hall principal y las plataformas de embarque. Las variaciones de uso se dan en el hall central ya que guarda relación espacial directa con espacios comerciales (Figura n°1)

Es así que se muestran particularidades arquitectónicas concatenadas. Por un lado, se observa que no se interviene directamente en el nivel de la calle, todo se construye subterráneamente salvo los ingresos peatonales en puntos específicos. Además, se observa un favorecimiento funcional interior del terminal sobre la circulación de ingreso. La plataforma de embarque consta de un principio radial, un recorrido que inicia desde el centro hacia los extremos para el embarque de buses. Para que todo el proyecto funcione sin alterar la superficie, se anexa la circulación desde la parte inferior de la plataforma principal. Dicha decisión provoca que las circulaciones tengan largas distancias con un solo propósito resolutivo: conectar la calle con el centro de la plataforma.

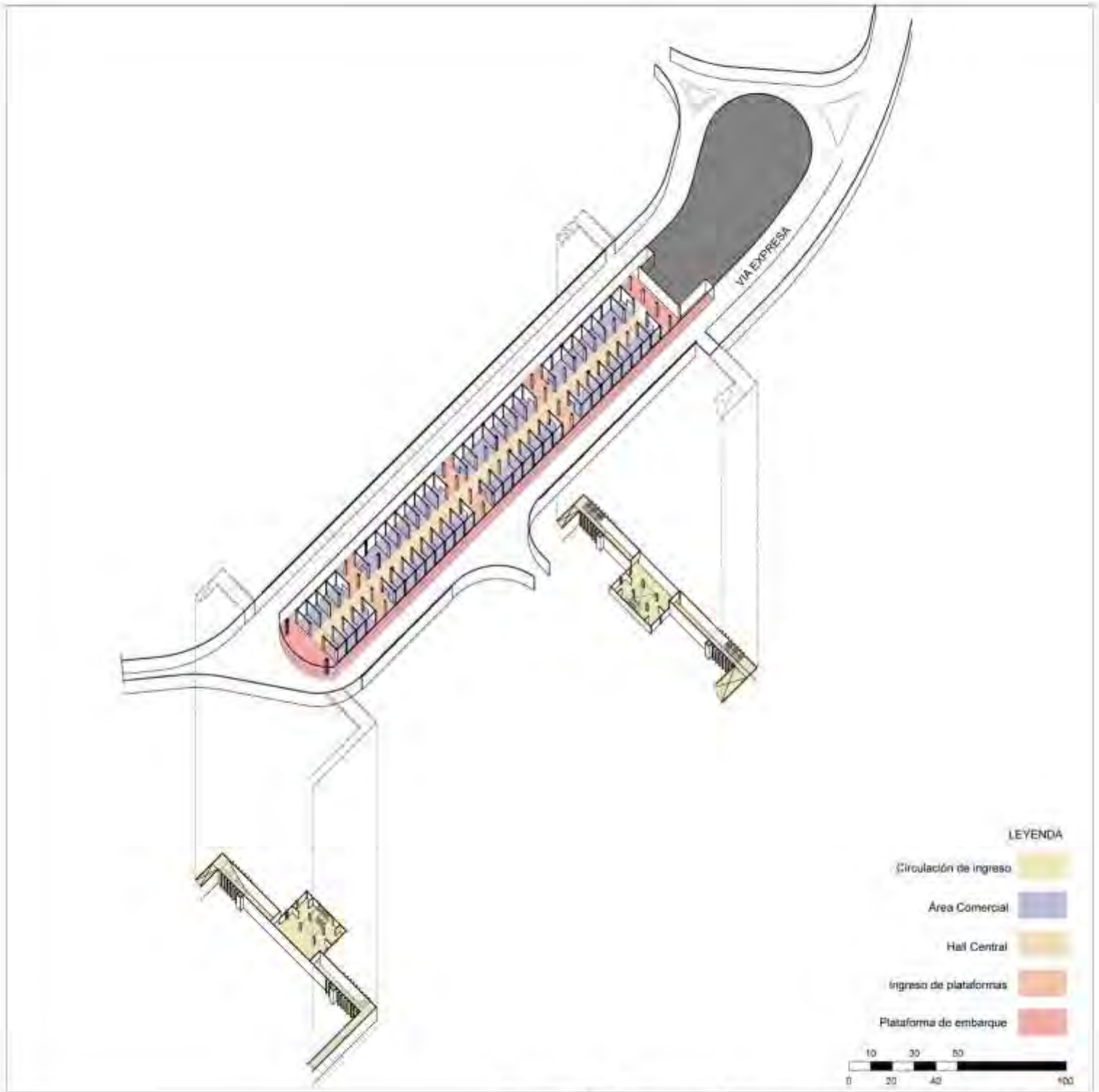


Figura n°1. Representación axonométrica y diagrama de distribución interna. Fuente: Segura y Osorio 2019: 149. Elaboración: propia

El segundo terminal, El gran terminal terrestre del Norte, para viajes interprovinciales, fue diseñado y construido por Carlos Chinen Arquitectos & Consultores en el año 2009. Se ubica en el distrito de Independencia, emplazado perpendicularmente a la avenida Túpac Amaru, como parte del centro comercial Plaza Lima Norte.

Este terminal es una nave longitudinal que cuenta con tres niveles. Se implementó predominantemente un sistema de pórticos de concreto armado para su construcción. De los tres niveles, dos son accesibles a los usuarios. El primero, a nivel de la calle, presenta un hall longitudinal central con ingresos al centro y sus extremos, tres escaleras centrales para conectar los dos pisos. y espacios comerciales, administrativos y complementarios. En el nivel inferior, se encuentran las salas de embarque hacia los lados longitudinales, servicios complementarios a los extremos y los estacionamientos de los buses al exterior. Como se aprecia en la axonometría, a nivel de la calle, se ingresa al hall principal y se desciende a través de escaleras centrales hacia las plataformas de embarque para luego transportarse. (Figura n°2)

La separación en niveles evidencia un principio de diferenciar cada uno funcionalmente. El primer nivel funciona como espacio transitable por usuario, acompañado de módulos de empresas de transporte, de comercio y administrativos. En cambio, el segundo nivel, debajo del nivel de la calle, busca funcionar únicamente como plataforma de embarque, donde el usuario espera o llega de un viaje. Esta diferenciación demarca lo variables que pueden ser espacial y funcionalmente un nivel del otro, a pesar de relacionarse entre sí mediante las circulaciones centrales.

El tercer terminal, El Terminal Terrestre Molina, o denominado comúnmente como Terminal Terrestre Yerbateros por el nombre de la zona, es un colectivo de distintas empresas privadas formales e informales que brindan viajes interprovinciales. La edificación se construyó en 1996, mas no presenta un autor o encargado de construcción identificado. Se ubica en el distrito de San Luis, emplazado perpendicularmente a la avenida Nicolás Ayllón. Consiste en una nave longitudinal de un nivel de doble altura y muros perimetrales a lo largo de su playa de estacionamiento. Se implementó un sistema de pórticos de concreto armado para su construcción. Dicha nave presenta un único nivel, el cual está diferenciado entre la zona administrativa, zona de embarque, servicios complementarios y la zona de estacionamiento de buses como plataforma de embarque. Asimismo, posee una fachada vidriada, la cual permite una relación visual directa entre el interior y exterior. (Figura n°3)

El funcionamiento de este terminal es difuso. Por un lado, no se observa una circulación demarcada por sendas; resultado de ello es el transito libre por la zona de embarque y el estacionamiento de buses. Además, dado que es un colectivo de empresas independientes, no predomina una formalidad administrativa en el proceso de embarque; por ello, el usuario puede permanecer próximo a los buses y embarcarse directamente.

Es así que este terminal presenta una formalidad simple y clara: La nave principal y su estacionamiento de buses al lado. Esta configuración de un solo nivel superficial permite una fuerte accesibilidad hacia fuera y dentro del recinto. Además, la fachada vidriada e ingresos son permeables, lo cual permite una relación espacial directa entre la nave y estacionamiento. En adición, el funcionamiento informal de la circulación y el embarque obliga a que el usuario utilice tanto el interior como el exterior del terminal para recorrerlo.

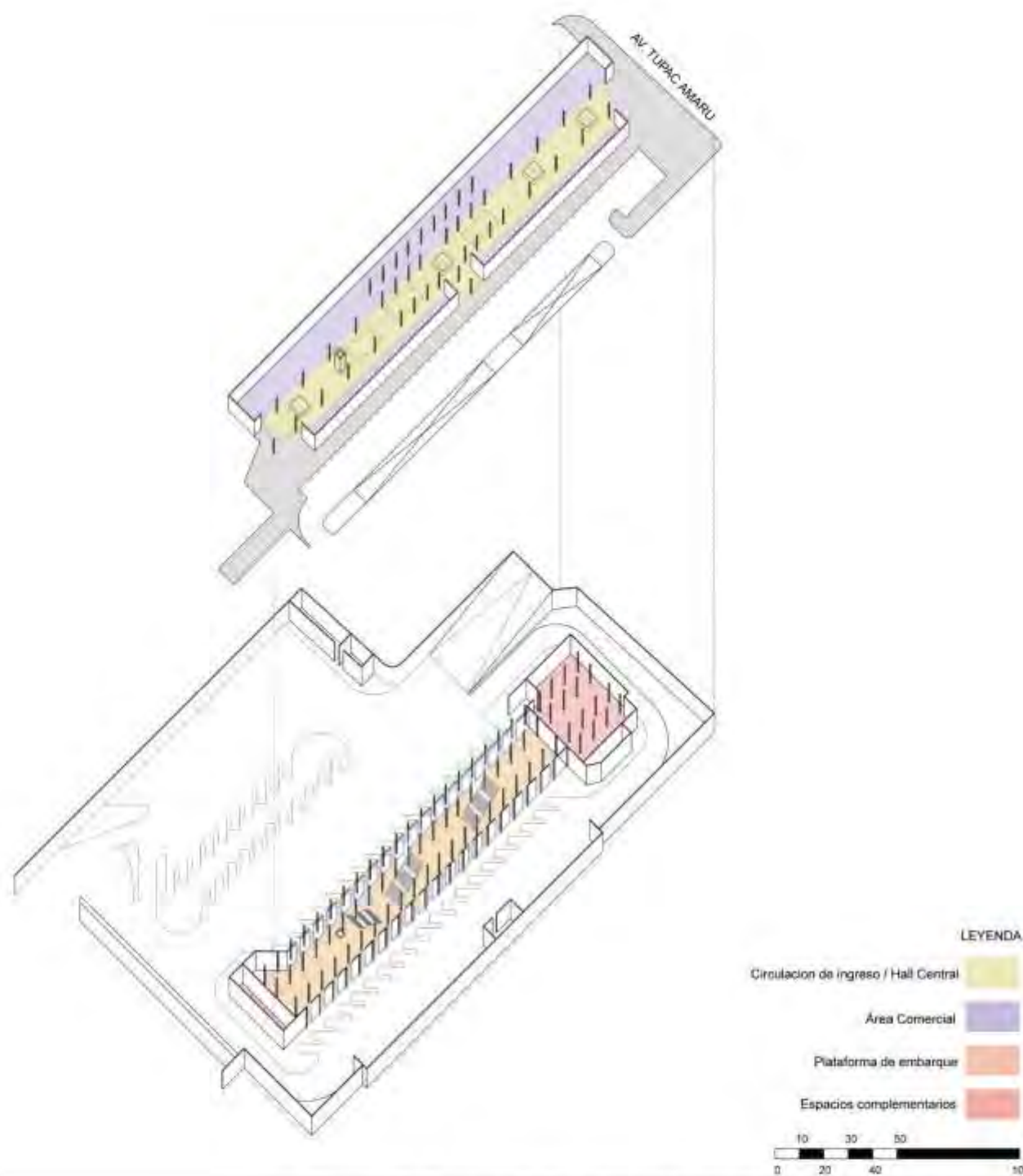


Figura n°2. Representación axonométrica y diagrama de distribución interna.
 Fuente: Chiappe y Kleffmann 2018: 168. Elaboración: propia

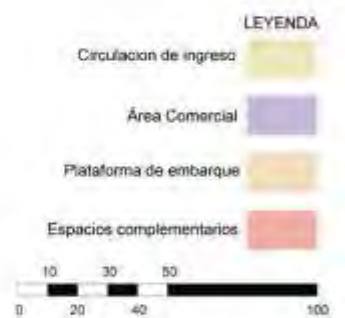
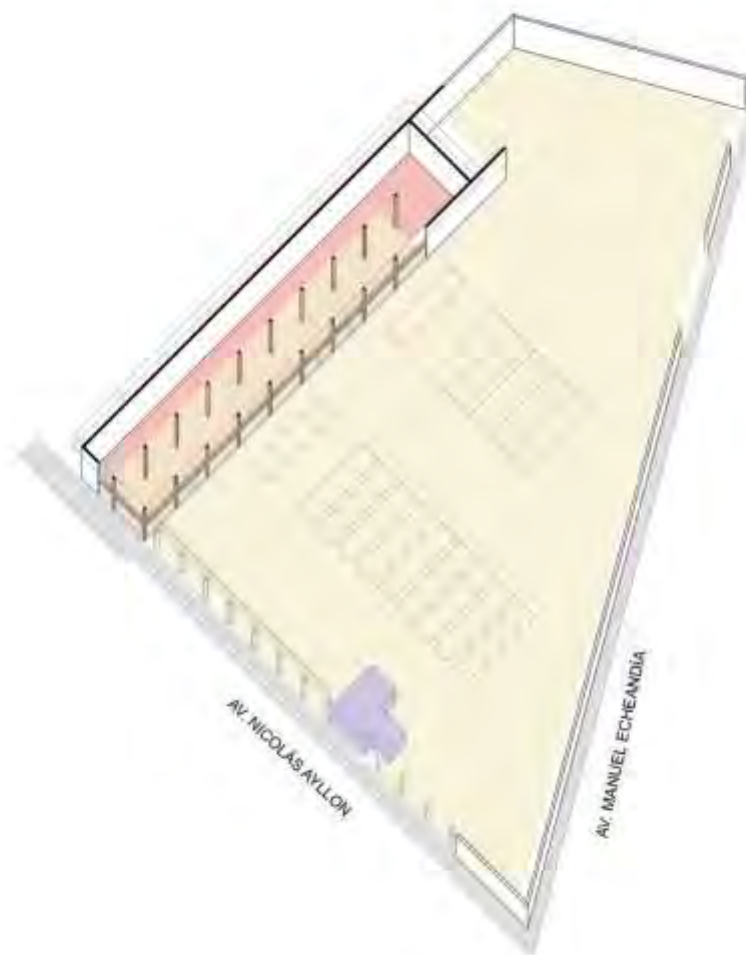


Figura n°3. Representación axonométrica y diagrama de distribución interna.
Fuente: Chiappe y Kleffmann 2018: 161. Elaboración: propia

Para sintetizar esta sección de análisis de los terminales, en el primer caso la plataforma principal llega a cumplir su planteamiento espacial y funcional; sin embargo, su funcionamiento provoca la creación ingresos con corredores largos y distintos niveles. Así, cada espacio se reduce a su propia función, ajenas uno al otro en vez de entrelazarse espacialmente. En el segundo caso, también se da diferenciaciones espaciales superpuestas: el primer nivel muestra versatilidad de funciones, mientras que su nivel inferior cumple el rol propio de plataforma de embarque. Se mantiene una relación espacial por las circulaciones; no obstante, se diferenciarán por su capacidad de albergar múltiples funciones. El tercer caso, al solo ser de un nivel y no presentar una diferenciación formal espacial y funcional, permite una mayor versatilidad funciones y relaciones espaciales. Se puede deducir que la distinción de niveles para funciones específicas juega un rol importante; ya que será la que promueva interrelaciones espaciales y sensoriales en un terminal terrestre. Así, se rescata que el terminal Yerbateros presenta mayores interrelaciones espaciales y funcionales; el gran terminal terrestre del Norte, interrelaciones parcializadas; y la Estación Central, mínimas interrelaciones.

4. Calles, avenidas y parques.

En el caso de la Estación Central, se denotan la alameda y avenida sobre ella. El Paseo de los Héroes Navales es una alameda longitudinal de 370 m. de largo por 54m. de ancho aproximadamente. Está compuesta por una alameda central longitudinal con esculturas y asientos de mármol, luminarias de metal; y sistemas complementarios a la Estación Central como escaleras de emergencia, ductos de ventilación, entre otros más. Perimetralmente, la alameda está cercada por bolardos de metal de 1 m. de altura concatenados unos a otros; el único lado sin cercar es por su ingreso, hacia la avenida Paseo Colón. Además, presenta vegetación baja y mediana: por un lado, posee superficies con grass y plantas xerófilas; por otro lado, presenta árboles esbeltos en macetas y sobre la superficie de la plaza con 4 m. de altura aproximadamente. En su conjunto, esta alameda presenta una configuración espacial y elemental variada, de gran calidad, idóneas para un uso público. (Figura n°4)

Frente a la plaza se encuentra veredas, las rampas de ingreso a la Estación Central y parte del parque Juana Alarcón Dammert. A pesar de estar próximos a la alameda, están desasociados, pese a que dichos espacios tengan la misma propiedad de uso público. Esto debido a que la alameda se encuentra en medio de la Av. Paseo de la República, la cual consta de una vía de 20 m. aproximadamente. Esta separación física dada por la avenida y la configuración de los bolardos refleja una difícil accesibilidad hacia la alameda por todos sus lados excepto por su lado sur. Así, tanto la configuración de los bolardos, la avenida y las rampas acentúa un distanciamiento que no permite una completa relación espacial.

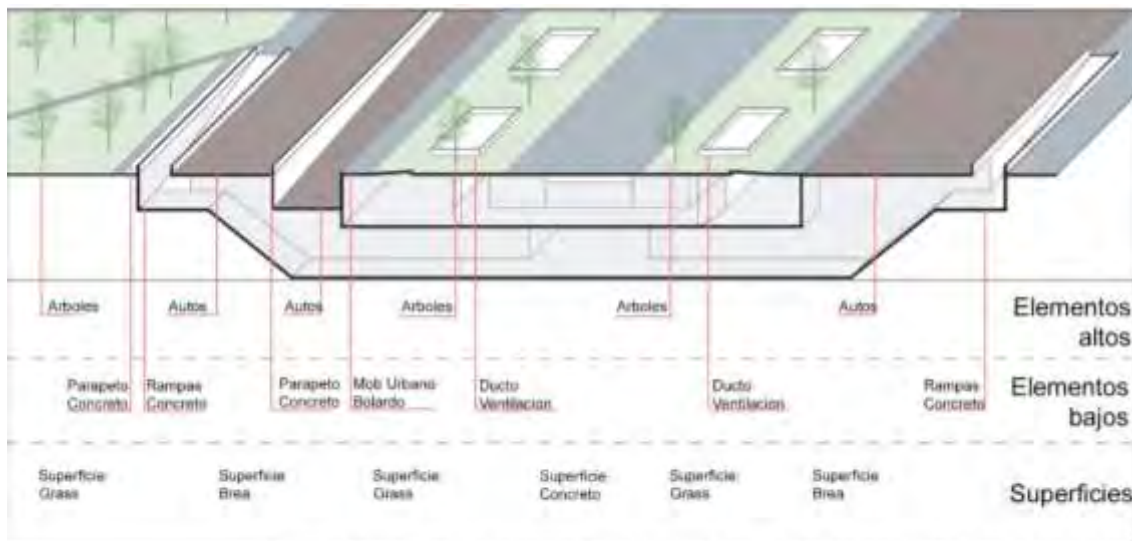


Figura n°4. Representación axonométrica y diagrama decodificación elemental.
Fuente: Segura y Osorio 2019: 149. Elaboración: propia

En el caso del Gran Terminal Terrestre, se observan las veredas contiguas pertenecientes a la calle paralela al terminal y la Av. Túpac Amaru; dichas veredas solo varían en el ancho: por un lado, una de 2 m. y la otra de 3 m. correspondientemente. Predomina el uso del cemento pulido para todas las superficies, salvo una extensión de adoquines en la bahía de taxis frente al ingreso del terminal. Asimismo, ninguno de los frentes posee vegetación propia del espacio público; solo dentro del terreno del terminal, se encuentran reducidos espacios con grass, enredaderas y palmeras próximas a la calle.

Además, frente al terminal existe un mercado, cuyas veredas contiguas presentan particularidades: frente de la avenida, se designaron espacios para el comercio de alimentos a través del cambio de superficie; en dichos espacios, se optó por colocar baldosas de cerámico color blanco. Probablemente, por su propiedad de fácil limpieza y para denotar el cambio de uso dentro del espacio público. (Figura nª5)

Por otro lado, el terrapuerto mismo presenta una plazuela fuera del recinto principal; en dicha plazuela, se presenta un patio de comidas con casetas de madera y una zona de mesas. No obstante, al estar dentro de la propiedad del terminal, esta se encuentra enrejada y solo se abre durante determinadas horas de funcionamiento. Si bien es permitido su uso público, este se consideraría como un espacio semipúblico por su propiedad de cerrarse e inhabilitar su uso.

En este caso, tanto el espacio público como el semipúblico poseen elementos que resaltan la calidad física. Las veredas colindantes, pese a sus reducidas dimensiones, suministra una pequeña variedad de superficies, las cuales transmiten una diferencia intencionada en el espacio público. La plazuela interna brinda un espacio amplio con designación comercial y recreativa; no obstante, se encierra con una reja, lo cual demarca una diferenciación espacial del exterior.



Figura nª5. Representación axonométrica y diagrama decodificación elemental.
Fuente: Chiappe y Kleffman 2018: 168. Elaboración: propia

En el terminal terrestre de Yerbateros, se observan las veredas contiguas al terminal, una hacia la Av. Nicolás Ayllón y hacia la Av. Manuel Echeandía. Ambas, poseen una vereda de cemento de 2m. de ancho; no obstante, cada frente posee un factor adicional. Por el frente de Nicolás Ayllón, se observa que el terminal se retira 5m., creando una pequeña plaza longitudinal. Dicha plaza cambia de materialidad frente a la fachada de ingreso del terminal; se utiliza adoquines que rodean los frentes de la nave. Además, dicha plaza también continúa materialmente el estacionamiento interno. Esto permite intuir una demarcación de continuidad en el recorrido y espacio previo a un ingreso. Por el otro frente, hacia Av. Manuel Echeandía se observa vegetación entre la vereda y la pista. Dicha área consiste en grass, plantas xerófilas, árboles de 4m. de altura y un borde metálico perforado entre pista y área verde. (Figura nª6)

En este caso, el espacio público se configura a partir del terminal ya que se presenta totalmente contiguo al terrapuerto. Al crearse el retiro, la pequeña plaza proporciona espacialidad al espacio público, contrapuesta con los 2 metros de vereda en todo el

perímetro. En cambio, el otro frente opta por restringir la espacialidad: se implanta vegetación como divisor, segregando la vereda y la pista. Entre ambos, el frente de ingreso presenta continuidad espacial a través de sus características de superficie. Así, se refleja una intencionalidad relacional entre el interior y exterior: cuándo el espacio debe habilitarse y cuándo restringírsele.

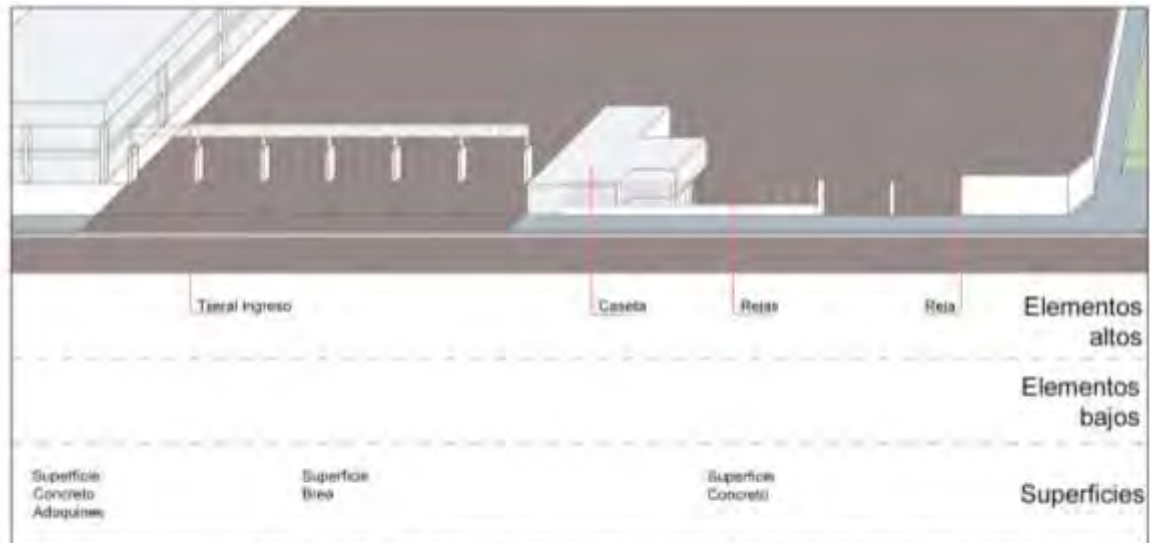


Figura n°6. Representación axonométrica y diagrama decodificación elemental.
Fuente: Chiappe y Kleffman 2018: 161. Elaboración: propia

En este capítulo, los espacios públicos relacionados a los terminales presentan afinidades y diferencias entre sí. Por un lado, optan por materiales superficiales como concreto y adoquines; por otro lado, difieren en las dimensiones y composiciones elementales, tales como el ornato, rejas y muros. Cada uno de los mencionados contribuye en la valorización y distinción espacial.

No obstante, la gran diferencia entre ellos se da con relación a su accesibilidad y flexibilidad espacial. En el primer caso, el Paseo de los Héroes Navales presenta calidad física por sus características; no obstante, la presencia de los bolardos y la pista que lo rodean provoca una restricción espacial y relacional con su entorno. En el segundo caso, la plazuela del terrapueto es restringida por los cercos y lo realmente público son las veredas; a pesar del cambio de superficies pequeños espacios ajeno al terminal, carece de elementos compositivos que brinden una mejor calidad al espacio público. En el tercer caso, se presentan sutiles características en sus superficies; estas, además de la proximidad al ingreso principal, resaltan por su continuación entre el espacio interior y exterior del terminal. Así, existe una relación espacial casi unitaria entre del espacio público y el terminal, a pesar de que este último presente muros perimetrales.

5. Intersticios humanizados: Del planteamiento al carácter

Luego de observar el escenario físico construido, cada espacio siempre será apropiado por las personas. El usuario será quien atribuya un valor propio a los terminales y el espacio público en medida a cuando dispuesto se encuentren para su intervención. (Cita). Es por ello que, para entender esta dimensión, es necesario enlistar quiénes son los usuarios más recurrentes y bajo qué circunstancias se manifiestan. Mediante la observación y registro, se plantea un diagrama de todos los involucrados según ejerza una actividad recreativa u obligatoria. (Figura n°7).

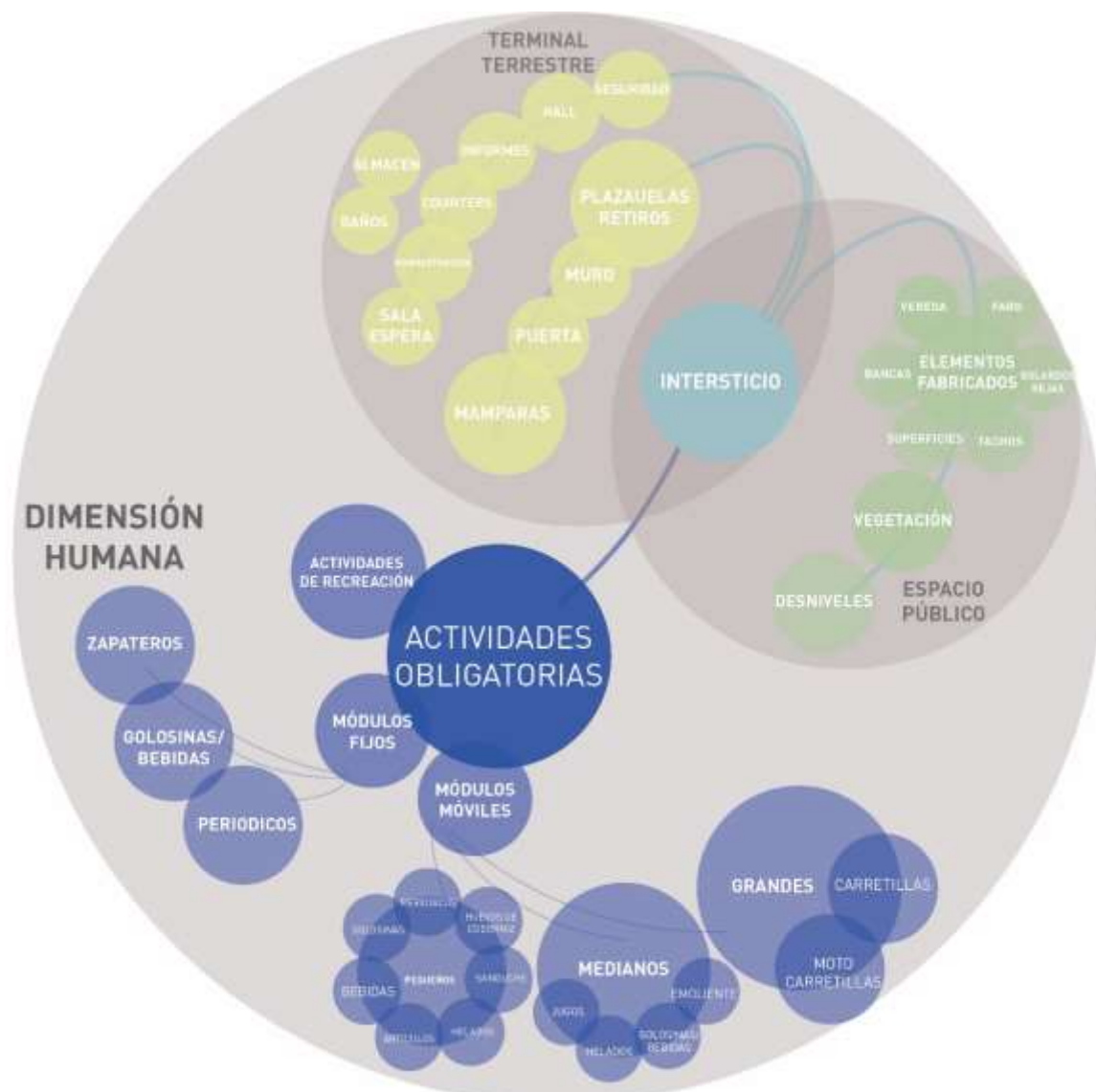


Figura n°7. Diagrama de actores interrelacionales en el caso de estudio.
Fuente: Propia. Elaboración: Propia.

El diagrama muestra que las actividades con mayor presencia en los terminales son las actividades obligatorias; específicamente, el comercio ambulatorio. El comercio ambulatorio, formal o informal, aparece por la capacidad de atracción de personas de los terminales; por ello, los comerciantes ejercen la venta de múltiples productos, desde alimentos hasta artículos. Para emplazarlos, se agrupan por sus dimensiones de ocupación; esto último para considerar sus proporciones territoriales en el intersticio físico entre terminal y espacio público.

En primer lugar, en la Estación Central, se observan actividades recreativas y obligatorias. Por una parte, las recreativas se manifiestan a través del turismo y contemplación en la alameda central; dichas actividades se suscitan con poca frecuencia. Como se demostró, la apertura hacia un solo lado y barreras físicas, tanto la pista y bolardos encadenados, limitan a que la actividad se propicie de forma espontánea, sino intencionada: se presupone del extenso traslado hacia la alameda tiene como finalidad única recorrerla, ya que se presenta como único espacio dentro de la avenida.

Por otra parte, las actividades obligatorias son más notorias. A diferencia de las recreacionales, se observan en el perímetro exterior de la Av. Paseo de la República. Puntualmente, las actividades de comercio se dan en esquinas de las cuadras colindantes, cerca de paraderos y las salidas de la Estación Central. En estos puntos, el comercio se da a través de módulos fijos y móviles, siendo los medianos los más predominantes. Además, los puntos de ingreso hacia la Estación Central son los de mayor concurrencia para las actividades. Asimismo, se observa comerciantes con módulos móviles pequeños, quienes venden productos a los conductores de vehículos durante la espera a cambio de color del semáforo; estos comerciantes transitan dentro de la pista a pesar del peligro de un posible atropello (Figura n°8)

De esta forma, se puede apreciar que las actividades en su conjunto no convergen a pesar de estar unas muy próximas a otras. Esto, debido a que tanto elementos físicos horizontales como verticales imperan en características propias a un borde.

Las veredas perimetrales son las única que presentan puntos de convergencia con la estación central y espacio público. No obstante, estas se encuentran limitada tanto por la propia rampa de ingreso, la pista de 20m. y los bolardos que rodean la alameda. Así, las actividades se fragmentan en dichos espacios en vez de interrelacionarse entre sí.

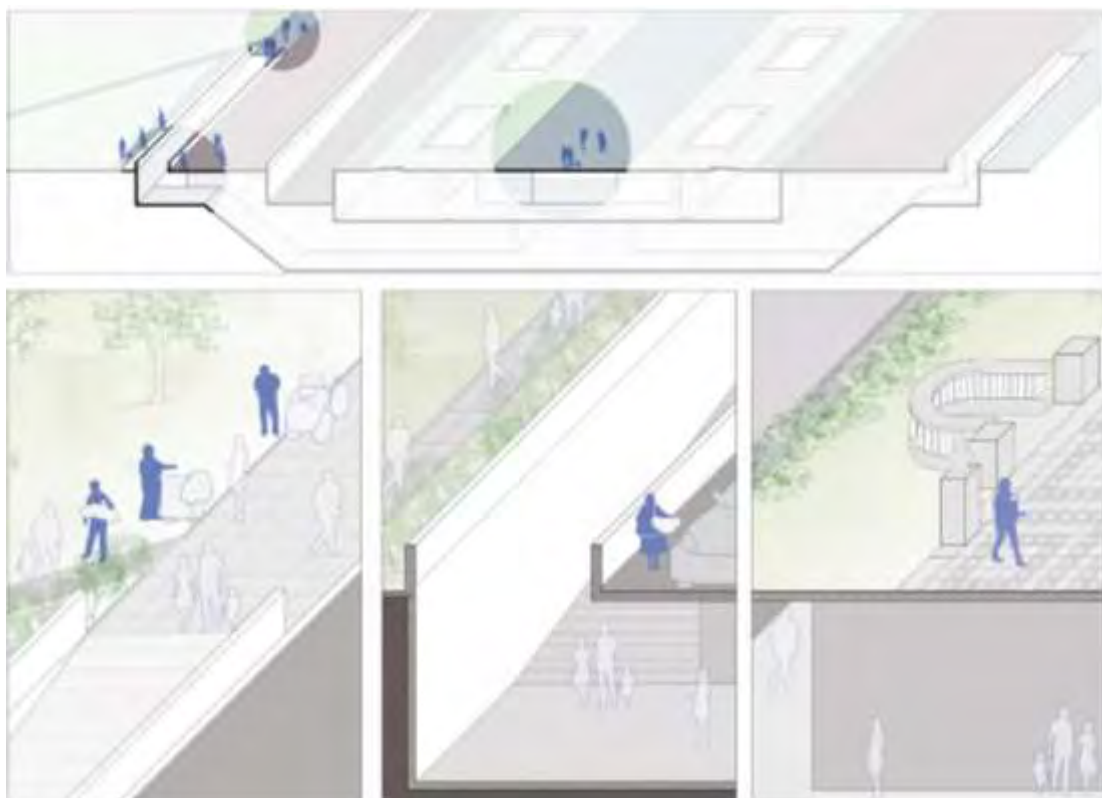


Figura n°8. Situaciones de interrelación en los intersticios de la Estación Central.
Fuente: Segura y Osorio 2019: 149. Elaboración: Propia.

En segundo lugar, en el Gran Terminal Terrestre, también se dan actividades de los dos tipos, pero dinámicas limitadas. Por una parte, las recreativas se manifiestan al interior del terrapuerto, tales como la compra de boletos, recibimiento de familiares, entre otras. Además, también se presentan en plazuela exterior propia del terminal: las mesas y sillas propician una estancia para el usuario durante su paso. No obstante, debido al horario de funcionamiento, al cerrarse al público, las actividades recreativas quedan suspendidas hasta el reinicio de funcionamiento.

Por otro lado, las actividades obligatorias se suscitan en menor cantidad. Puntualmente, estas actividades se suscitan junto al ingreso del terminal, la esquina más próxima a este y frente a ella, en el exterior del mercado. Tanto junto a la puerta como en la esquina, se observan comerciantes con módulos móviles pequeños, quienes mayoritariamente venden alimentos. Frente y afuera del mercado, se observan módulos móviles grandes, cada uno sobre un sector delimitado en la vereda; estos, se dedican al comercio de alimentos. (Figura n°9)

Así, en este caso se puede observar que las actividades se interrelacionan entre espacio público y terminal; sin embargo, siguen perdurando limitaciones relacionales por barreras físicas y temporales. Es cierto que se proporciona espacialidad a la simbiosis de actividades, tanto de la plazuela como en la propia calle; no obstante, la interrelación entre actividades se corta cuando se cierra la plaza al público. Asimismo, la vereda, salvo en puntos específicos destinados para el comercio, se limita solo a su función de circulación sin más recursos para sostener otro tipo de actividades.

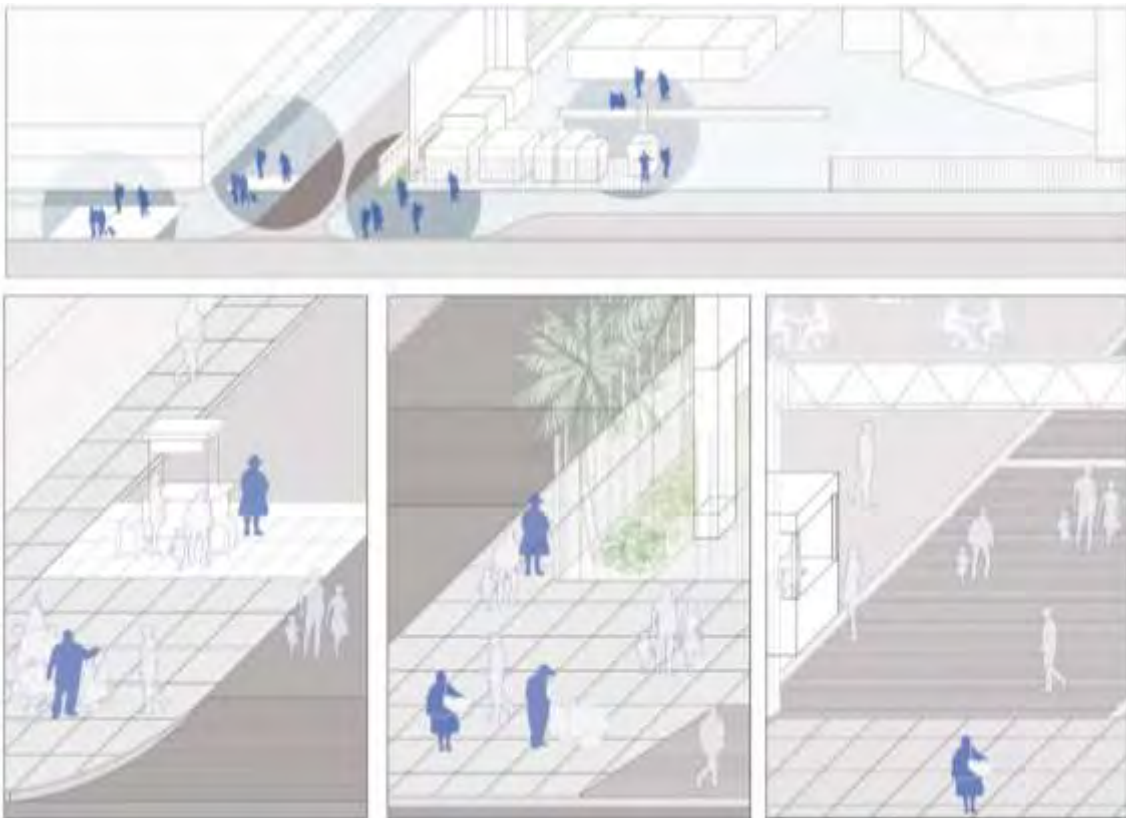


Figura n°9. Situaciones de interrelación en los intersticios del Gran Terminal Terrestre.
Fuente: Chiappe y Kleffmann 2018: 168. Elaboración: Propia.

En tercer lugar, en el Terminal Yerbateros, observamos la mayor expresión de actividades obligatorias. Estas se manifiestan hacia el frente de la Av. Nicolás Ayllón. Puntualmente, se suscitan en el retiro del ingreso principal y en extremo del terminal. Se observan comerciantes de módulos fijos en cada extremo del retiro y esquina; y se emplazan comerciantes de módulos móviles de diversos tamaños dentro del retiro.

Los módulos grandes fijos se dedican a la venta de alimentos y venta de periódicos. Estos son los que propician un intercambio relacional en el espacio, por lo cual los módulos móviles medianos y pequeños se emplazan próximos a ellos. Así, comerciantes con carritos o sujetadores pequeños se colocan en la vereda; y módulos grandes como moto carretillas se colocan en la pista. (Figura n°10)

Esta multi-escalaridad de comerciantes permite una extensión sobre el espacio: los módulos grandes, al ubicarse en el carril más próximo a la vereda destinado para taxis, propician un resguardo; esto último, permite a los otros comerciantes a situarse próximos a la pista, generando así una territorialidad en conjunto.

De esta forma, se puede apreciar la gran capacidad de interrelación de las tres dimensiones. El retiro y la continuación espacial del terminal generan un punto de encuentro. Este espacio es apropiado por los comerciantes, quienes desencadenan la simbiosis de actividades en el espacio público. Es interesante denotar que, a pesar del cierre parcial del terminal durante las noches, comerciantes y usuarios utilizan el espacio proporcionado, debido a sus propiedades físicas.

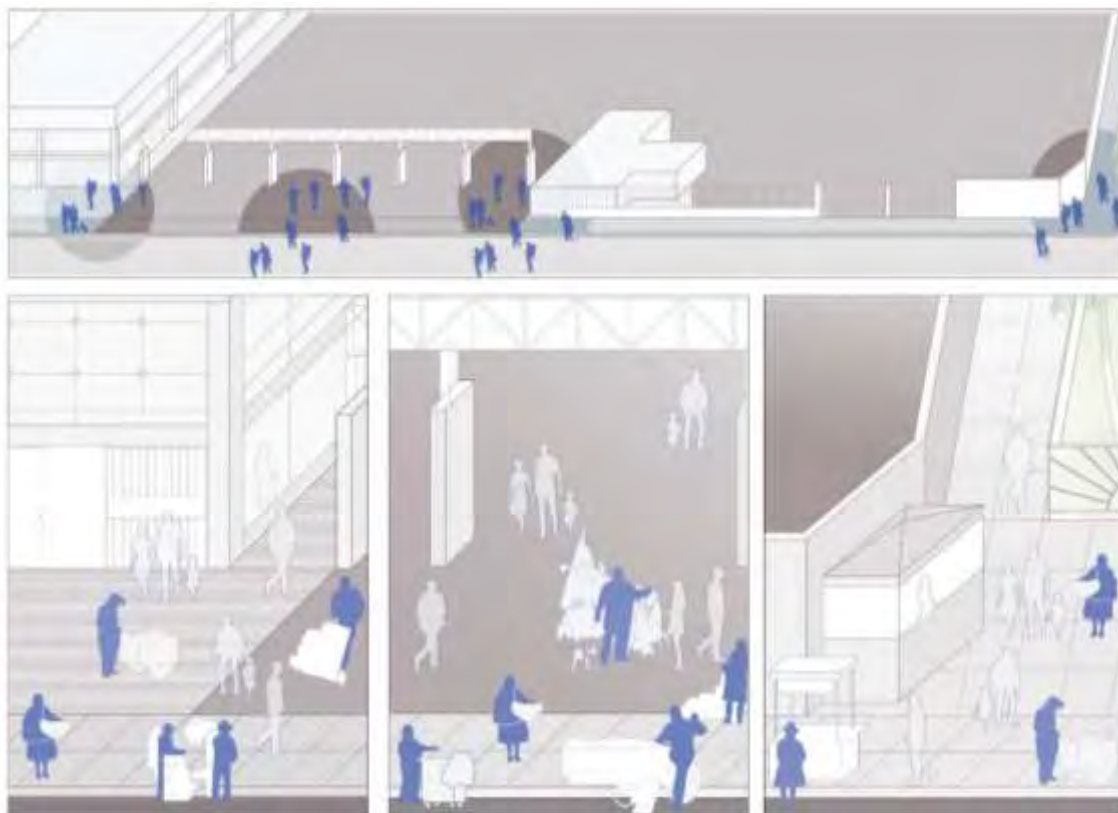


Figura n°10. Situaciones de interrelación en los intersticios del Terminal de Yerbateros.
Fuente: Chiappe y Kleffmann 2018: 161. Elaboración: Propia.

6. Conclusiones

Para concluir, los resultados preliminares del análisis propuesto cotejan múltiples puntos relevantes en la interrelación del espacio público con los terminales terrestres de Lima.

En primer lugar, se reafirma el principal rol de la configuración arquitectónica de cada terminal. Cada terminal funciona bajo sus propias dinámicas, en las cuales el valor de la circulación y su proximidad física a la calle determinan cuan relacionales son al espacio público y el usuario.

De esta forma, se observa que el terminal puede optar por no relacionarse completamente con su exterior al emplazarse subterráneamente y generar una gran circulación de ingreso. Este es el caso de la Estación Central, cuyas rampas y escaleras de ingreso solo están determinadas para cumplir obligatoriamente función de conexión como un túnel; no obstante, se desconecta el exterior e interior por sus largos recorridos.

Por otra parte, se observa que el terminal puede optar por relacionarse parcialmente con su exterior. Esto sucede en el Gran terminal Terrestre, cuya distribución a nivel de la calle y otra subterránea permite diferenciarlas funcionalmente; esta superposición intencionada, segrega la planta subterránea y dispone el primer nivel para relacionarse con el exterior.

Asimismo, se observa que el terminal puede optar por relacionarse directamente con su exterior. Esto se da en el terminal Yerbateros, cuya disposición de un solo nivel propicia una relación directa con el exterior; la disposición de todas sus funciones y próximas al exterior, genera el mayor vínculo relacional de las tres estaciones

En segundo lugar, se reafirma que la configuración arquitectónica de los espacios públicos limita la actividad humana próxima a los terminales. No obstante, la carencia del espacio público también puede generar una libre interpretación del espacio.

Por un lado, pueden presentar una disociación física permanente; este es el caso del Paseo de los Héroes Navales y las veredas próximas a la Estación Central. Presenta elementos horizontales y verticales que segregan cada espacio: próximos a las veredas, se encuentra una avenida de gran tránsito; junto a ellas, los ingresos hacia la estación marcan una brecha física; y el Paseo de los Héroes Navales se encierra con bolardos concatenados en todo su perímetro salvo por su ingreso. A pesar que cada uno de los espacios posee gran complejidad material y composición, al final esta se limitan espacialmente a sí mismas.

Por otro lado, pueden presentar una relación física temporal; esto sucede en del Gran Terminal Terrestre. Su plazuela semipública interna dispone de un espacio y le brinda de actividades complementarias; no obstante, al cerrarse, la interrelación se limita a las veredas circundantes, siendo estas últimas insuficientes para realización de actividades.

Además, puede presentar una relación física casi permanente; este es el caso del terminal de Yerbateros. En este caso, el retiro brinda una extensión a espacio público por al continuación superficial y contigüidad al ingreso principal; creándose así un área

En tercer lugar, el espacio será apropiado por las personas en medida en que los intersticios entre la configuración arquitectónica del terminal y del espacio público próximo dispongan características que propicien la interacción humana.

En el caso de la Estación Central, se puede observar que la apropiación espacial es fragmentada. Todas las actividades, ya sea de comercio o de recreación, se puntualizan

dispersamente mas nunca llegan a interrelacionarse. El hedonismo de la alameda sucede al mismo tiempo que la venta de artículos en la entrada; sin embargo, no relación alguna entre sí a pesar de que ambas se realicen muy próximas entre sí.

En el caso del Gran Terminal Terrestre, la condicionalidad de uso con relación al espacio público limita a que sus actividades sucedan en horarios específicos. En contraste, la presencia de comercio fuera de ella es la única actividad puntualmente espacializada. Esta brinda oportunidad de apropiación en el espacio público; no obstante, llega a ser insostenible por su pequeña cantidad de actividades cercanas.

En el caso del Terminal de Yerbateros, es la demostración de espacio apropiado por las personas. Los límites difusos que propicia la arquitectura y el espacio público permite que los usuarios utilicen el espacio de forma deliberada. Tal es el caso que se expande hacia la misma pista, en el retiro del terminal; y estas actividades se relacionen, con la actividad interna.

7. Bibliografía

BORJA, Jordi

2003 *La Ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

BORJA, Jordi y Zaida MUXI

2001 "Centros y espacios públicos como oportunidades". *Perfiles Latinoamericanos*. México D.F, volumen 9, número 19, pp. 115-130.

<https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/318>

BORJA, Jordi y Zaida MUXI

2003 *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.

CHIAPPE, Fabrizio y Claudia KLEFFMANN

2018 "Terminal Terrestre Yerbateros como regenerador urbano" Lima: Universidad de Lima, Facultad de Ingeniería y Arquitectura.

DÍAZ-OSORIO, Myriam

2016 "Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá". *Revista de Arquitectura*. Bogotá, volumen 18(1), pp. 126-139.

<https://www.redalyc.org/pdf/1251/125146891010.pdf>

EL PERUANO

2020 "Aprueban Protocolo para la implementación de las medidas que garanticen el ejercicio excepcional del derecho a la libertad de tránsito en el marco del Estado de Emergencia Nacional declarado mediante D.S. N° 044-2020-PCM". *El Peruano*. Lima, 17 de marzo, pp. 3-6.

GEHL, Jan

2006 *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Reverté

GEHL, Jan

2014 *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

GUTIÉRREZ, Andrea

2012 "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Bitácora Urbana Territorial*. Bogotá, volumen 21, número 2, pp. 61-74.

MIRALLES- GUASCH, Carme

2002 *Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel Geográfica.

LIMA CÓMO VAMOS

2019 *Lima y callao según sus ciudadanos. Décimo Informe Urbano de Percepción sobre Calidad de Vida en la Ciudad*. Lima.

PÁRAMO, Pablo y Andrea BURBANO

2014 "Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de democracia". *Revista de Arquitectura*. Bogotá, volumen 16, pp.6-15.

WORLD HEALTH ORGANIZATION

2020 "Modes of transmission of virus causing COVID-19: implications for IPC precaution recommendations". World Health Organization. Consulta: 7 de mayo de 2020.

<https://www.who.int/news-room/commentaries/detail/modes-of-transmission-of-virus-causing-covid-19-implications-for-ipc-precaution-recommendations>