

## *¡... pero hace obra! Una aproximación a los intentos de transformación urbana de Lima*

**Yuri Gómez Cervantes**

*Sociólogo, ensayista y magister en estudios de la cultura con mención artes y estudios visuales. Docente investigador de la Carrera de Arquitectura de la Universidad de Ciencias y Artes de América Latina – UCAL*

### RESUMEN

La proximidad del Bicentenario del Perú es el contexto ideal para una reflexión sobre Lima. Este artículo presenta con brevedad la ruta del proyecto de investigación para la Facultad de Arquitectura – UCAL. Circunscrito al periodo republicano, identifica tres momentos claves para el crecimiento de la ciudad, debido a la participación activa de los gobernantes de turno a través de intervenciones urbanas que priorizaron la construcción de obras desde una lógica de proyecto, en lugar de una previa planificación metódica. Así pues, la superposición de niveles de gobierno y la ausencia de planificación han marcado la cultura política urbanística de Lima.

**Palabras claves:** *morfología urbana, modernización, Lima, intervención urbana, planificación.*

### ABSTRACT

*The eve of Peru's bicentennial is the best time to reflect on Lima's culture and history. The following article unpacks a noteworthy research project at UCAL's Architecture Department. It focuses on the Republican period, identifying three main historical moments to understand the urban growth that transformed Lima city throughout the rulers, which deployed several urban upgrading projects that neglected a methodological planning rationality. The overlapping of different government administration and the absence of planning have shaped the Lima's urban political culture.*

**Keywords:** *urban morphology, modernization, Lima, urban upgrading project, planning*

### INTRODUCCIÓN

¿Por qué dejar para el final lo que puede decirse desde el principio? Lima es una ciudad desbordada y atrapada en varias crisis: de transporte público, de hacinamiento, de inseguridad, de deficiencia en los servicios, entre otras. Quizá, alguna data referencial recogida en el 2016 por el observatorio

Lima Como Vamos (2017) ilustre el comentario. Para el 61,3% de los encuestados la inseguridad es la principal problemática de la ciudad; tan solo en el 2016, el 29,7% de la muestra manifestó que había sido víctima de robo. Por su parte, la insatisfacción con el transporte público alcanzó el 69%. Al respecto, el 73% aseveró utilizarlo y un 24% compartió que pierde más de una hora al día para ir a trabajar.

Otras cifras proporcionadas por el observatorio dejan la sensación que lo transitorio de la crisis adquirió una sensación de permanencia y cotidianidad. Muestra de ello es el porcentaje de encuestados (53,7%) que considera a Lima como una ciudad para vivir, cifra semejante al informe del año anterior. La insatisfacción ha derivado en indignación. Por ejemplo, en mayo de 2018, los usuarios del Metropolitano invadieron, una vez más, el carril de la Estación Central, debido al malestar generalizado por el servicio (RPP 22 de abril de 2018). En otras oportunidades la incomodidad derivó en la protesta. En el verano de 2017, los noticieros transmitieron en vivo como el rechazo de los vecinos de Puente Piedra a la instalación de un nuevo peaje terminó con la quema de las casetas y la represión policial.

En la actualidad, hay cierto consenso en algunos sectores de la sociedad sobre la planificación como salida a estas múltiples crisis. Sin embargo, uno podría preguntarse qué tan arraigado se encuentra dicho deseo en la vida de la ciudad. Aquí se plantea la necesidad de una investigación en perspectiva histórica. Y la premisa principal que subyace a esta indagación sería la siguiente: la ausencia de planificación como una característica fundante de Lima. Podría sostenerse, entonces, que ésta condición opera en distintas formas y dimensiones; no obstante, dos destacan en la profundidad del trabajo.

De una parte, la usurpación de funciones entre los distintos poderes del Estado. En particular, presidentes que para intervenir en el desarrollo de la ciudad asumieron funciones ediles ajenas a su cargo. Serán estas figuras políticas, estos mandatarios, quienes convirtieron a Lima en emblema de su proyecto político, influidos por imaginarios distintos sobre la nación moderna que desearon proyectar<sup>16</sup>. La problemática delineada nos circunscribe históricamente a

16 Importa recalcar que cada intento no solo transformó el trazo urbano, sino que, también, concentró cada vez más los servicios y oportunidades en la capital. Asimismo, consolidó el poder político y económico en la misma ciudad, contribuyendo con el centralismo.

la etapa republicana, sin asumirla como una ruptura radical con el periodo colonial. Por el contrario, la independencia acarrió remanentes de la sociedad colonial a los nuevos ímpetus de forjar una sociedad moderna. Entre la élite criolla fue gestándose, así pues, una modernización tradicionalista (Trazegnies 1987); es decir, la impostación de ideas y relaciones sociales liberales para identificarse como pares con los países de Occidente sin modificar la estratificación social que organizó sus interacciones con los sectores subordinados.

De otra parte, la persistencia de una lógica de proyecto y no de ciudad. La primacía del concreto sobre la planificación al momento de proyectar la urbe. De ese modo, los gobernantes ejecutan una serie de intervenciones urbanas (Ramón 2007), entendidas como la construcción de obras con un huella tan profunda sobre el territorio que terminan alterando el trazo urbano<sup>17</sup>. Un proceso de modernización, es decir, una introducción de “elementos nuevos en la configuración de la ciudad por el cual se renuevan los espacios públicos y el estilo de vida de los pobladores” (San Martín 1998: 65)”. Pero esta práctica política en favor de obras grandes nos proporciona información adicional. Por su envergadura nos acercan a los estilos que marcaron las corrientes arquitectónicas en relación con los discursos de las élites. Asimismo, por su escala visibilizan cómo su organización espacial del territorio repercutió en los habitantes.

Ambas cuestiones no son solo de carácter histórico, porque van más allá de las referencias al pasado. De hecho, tienen una vigencia muy fuerte en nuestra ciudad. Sin retroceder mucho en el tiempo, la propuesta del ejecutivo por crear y adjudicarse una Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao evidencia nuestra continua debilidad institucional. Un intento por resolver la crisis del transporte que usurpa funciones a la entidad competente: la Municipalidad Metropolitana de Lima. En ese sentido, como sostiene Bustamante (2017), la iniciativa solo estimula una recentralización de funciones contraproducente para la autonomía institucional. Por otra parte, la primacía de las obras sobre la planificación ya es tan frecuente y enquistada en el sentido común como alternativa que no amerita referentes coyunturales. Suficiente con recordar la aceptación que ha ganado entre la población una frase como “... pero hace obra”.

## II

El proyecto de investigación para la Facultad de Arquitectura de UCAL<sup>18</sup> propone una narrativa a contrapelo de la historia urbanística de Lima. No solo pretende colocar como sujeto principal a la ciudad, sino que, también, lo hace desde las

intervenciones urbanas que influidas por un proyecto político definieron la morfología de la capital. La aproximación, por tanto, a los cambios de la ciudad enfatiza en las obras de carácter emblemático. Las construcciones elegidas importan en tanto cumplen una función de bisagra. Por un lado, respondieron a un contexto social previo, así como a los anhelos de la élite por transformarlos. Por el otro, redefinieron las interacciones entre los habitantes y de estos con el espacio. Finalmente, la materialización de las obras impulsaron nuevas tendencias urbanísticas y arquitectónicas formales.

Estas intervenciones urbanas van acumulándose sobre la ciudad y promoviendo una cultura política esquivada a la planificación. En ese sentido, las más significativas abren un debate sobre otra periodización histórica de Lima, en correspondencia con los cambios que producen en su morfología. La investigación propone tres momentos no cancelatorios uno con el otro, sino acumulativos y en ruta hacia una futura periodización. En algunos casos las intervenciones urbanas fueron demolidas, otras cambiaron de nombre o uso, sin obviar a las que sufrieron el paso del tiempo o perduran con modificaciones. Sea como fuere, la edificaciones identificadas en la investigación mantienen vigencia, debido a su impacto en el entramado urbano hasta el presente. Este es el criterio central para la elección y estudio en curso.

La transformación urbana en la Lima republicana inició a mediados del siglo XIX, con el llamado *boom del guano* y los proyectos modernistas del segundo gobierno de Ramón Castilla (1858-1862). La revitalización urbana de París sirvió de modelo para la modernización de Lima. La expansión y ordenamiento del espacio público redefinió la ciudad a través de la priorización del ornato; mientras tanto, los barrios al otro margen del río Rímac, fuera del perímetro de la Muralla de Lima, en donde vivía la población plebeya, quedó intacta. Al final, las iniciativas por definir y delimitar la urbe quedaron truncas, ya que los sectores populares siguieron mezclándose dentro de los nuevos límites.

Bajo el sinsabor de la derrota tras la Guerra del Pacífico (1879-1883), la capital quedó en escombros. Una nueva oportunidad llegó recién en 1895. La revitalización económica, la emergencia de un nuevo grupo de poder y la instauración de un régimen democrático pero de participación restringida fueron el contexto ideal. A diferencia del momento anterior, la participación edil tendrá un rol destacable. Apoyados en el discurso de la higiene, los estadistas y funcionarios públicos ingresarán a las casas, plantearán nuevas pautas de comportamiento, impulsarán espacios recreativos y redefinirán

17 A su vez, el proyecto amplía la conceptualización de la intervención urbana a través de una reapropiación -de forma referencial- del concepto de largest-scale upgrading program utilizado por Fiori, Riley y Ramírez (2001) en diversos estudios de caso, el cual denota un programa de emplazamiento(s) de grandes dimensiones que modificarán en escala y tiempo un espacio urbano determinado.

18 En su origen la investigación para el año 2018 lleva por título: *Lima Bicentenario: una historia de la intervención urbana a través de los proyectos políticos que forjaron la ciudad*.

la estructura de las viviendas. Todo ello con el objetivo de forjar un individuo acorde a su proyecto nacional.

Pero, en 1919, Augusto Legía tomará las riendas del país por 11 años, planteando una modernización radical de la ciudad. Antes que una ruptura con el proceso iniciado durante la posguerra, experimentamos un impulso desde una recentralización de la toma de decisión. En el fondo todos los cambios, todas las obras significativas fueron proyectadas desde el ejecutivo. Incluso, los planificadores fueron de la predilección del mandatario. Por ello, no extraña su recuerdo como una especie de presidente- alcalde. Lima creció en dirección al océano, mientras promovían el proyecto de la Patria Nueva, a través de innumerables obras en materia de renovación urbana: saneamiento, asfaltado, monumentos, vías de comunicación, edificios públicos, entre otros.

Entre las múltiples contradicciones del gobierno encontramos una modernización urbana funcional a las nuevas lógicas de generación de riqueza del comercio internacional sin un verdadero cambio en la matriz productiva. En otras palabras, Lima creció siguiendo el modelo de ciudades como Nueva York o Londres; sin embargo, las actividades económicas que impulsan el cambio de dichas ciudades difirió de nuestra experiencia. En esos casos hubo una redefinición del aparato productivo funcional a la industria y el trabajo obrero. En cambio, la economía peruana quedó articulada a las inversiones extranjeras que operaron como enclaves, desconectados de las ciudades.

Esta relación productiva subordinada incentivó el consumo y decantó en la formación de una población obrera. Una vez derrocado Leguía, ambos fenómenos, juntos con la modernización urbana, exaltaron una demanda creciente de vivienda que los sucesivos mandatarios no pudieron satisfacer. En el transcurso de las siguientes décadas también coincidió la presencia de una corriente arquitectónica modernista, abriendo un debate relevante sobre esta necesidad. Los gobiernos de Fernando Belaunde-Terry (1963-1968 y 1980-1985) y los proyectos de vivienda funcional serán la expresión más depurada de este proceso. Si bien sus dos periodos se caracterizaron por un ávido impulso de la planificación, fueron sus ideas<sup>19</sup> las ejecutadas por el Estado. En particular las llamadas unidades vecinales como eje organizador del espacio urbano. No obstante, el resultado fue insuficiente ante el incremento de los flujos migratorios, desbordando toda iniciativa pública.

\*\*\*\*\*

La ciudad sigue creciendo desde la década de 1980, incluso demográficamente, y la posibilidad de una real convivencia entre todos parece cada vez más lejana. Asimismo, la romántica

solución de una modernización a través de más obras de concreto continúa vigente. Por una cuestión de distanciamiento y objetividad, la investigación no explora las décadas más recientes, quedando como un debate pendiente<sup>20</sup>. Mientras tanto, los limeños seguimos sufriendo los pasivos de esta situación, la nula voluntad de planificación. En la proximidad de las festividades del bicentenario, repensar la ciudad capital parte de una revisión de lo que hemos hecho con nuestra ciudad.

---

## FUENTES DE INFORMACIÓN

Bustamante, Marité. 20017. *Timón cambiado: la autoridad de transporte urbano de Lima y Callao frente a la descentralización*. Última consulta 10 de julio de 2018, en: <https://wayka.pe/timon-cambiado-la-autoridad-de-transporte-urbano-de-lima-y-callao-frente-a-la-descentralizacion-2/>

Calderón Cockburn, Julio. 2016. *La ciudad ilegal en el siglo XX*. Lima: Punto Cardinal.

Fiori, Jorge; Riley, Elizabeth & Ramírez, Rolando. 2001. "Physical Upgrading and Social Integration in of Rio de Janeiro: The Case of Favela Bairro", *DisP – The Planning Review* 37:147: 48-60.

Lima Como Vamos. 2017. *Séptimo informa de percepción sobre calidad de vida*. Lima: Lima Como Vamos.

Ludeña, Wiley. 2002. "Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal", en *Eure* Vol. XXVIII No 83 (mayo): s/n.

Ramón, Gabriel. 2007. "El guión de la cirugía urbana: Lima 1850-1940", en *Historias Urbanas, homenaje a Armando de Ramón*: 263-290. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

RPP Noticias. 2018. *Usuarios invaden carril del Metropolitano como protesta por el mal servicio*. Consultado el 9 de julio del 2018, en: <http://rpp.pe/lima/actualidad/video-usuarios-invadieron-carril-del-metropolitano-como-protesta-por-el-mal-servicio-noticia-1118226>

San Martín Vásquez, Juan A. 1998. "Tres proyectos de modernización urbana en la Lima decimonónica (1845-1900)", en Ruiz de Zevallos Augusto (Comp.), *Lima. Nuevos Estudios de historia y de arqueología*. Lima: Universidad Villareal.

---

19 Sus principales tesis fueron desarrolladas durante su participación en la revista *El Arquitecto Peruano*, entre 1937 y 1963, como sugiere Zapata (1965).

20 Los cambios en la morfología urbana durante los años en curso podrían inscribirse en un cuarto momento; éste iniciaría con la inserción del modelo neoliberal en la dictadura fujimontesinista. Por una primera aproximación a la problemática, véase los trabajos de Calderón Cockburn (2016) y Ludeña (2002).

Trazegnies de, Fernando. 1987. "La genealogía del derecho peruano. Los juegos de trueques y prestamos", en Adrianzén Alberto (Ed.), *Pensamiento político peruano*. Lima: DESCO.

Zapata, Antonio. 1965. *El joven Belaunde. Historia de la revista El Arquitecto peruano (1937-1963)*. Lima: MINERVA.