

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y ARTES
SECCIÓN DE POSGRADO Y SEGUNDA ESPECIALIZACIÓN



PLAN PILOTO DE LIMA. 1949:
SIGNIFICACIÓN HISTÓRICA DE UNA VIEJA UTOPIA

TESIS

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
CIENCIAS CON MENCIÓN EN ARQUITECTURA

ELABORADO POR:

Arqto. ROBINSON CONSTANTINO ORTIZ AGAMA

Asesor:

Arqto. M.A. AUGUSTO ORTIZ DE ZEVALLOS MADUEÑO

LIMA –PERÚ

2012

Si vienes por ejemplo a las cuatro de la tarde,
comenzaré a ser feliz desde las tres.

Agradecimientos

Después de escuchar a Mario Vargas Llosa en Estocolmo, siento que la consecución del Grado Académico de Magíster sería para mí mi Nóbel. Un Nóbel personal por supuesto. Ha sido largo el camino y grande el esfuerzo que se inició el 2006 con el Taller de Tesis a cargo de Mario Segami.

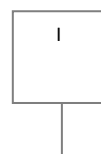
Debo agradecer en primer lugar a la Arquitectura y el Urbanismo, logros supremos de la civilización, soporte de nuestras vidas, y en mi caso, importantes razones de mi existencia. Con ellos, arquitectos, urbanistas y planificadores, jugamos a ser Dios. A la ciudad de Lima, cuna accidental de mi existencia, afortunadamente, y de tantos otros millones. Al Perú, país de todas las regiones, los climas, las sangres y las identidades; amén del sinfín de culturas y sus potajes. A la América andina y amazónica, último bastión de agua y oxígeno de la humanidad, a la Mamapacha, único refugio del hombre, ya demasiado vejada y mancillada. A los constructores de Caral y Macchu Picchu por quienes mi pecho estalla. A la ciudad de Barcelona, que me enseñó a mirar a Lima desde afuera.

A la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería, mi acreditada¹ alma máter, a la que ingresé un día para no salir más; a sus alumnos, las mentes más lúcidas del país y bastión de la futura arquitectura y urbanismo peruanos. A mis maestros, de quienes aprendí mucho, en primer lugar a Pepe Bentín², maestro, guía, amigo y mentor, una suerte de padre putativo. A Augusto Ortiz de Zevallos, polifacético arquitecto, con quien tuve mis primeras aproximaciones pre-profesionales fuera del taller académico. A Eugenio Nicolini[†], Miguel Angel Llona, mis otros recordados profesores de Taller; a Pepito García Bryce, Freddy Cooper y Víctor Pimentel, recordados maestros de Historia y restauración; a Carlos Williams[†], Abel Hurtado y Diódoro Acosta[†], recordados maestros de Urbanismo; a Andrés Luna[†], Emilio Henrid[†], Lucho Ito y José Rodríguez, Miguel Baca Rossi y Carlos Bernasconi, mis entrañables profesores de Arte. A Abelardo Oquendo, mi distinguido profesor de Lenguaje. A Victor Smirnoff, quien no obstante no haber sido profesor mío, mi admiración lo tuvo como ejemplo.

A mis profesores de la Maestría, a muchos de los cuales ya he nombrado, y entre los que no he nombrado a Santiago Agurto[†], Cartucho Miro Quesada[†], Celso Garrido Lecca, Enrique Iturriaga, José Ignacio López Soria, David Sobrevilla, Willey Ludeña, Pepe Beingolea y Pepe Pineda, quién además fue mi apreciado anfitrión en París. En todos ellos he admirado su amor por lo nuestro y su profesionalismo.

¹ Acreditada en noviembre de 2011 por la Royal Institute of British Architects, RIBA.

² José, *el que acrecentará la familia*, cuyo hipocorístico es Pepe. José es el nombre de Bentín, Profesor Emérito de la UNI, Decano FAUA-UNI y Docente FAUA-UNI, quien verdaderamente hizo honor a su hipocorístico Pepe (PP, de San José, nuestro *Pater Putativus*), pues como Docente UNI, Arquitecto y premunido de gran generosidad, tuvo numerosos hijos putativos entre sus dilectos alumnos, gozando muchos de ellos, hoy, de gran prestigio.



A Fernando Jara, Director de la Sección de Post Grado y Segunda Especialización de la FAUA en algún momento y atento siempre al servicio amable. A Mario Segami, Director del Taller de Tesis, por su entusiasta y motivadora participación; animador durante ese año del Taller de Tesis, a Pablo Herrera el Asistente del Taller de Tesis por su siempre atenta, esmerada y documentada colaboración. A los asesores del Taller de Tesis Wiley Ludeña, Augusto Ortiz de Zevallos, Hugo Romero y Reynaldo Ledgard por sus siempre atinados y eruditos comentarios. A Virginia Marzal por su papel en la aprobación de mi Plan de Tesis. A mis colegas del Taller de Tesis, pues fuimos una familia aquellos días, especialmente a Léster Mejía y Eduardo Linares con quienes más sintonía hubo. A todo el personal administrativo y de apoyo del "Post Grado", especialmente a Charito, Rina, Susana, Antonio y Willy. A Pablo Herreara y Wilder Gómez, quienes con sus viajes fuera del país me facilitaron copias y escaneos del Plan Piloto de Lima publicado en *l'Architecture d'Ajourn'hui*, cuyo ejemplar desapareció de la Biblioteca FAUA-UNI.

A Augusto Ortiz de Zevallos, cuya presencia en el taller de Tesis y sus sabrosas observaciones en su papel de asesor de esta misma, iluminaron durante todo el proceso.

A José Domenack y a Adolfo Córdova, protagonistas históricos del plan y de la coyuntura, quienes me brindaron momentos de conversación sumamente valiosos e ilustrativos.

ROA Agosto, 2012

Gracias a la vida, que me ha dado tanto...

Gracias a la Vida³

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me dio dos luceros que, cuando los abro,
perfecto distingo lo negro del blanco,
y en el alto cielo su fondo estrellado
y en las multitudes *la mujer* que yo amo.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me ha dado el oído que, en todo su ancho,
graba noche y día grillos y canarios;
martillos, turbinas, ladridos, chubascos,
y la voz tan tierna de mi bien amada.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me ha dado el sonido y el abecedario,
con él las palabras que pienso y declaro:
madre, amigo, hermano, y luz alumbrando
la ruta del alma de *la* que estoy amando.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me ha dado la marcha de mis pies cansados;
con ellos anduve ciudades y charcos,
playas y desiertos, montañas y llanos,
y la casa tuya, tu calle y tu patio.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me dio el corazón que agita su marco
cuando miro el fruto del cerebro humano;
cuando miro el bueno tan lejos del malo,
cuando miro el fondo de tus ojos, *claro*.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.
Me ha dado la risa y me ha dado el llanto.
Así yo distingo dicha de quebranto,
los dos materiales que forman mi canto,
y el canto de ustedes que es el mismo canto
y el canto de todos, que es mi propio canto.

Gracias a la vida que me ha dado tanto.

(Violeta Parra, 1964-1965)

³ Adaptado ligeramente por RCOA, por cuestión de género (en cursiva).

Al *Menut Príncipe*, que nos regaló en el *sert...*
¡estrellas que saben reír!

Dedicatoria

A Antoine Marie Jean-Baptiste Roger de Saint-Exupéry, piloto aerpostal que voló a la inmortalidad regalándonos el más tierno de los personajes infantiles: *Le Petit Prince*

A Fernando Belaúnde Terry, el Dédalo peruano, arquitecto y urbanista de la milenaria Lima y piloto de la democracia y la libertad. Gestor de la Unidad Vecinal N° 3.

A Luis Dorich, urbanista, que hizo realidad la utopía de la Unidad Vecinal N° 3, la primera en las Américas y el mundo entero que se construyó con equipamiento completo. Ciudad feliz y ecológica, donde he encontrado un hogar, una vecindad, un barrio, una comunidad. Un lugar, un sitio.

A Josep Lluís Sert, *Le Petit Prince*, *l'Menut Príncipe*, el joven Jedi, el Íkaro que quiso volar al Sol. Piloto del Plan de la ciudad de Chimbote y copiloto del Plan de la ciudad de Lima. Gracias por los *Servicios* prestados.

A ese gran soñador que fue Le Corbusier, padre de las más grandes utopías para la ciudad. Aunque esos sueños puedan parecer pesadillas, soñó por todos nosotros,

RCOA

No se ve bien sino con el corazón.
Lo esencial es invisible a los ojos

Dedicatoria muy especial

A Brígida y Constantino,
mis padres, que lo dieron todo y más...
sin esperar nada a cambio.
Ya, hace rato, se ganaron el cielo viejitos.

A mis hermanos,
Milca, Wilson, Alfredo y Adolfo,
por todos los momentos compartidos.

A las dueñas de mis afectos mayores:
Floreli y Christ.

A Flore, que aunque es un ángel,
me enseñó que una mujer es cosa de
hombres.
Y es mi colega, socia y compañera;
amiga y compinche... Siempre hechicera...

A Cri-Cri, mi niña bonita,
bella figlia dell'amore,
que me enseñó que si una mujer era cosa
de hombres,
dos podían ser demasiado...

¡Demasiado bueno!
Hoy, de detractora ha pasado
a compinche de nuestro abrazo familiar...

Este esfuerzo *Cuore mio*,
es la valla para tus próximos meses.

Para ti Cri-Cri,
que estás comenzando,
es la valla a superar en la vida

RCOA

A la ciudad de Lima

Limensis canto ⁴

Quizá porque mi niñez
sigue jugando en tus **pedras**,
y escondido tras las **rocas**
duerme mi primer amor,
llevo tu luz y tu olor
por donde quiera que vaya,
y amontonado en tu **arenal**
guardo amor, **duelos** y penas.

Yo,

que en la piel tengo el sabor
amargo del llanto eterno,
que han vertido **cien mineras**
de **Piti-Piti a Huarochirí**,
para que pintes de **plomo**
sus largas noches de invierno.
A fuerza de desventuras,
tu alma es profunda y oscura.

A tus atardeceres **grises**
se acostumbraron mis ojos
como **al caliche** y **al pedregal**...
Soy cantor, **callejoneo**,
me gusta **la chela** y el **pisco**,
Tengo alma de **ceviche mixto**⁵...

¿Qué le voy a hacer, si yo
nacé en **la ciudad del Rímac**
nacé en **la ciudad de Lima**

Y te acercas, y te vas
después de besar mi **choza**.
Jugando con la **riviera**
te vas, pensando en volver.
Eres como una mujer
perfumadita de brea
que se añora y que se quiere
que se conoce y se teme.

⁴ Canto dedicado a la ciudad del Rímac. Canto paráfrasis de la conocida canción Mediterráneo de Joan Manuel Serrat, dedicada a la ciudad de Lima, mi ciudad, a la que amo y la sufro. A la que se añora y que se quiere, que se conoce y se teme. Mil disculpas por la osadía de semejante acto, especialmente a Serrat, quien se levanta a todas las putas musas, y a sus seguidores. En negrita va nuestro “aporte”

⁵ Ceviche mixto. En el argot criollo limeño es “*Camarón con concha*”.

Ay...

si un día para mi mal
viene a buscarme la parca.
Empujad al **río** mi barca
con un levante otoñal
y dejad que el temporal
desguace sus alas blancas.
Y a mí enterradme sin duelo
entre **el río** y el cielo...

En la ladera de un **cerro**
más alto que el **San Cristóbal**.
Quiero tener buena vista.
Mi cuerpo será camino,
le daré verde a los **molles**
y amarillo a los **amancaes**...

Cerca del **río**. Porque yo
nací en **la ciudad del Rímac**
nací en **la ciudad de Lima**
nací en **la ciudad del Huayco Loro**

(Serrat-Ortiz)

INDICE TEMÁTICO

| | |
|--|------------|
| Agradecimientos | i |
| Dedicatoria | iv |
| Dedicatoria muy especial | v |
| A la ciudad de Lima: Limensis Canto | vi |
| Índice Temático | viii |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CONSIDERACIONES METODOLOGICAS | 3 |
| 1. Planteamiento del estudio | 3 |
| 2. Marco Teórico Conceptual (Marco Referencial) | 6 |
| 3. Sistema de Hipótesis | 10 |
| 4. Metodología | 13 |
| | |
| PARTE I. ENCUADRE GENERAL | |
| | |
| CAP. 1. ENCUADRE TEORÉTICO | 17 |
| 1.1 La modernidad. Cogito Ergo Sum? | 17 |
| 1.2 La planificación urbana moderna a 1950 | 27 |
| 1.3 Planificación urbana: nuevos enfoques | 35 |
| | |
| CAP. 2. ENCUADRE HISTORICO | 39 |
| 2.1 La situación urbana en Europa | 39 |
| 2.2 La Situación urbana en Norteamérica. | 63 |
| 2.3. Contexto histórico latinoamericano. Las extopías | 69 |
| 2.4 Contexto Histórico Local | 89 |
| | |
| CAP. 3. ALGUNOS PLANES REFERENCIALES | 109 |
| 3.1 Plan Director (Piloto) de Buenos Aires (1937, 1947) | 111 |
| 3.2 Plan Piloto de Chimbote (1946-1948) | 115 |
| 3.3 Plan Piloto de Bogotá.1951 | 123 |
| 3.4 Plan Piloto de La Habana (1955-58) | 131 |
| 3.5 Praxtopía Metrorregional Londinense o el Plan del Gran Londres (1942-1944) | 139 |

PARTE II. EL PLAN PILOTO DE LIMA

| | |
|--|-----|
| CAP. 4 INTROITUS AL PLAN PILOTO | 149 |
| 4.1 Las Fuentes | 155 |
| 4.1.1 <i>Lima. Plan Piloto.</i> ONPU. 1949. Informe | 155 |
| 4.1.2 <i>Plan Piloto de Lima.</i> ONPU, Empresa Gráfica T. Scheuch. 1949 | 157 |
| 4.1.3 “Plan Piloto de Lima”. En el Arquitecto Peruano (Nº 150-151). 1950 | 157 |
| 4.1.4 “ <i>Le Plan Directeur de Lima, Pèrou</i> ” Wiener y Sert en AA33, 1951 | 157 |
| 4.1.5 <i>Plan Piloto de Lima. Centro Cívico de Lima 1950.</i> Gastelumendi, 1990 | 158 |
| 4.1.6 “Plan Piloto de Lima”. Fernando Belúnde Terry, 1950 | 158 |
| 4.2 Aproximaciones al estudio del Plan Piloto de Lima | 159 |
| 4.2.1 Los Foráneos | 159 |
| 4.2.2 Los Locales | 162 |
| 4.3 La ONPU y el Plan Piloto de Lima | 169 |
| 4.3.1 1947. Orígenes, Organización Interna y Plan Regulador de Lima (1947) | 169 |
| 4.3.2 1948. Plan Regulador de Lima; Catastro Urbano; Expediente urbano; Plan Piloto de Lima; Prohibición de Nuevas Urbanizaciones | 175 |
| 4.3.3 1949. Plan Regulador de Lima; El Plan Regulador con posterioridad al Plan Piloto de Lima; Levantamiento Catastral; Estadística del Catastro Urbano; Expediente Urbano; Red Arterial de Tránsito Rápido Pesado; Estudios Adicionales al Plan Piloto de Lima | 183 |
| CAP. 5 EL PLAN PILOTO DE LIMA (1946-1949) | 189 |
| 5.1 La Estructuración del Plan Piloto de Lima | 193 |
| 5.2 La “Introducción” del Plan Piloto de Lima. <i>¿Apocalipsis Now?</i> | 199 |
| 5.3 El “Análisis” en el Plan Piloto de Lima | 201 |
| 5.3.1 Ubicación Geográfica | 203 |
| 5.3.2 Desarrollo Urbano de Lima | 208 |
| 5.3.3 La Ciudad y sus Regiones | 217 |
| 5.3.4 Las Regiones de Lima | 224 |
| 5.3.4.1 La Región Alimenticia | 226 |
| 5.3.4.2 La Región Suburbana de Lima | 228 |
| 5.3.4.3 La Región Urbana de Lima | 230 |
| 5.3.5 Situación Actual de la Edificación. ¡Habría que comenzar desde el principio! | 233 |
| 5.3.6 Distribución de la Población | 237 |
| 5.3.7 Usos de la Tierra | 241 |
| 5.3.8 Áreas Verdes | 246 |
| 5.3.9 Circulación. Sistema Arterial | 250 |
| 5.3.10 Dinámica Actual | 255 |
| 5.3.11 Análisis del Sector Central | 258 |
| 5.3.12 Las “Conclusiones” | 263 |
| 5.4. “Las Soluciones” (Propuestas) | 265 |
| 5.4.1 “La región suburbana” | 267 |
| 5.4.2 El “Sistema arterial” o la autopía | 270 |
| 5.4.3 Usos de la tierra | 275 |
| 5.4.4 El Sector central. ¿Área o era nuclear? Delenda est Lima. ¡Echemos abajo la estación del tren! | 279 |
| 5.4.5 El Centro cívico. Del Rockefeller Center Acholado al <i>Rosquefeler Chopping Center</i> | 288 |
| 5.4.6 Dinámica propuesta | 306 |
| 5.4.7 Obras que se realizan | 310 |
| 5.4.8 Estudios posteriores al plan piloto | 312 |

PARTE III. CONCLUSIONES

| | |
|--|-----|
| CAP. 6. CONCLUSIONES | 317 |
| Fuentes consultadas | 326 |
| Fuentes en la Red Mundial | 335 |
| Índice de cuadros | 338 |
| Índice de gráficos | 339 |
| Anexos: | 349 |
| Anexo 1. Reflexiones: El Principito | 351 |
| Anexo 2. Reflexiones: Del <i>Plan Voisin</i> a Brasilia. Del Plan auspiciado por el fabricante de motores a la ciudad en forma de avión salida de un plan piloto | 353 |
| Anexo 3. Reflexiones: Lima, de Niña a Mujer. Estupro, Crimen sin Castigo | 355 |
| Anexo 4. Carta de Atenas, 1943 (Síntesis) | 357 |
| Anexo 5. Los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) | 361 |
| Anexo 6. Agrupación Espacio: Manifiesto de Expresión de Principios | 362 |
| Anexo 7. Resolución Suprema N° 256, Lima, 12 de septiembre de 1949 | 365 |
| Referencias Sobre el Autor | 366 |

“Desde sus orígenes la ciudad está ‘investida’ de una doble corriente de ‘deseos’: deseamos la ciudad como ‘regazo’, como ‘madre’, y, al mismo tiempo, como ‘máquina’, como ‘instrumento’; queremos que sea *ethos* en el sentido originario de morada y estancia y, al mismo tiempo, un medio complejo de funciones; le pedimos seguridad y ‘paz’ y, al mismo tiempo, pretendemos que tenga una eficiencia, eficacia y movilidad extremas. La ciudad está sometida a preguntas contradictorias. Querer superar tales contradicciones es una mala utopía. Al contrario, se requiere *darle forma*. La ciudad en su historia es el *experimento* perenne para dar forma a la contradicción, al conflicto”.

Massimo Cacciari, Filósofo y alcalde de Venecia en dos oportunidades, al inicio de la exposición de su ponencia sobre “La ciudad” en el seminario celebrado en el centro Sant’Apollinare de Fiesole. Tomado de la presentación de su libro *La Ciudad*, Gustavo Gili, 2010, Barcelona.

Planificación Urbana. Puede ser entendido como un esfuerzo deliberado para establecer un control u orientar el proceso de cambio urbano en la escala nacional o regional, mediante la intervención pública sobre el sistema de ciudad. En los dos casos se trata de obtener un mejor funcionamiento del sistema, en relación a ciertos conjuntos simples o complejos de objetivos definidos en espacios urbanos o interurbanos bien delimitados.

Banco Interamericano de Desarrollo: *Proyectos de Desarrollo Urbano*, Ed. Limusa. México 1979: 13. Tomado del Diccionario Urbano, Conceptual y transdisciplinar de Jorge Benavides Solís, Ediciones del Serbal, 2009. Barcelona.

“Cuando Erasmo, el gran amigo de Tomás Moro, escribe su *Elogio a la locura (1511)*, deja en el aire la pregunta: ¿dónde hallar el saber? Tras ridiculizar a los distintos integrantes de la sociedad en tono agudo y burlesco, la respuesta que nos ofrece la locura es: en *ninguna parte*. “Utopía”, término que se traduce como “no hay tal lugar”, es una isla exótica que se halla en el nuevo mundo recientemente descubierto. (...) de alguna forma, la *Utopía* emprende un viaje exótico hacia una nueva forma de organización social. No es un lugar real, pero debiera existir. Y, si de algún modo pudiera llegar a constituirse, debe, antes que nada, estar basado en la vida comunitaria, tal como ocurriera en las antiguas comunidades cristianas o tal como será planteado por el comunismo siglos más tarde. Precisamente, la ficción de Moro en contra de la codicia y la irracionalidad abre las puertas a los mayores sueños del mundo moderno e instaura el proyecto de una sociedad perfecta a ser alcanzado en el transcurso histórico”.

Pedro Donoso, en la Introducción de Utopía, de Tomás Moro, editado por Mestas ediciones, 2009, Madrid.

Planificación Urbana. Puede ser entendida como un esfuerzo deliberado para establecer un control u orientar el proceso de cambio urbano en la escala nacional o regional, mediante la intervención pública sobre el sistema de ciudad. En los dos casos se trata de obtener un mejor funcionamiento del sistema, en relación a ciertos conjuntos simples o complejos de objetivos definidos en espacios urbanos o interurbanos bien delimitados.

Banco Interamericano de Desarrollo: *Proyectos de Desarrollo Urbano*, Ed. Limusa. México 1979:13. Tomado del Diccionario Urbano, Conceptual y transdisciplinar de Jorge Benavides Solís, Ediciones del Serbal, 2009, Barcelona.

PARTE I:
ENCUADRE GENERAL

“Todas las personas mayores fueron al principio niños.
(Aunque pocas de ellas lo recuerdan)”

Introducción

Cuando decidimos tomar como tema de tesis el presente estudio, Plan Piloto de Lima (1949), sabíamos que la cosa no iba a ser fácil. Todo conspiraba contra una marcha firme y segura. En primer lugar la desaparición del material original del plan, planos, memorias, tablas, etc., y en segundo lugar por la falta de estudios al respecto, así como el paulatino arrebatado de los protagonistas y la posibilidad de diálogo con ellos por parte de la Parca, que hemos sufrido en los últimos años. El Rubicón había sido cruzado.

Esta Tesis sobre El Plan Piloto de Lima, viene a ser la culminación de un esfuerzo de muchos años. Una de las grandes dificultades en el Perú es la de hacer historia, no como protagonista, sino historiográficamente. Por razones harto conocidas y finalmente por la ausencia de bibliografía local y foránea. En el primer caso por las dificultades connotadas, por la ausencia de investigaciones especializadas y sus respectivas publicaciones, y en el segundo por lo costoso del material bibliográfico, con lo que el equipamiento de las bibliotecas, tanto públicas como privadas, y estoy pensando en la personal, no resultan actualizados como deberían.

Con todas las dificultades de diversa índole, que todo aquel que se dedique o haya dedicado a la investigación conoce, estamos arribando a Itaca con la esperanza que Penélope siga tejiendo durante el día y destejiendo por las noches.

Esta tesis pretende demostrar la real importancia histórica del Plan Piloto de Lima aprobado en 1949, más allá de la poca o mala presencia en la estructura física de la ciudad como los pragmáticos y/o tontamente “realistas” le endilgarían. Siempre y cuando lo pensarán...

Pero resulta que a nadie le ha interesado el estudio del histórico Plan Piloto, salvo a muy pocos estudiosos, entre los que se encuentra el siempre ubícuo Wiley Ludeña. Inclusive al Basadre de nuestro Urbanismo, y esto dicho con todo el respeto y reconocimiento que la monumental obra de Wiley Ludeña merece y sin ningún asomo de ironía, no obstante los múltiples aportes que han significado sus estudios, se le ha escapado la importancia histórica, fuera del valor testimonial positivista que para la historia del urbanismo peruano ha representado. De hecho Willy no lo puede abarcar todo, aunque pareciera que lo hubiera hecho. Bastante ha hecho con marcar la pauta para que sus estudios inspiren cientos de propuestas. Para alguien interesado en iniciar un estudio del urbanismo en Lima, basta con ojear lo realizado por Willy para que decenas de temas se le abran en el menú.

Los estudiosos e investigadores profesionales en el Perú son muy pocos. Existen extraordinarios aportes de muchos investigadores, pero difícilmente hay segundas partes. Menos aún terceras partes. Casi no se conoce la saga, que permitiría seguir profundizando temas conexos y contiguos.

Este estudio del Plan Piloto, reiteramos, pretende demostrar la real importancia histórica, aquello que no se manifiesta físicamente sino que fantasmalmente lo intuimos, luego lo deducimos y finalmente lo comprobamos, resultando de todo ello una significación mayor de la que originalmente suponíamos. En los inicios del planteamiento del problema, le atribuíamos una importancia histórica tan solo a nivel local, nacional, y de repente regional (continental). Hemos llegado finalmente a la conclusión que la importancia del Plan Piloto de Lima va más allá de lo continental, y si en los próximos años, luego de esta tesis, no se reconoce esa importancia, será únicamente porque seguiremos siendo vistos como la periferia de la globalización, los bordes de la esfera. Ello sin restar culpa a los historiadores de los países desarrollados, quienes desde el poder que les brinda su cómoda posición, siguen empecinados en mirarse el ombligo. Entonces el mundo desarrollado requerirá de otro Turner¹ para que les abra los óculos... o los oculitos².

Por otro lado, esta investigación nos ha permitido “descubrir” que el plan Piloto de Lima, tan sólo es uno de los tres elementos que en el lapso de un año se alumbraron (1948-49), Plan Piloto de Chimbote, Plan Piloto de Lima y Unidad Vecinal n° 3, y que tienen una significación trascendental para el urbanismo peruano e internacional que en la lectura de las siguientes líneas develaremos. Y en el caso del trinomio urbanístico peruano, tiene detrás a la figura de Belaúnde, secundado por Dorich y, salvo en la Unidad Vecinal N° 3, tanto el plan Piloto de Chimbote, del que fue autor, y el Plan Piloto de Lima, del que fue asesor, tienen el patrocinio de Sert, a la sazón primerísima figura de los CIAM y de la vanguardia internacional del racionalismo-funcionalismo comandado por Le Corbusier.

El estudio se ha dividido en tres partes: Encuadre General, El Plan Piloto de Lima y Conclusiones. En la primera parte; Encuadre General, nos ocupamos del Encuadre Teórico del Encuadre Histórico, el contexto teórico e histórico respectivamente del Plan Piloto, así como de Algunos Planes Referenciales para la región y el norte rico, que nos permiten darle una visión más amplia al Plan Piloto, sin llegar a ser éste un estudio comparado. En la segunda parte, El Plan Piloto de Lima, nos encargamos de auscultar el Plan Piloto de acuerdo a los antecedentes teóricos e históricos, previo Introitus, donde no ocupamos de las fuentes y aportes de los investigadores del Plan Piloto.

El estilo en que se ha redactado, libre y casi automático, acabo de descubrir que lo llaman “postmoderno”, lo hemos descafeinado al máximo para adecuarlo a los rigores de un trabajo académico. Algunas cosas han quedado. Independientemente de etiquetas, siempre habrá obvias razones por las que uno no puede escapar de su tiempo. Y como el posmodernismo ya es pasado, nuestro tiempo es pasado, como pasado también es nuestro tema.

El estilo, algo libre e “irreverente” dicen, ora erudito y culteranista, ora *populorum* y culturoso, ora *achori* y *jeringuero*, pretende quitarle pompa y ceremonialidad halladas en un buen porcentaje de investigaciones consultadas. Por eso mismo pretende llegar a un número mayor de lectores que los que rutinariamente caerían por sus páginas

Fuera de motivos subalternos, esta tesis pretende encumbrar, con el Plan Piloto como parte de ese extraordinario trinomio de propuestas, ese fabuloso momento del urbanismo peruano de fines de la primera mitad del siglo pasado, epílogo de una magnífica y fructífera década, iniciada con la fundación de El Arquitecto Peruano y paradójicamente consolidándose en plena conflagración mundial, como no se ha vuelto a repetir en nuestra historia, ni siquiera con PREVI. Y con ello rendir merecido homenaje a los profesionales peruanos que detrás de ello estuvieron, especialmente a Fernando Belaúnde Terry y Luis Dorich Torres.

Esperando que este estudio del Plan Piloto agarre vuelo.....¡Váaaamonos con Faucett!³

¹John Turner, Arquitecto británico que trabajó una temporada en las zonas populosas de Lima metropolitana, desde mediados de los 50 hasta mediados de los 60, y que con sus publicaciones se encargó de desmitificar la realidad de las barriadas de Lima en particular, y del tercer mundo en general, ante los ojos de los investigadores del “mundo desarrollado”.

²Oculito, ojito chinito el del nuevo mundo desarrollado.

³¿Será acaso con Fokker? ¿Y dónde está el Piloto? ¿Dónde está el piloto del Fokker? ¿Dónde el piloto del Lightning? ¿Dónde el piloto de aviación n° 32, acaso en su monoplano Blériot...?

Consideraciones Metodológica

1. PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

El crecimiento de la ciudad de Lima desde su fundación española ha sido de manera orgánica, más no organicista, que cual organismo biológico ha ido creciendo en forma de mancha de aceite, sin mayor planificación que lo que la intuición sugería a la burocracia responsable de su administración.

Este crecimiento, pequeño en sus inicios y súper acelerado y descontrolado luego, ha puesto en riesgo el funcionamiento y el abastecimiento de la ciudad, al extremo de convertir a Lima en una de las megalópolis más extensas del planeta. Ese crecimiento de la ciudad básicamente ha sido horizontal, descontrolado, no planificado, realizado por invasión del suelo urbano antes que por proceso de urbanización. La especulación inmobiliaria ha tenido también lo suyo, pues ha orientado el crecimiento de la ciudad más con fines mercantilistas que con propósitos de ordenamiento del territorio.

Por otra parte la administración de la ciudad nunca se había preocupado por el crecimiento ordenado de la misma, sino cuando ya el asunto se había convertido en un monstruo de dos cabezas y la planificación científica era un ensayo tardío de lo sucedido en otras realidades.

Dada esta situación, se pretende ponerle el cascabel al gato y la ONPU, a cargo de Luis Dorich, se embarca en la aventura de elaborar el Plan Regulador de Lima, cuya primera etapa es precisamente el Plan Piloto de Lima. Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert, se encontraban residiendo temporalmente en Lima, invitados por la Corporación del Santa para la elaboración del Plan Regulador de la Bahía de Chimbote. Es en estas circunstancias que J. L. Sert se involucra como asesor del Plan Piloto de Lima y quien con su personalidad será, en el futuro, erróneamente considerado por los estudiosos foráneos, el autor del mismo Plan.

Si Buenos Aires, Bogotá, y Río de Janeiro habían recibido la visita del maestro, encargándosele algún plan de desarrollo, el Perú no podía quedarse atrás y aprovecha la presencia de Sert en Lima para recibir la asesoría a la ONPU que desarrollaba el Plan Regulador y Plan Piloto de Lima. Aunque esta iniciativa haya sido del propio Sert.

Realizado el encargo y aprobada su ejecución en setiembre de 1949, muy rápidamente el plan resulta rebasado por una realidad inimaginable para los planificadores provenientes del mundo desarrollado: las invasiones*. El mismo Fernando Belaúnde Terry no llegaba a considerar a los invasores de la ciudad como ciudadanos con necesidades a tener en cuenta, sino más bien los consideró gente al margen del orden, casi al margen de la ley.

1.1 MOTIVACION

El tema de la ciudad siempre ha sido preocupación del autor y con este tema se pretende encontrar explicaciones del porqué los planes parecen caminar en un sentido diferente al crecimiento de la ciudad y a su dinámica urbana.

El tema presentado posee la riqueza contextual que le confiere el tiempo, la historia y el momento histórico que le tocó afrontar. Tiempos de cambio, de esperanza, de transformaciones tecnológicas, inicios de la era nuclear, y de nuevos modos de vida, su relación con la modernidad, con la transformación disciplinar y la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo en el Perú, y además, momentos políticos de gran efervescencia.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Planteamiento General

¿Cuál es la importancia y la significación histórica del Plan Piloto de Lima de 1949? Nos interesa conocer la importancia y significación histórica para la ciudad de Lima, la importancia para la planificación y el desarrollo de la ciudad, la importancia como paradigma de la planificación en el país, su importancia como modelo dentro de las políticas de estado y de gobiernos locales, la importancia en el campo de las ideas y movimiento cultural en la ciudad, la importancia como introducción de la modernidad en el país.

1.2.2 Planteamiento Específico

1. ¿Cuál ha sido la importancia del Plan Piloto de Lima como paradigma de la planificación en el país?

*Las invasiones fueron realizadas por gente del campo que habían migrado a la ciudad en busca de oportunidades, oportunidades que no les iban a llegar en sus lugares de origen. Trabajo, educación, salud, etc. Estas invasiones vinieron dándose desde comienzos de los 40. En muy poco tiempo, de campesinos pasaron a gente urbana, pero con costumbres de gente de campo, y así sus descendientes en dos y tres generaciones posteriores pasaron a ser los nuevos limeños, desplazando al limeño tradicional, pero, sin perder muchas de las costumbres y prácticas de campo que una mala educación pública no ha podido desarraigar. En otras palabras gente urbana sin costumbres ni buena práctica de vida urbana o citadina.

2. ¿Cuál ha sido la importancia del Plan Piloto de Lima como modelo dentro de las políticas de estado y de gobiernos locales?
3. ¿Cuál es la importancia del Plan Piloto de Lima en el campo de las ideas y movimiento cultural en la ciudad?
4. ¿Cuál es la importancia del Plan Piloto de Lima como introducción de la modernidad en el país?
5. ¿Llegó el Plan Piloto a prever efectivamente el crecimiento y el desarrollo de la ciudad?
6. ¿Cuál ha sido la importancia o trascendencia del Plan Piloto en su dimensión Física?
7. ¿Dadas las condiciones de la ciudad tradicional y su incipiente modernización, resultaba legítimo un Plan Moderno?
8. ¿En qué medida el Plan contribuyó a detener ese proceso canceroso de desarrollo de la ciudad de Lima al que aludía la agrupación Espacio?
9. ¿En qué medida se llega a satisfacer a plenitud los servicios básicos de la ciudad tal como lo afirmaba la agrupación Espacio en su propaganda al servicio del Plan Moderno?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivos Generales

Determinar la importancia, real magnitud y la significación histórica, en términos de cultura urbanística y planificación, del Plan Piloto de Lima de 1949, para la ciudad de Lima y el País. Acaso para la historia latinoamericana del urbanismo.

1.3.2 Objetivos Especificos

1. Determinar la importancia del Plan Piloto de Lima para la planificación y el desarrollo de la ciudad
2. Determinar la importancia del Plan Piloto de Lima como paradigma de la planificación y políticas urbanas en el país
3. Determinar la importancia del Plan Piloto de Lima como modelo dentro de las políticas de estado y de gobiernos locales
4. Determinar la importancia del Plan Piloto de Lima en el campo de las ideas y movimiento cultural en la ciudad.
5. Determinar la importancia del Plan Piloto de Lima como introducción de la modernidad en el país
6. Determinar si el Plan Piloto llegó a prever efectivamente el crecimiento y el desarrollo de la ciudad
7. Determinar la importancia o trascendencia del Plan Piloto en su dimensión Física
8. Determinar si resultaba legítimo un Plan Moderno dadas las condiciones de la ciudad tradicional y su incipiente modernización
9. Determinar en qué medida el Plan contribuyó a detener ese proceso canceroso de desarrollo de la ciudad de Lima al que aludía la agrupación Espacio

10. Determinar en qué medida se llega a satisfacer a plenitud los servicios básicos de la ciudad tal como lo afirmaba la agrupación Espacio en su propaganda al servicio del Plan Moderno.

1.4 JUSTIFICACION O IMPORTANCIA DEL ESTUDIO

El Plan Piloto de 1949 no ha sido estudiado en profundidad, aunque si de manera pertinente y tangencial por estudiosos como Wiley Ludeña quien arroja las mayores luces al analizar su contexto y abre diversas interrogantes al respecto. Otro estudio valioso, aunque con carácter de reporte, es el que elabora Luis Dórich en su libro "Al rescate de Lima". En tanto, Martuccelli se encarga de una breve crítica al planteamiento de "El Sector Central". Gastulumendi hace los más acertados comentarios al prologar la edición facsimilar que informalmente editó la UPRP. Salas encuentra en el Plan Piloto de Lima la génesis y los genes de la futura planificación y planes de la ciudad de Lima.

Los Planes Urbanos, como instrumentos de la planificación moderna de las ciudades, entre otros aspectos, deben previsoramente adelantarse a los acontecimientos y así poder solucionar los problemas en su momento o para que éstos no se presenten. Asimismo deben poder asignarle funciones y roles nuevos a las ciudades en función de su dinámica, su geoestrategia, región o cuenca, promoviendo efectivamente su desarrollo, su especialización, contribuyendo de ese modo a la instalación de industrias y microempresas con la finalidad de promocionar el trabajo para sus habitantes. El Planteamiento de la red viaria y el sistema de transporte público se hará en consideración de los estudios realizados con la finalidad de no tener pérdidas de horas/hombre en el desplazamiento de la población, así como para el ahorro de combustible que en nuestro caso significaría ahorro en divisas.

La no respuesta a estos requerimientos básicos en un plan propicia su fracaso, siendo en la práctica letra muerta o de poca utilidad. Siendo de este modo que el plan Urbano se concibe como instrumento al servicio del hombre, de la ciudad y los ciudadanos. Por ello, la importancia del Plan para el futuro de la ciudad planificada es capital, así como las enseñanzas que hoy mismo nos pueda dejar el Plan Piloto para el futuro de la metrópoli.

1.5 LIMITACIONES PREVIAS A LA INVESTIGACIÓN

Son diversos los factores limitantes de la investigación. Entre los principales podemos destacar:

- Falta de presupuesto para la investigación, por tanto,
 1. Incompatibilidad de labores de investigación con obligaciones profesionales exógenas.
 2. Presencia de Títulos en el fichero que no existen en el depósito de libros de la biblioteca FAUA-UNI.
 3. Ausencia de publicaciones vinculadas al tema o al momento histórico.
 4. Fallecimiento de los principales protagonistas directos del Plan Piloto.
 5. Imposibilidad material de acceder a fuentes valiosas en el exterior: Archivos Sert en Harvard, Archivo PLWC en NY, Archivo CIAM en N.Y.
 6. Pérdida del Expediente del Plan Piloto de Lima de 1949.

2. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL (MARCO REFERENCIAL)

2.1 INVESTIGACIONES RELACIONADAS CON EL ESTUDIO

Ludeña, Wiley. Tres Buenos Tigres. Ur(b)es ediciones, 2004. Huancayo.

En este libro, Ludeña presenta dos artículos de interés para el tema, *Fernando Belaúnde Terry (1912-2002)* y *La Agrupación Espacio(1947-55)*, donde por primera vez se ensaya un análisis en torno a las circunstancias que rodean al Plan Piloto de Lima. Especialmente en el primero de los artículos mencionados donde se teje una breve historia del urbanismo moderno en el Perú y sus circunstancias políticas y sociales.

Martuccelli, E. Arquitectura Para una Ciudad Fragmentada. URP, 2000. Lima.

Martuccelli se aproxima a una crítica al Plan Piloto de Lima desde una perspectiva urbano-arquitectónica, visualizando exclusivamente el Proyecto de Remodelación del Centro de Lima.

Dorich, Luis. Al Rescate de Lima. Sagsa, 1997. Lima.

Dorich, en este Libro, lo que hace es exponer retrospectivamente con carácter de reporte, valiosísimo por supuesto en su condición de protagonista histórico en casi todos ellos ya como administrador, autor, asesor o fiscalizador u observador, los Planes que ha tenido la ciudad en los últimos cincuenta años.

Salas Canevaro, Juan de Dios. Tres Momentos y Una Sola Identidad de la Planificación Urbana de Lima en el Siglo XX. En *Arquitectos* N° 17 pp. 17-37. UPRP. Mayo, 2004.

Casi con el mismo carácter de reporte aunque de manera más esquemática y sucinta, el autor repasa lo que fueron los tres Planes mayores de la ciudad en estos últimos cincuenta años.

2.2 BASES TEÓRICO-CIENTÍFICAS

♦ La Modernidad

La Modernidad es la época en que se desarrolla la urbanística moderna y con ella el Plan Piloto de Lima. Ha sido magistralmente estudiada en nuestro medio por J. I. López Soria quien, basándose en Agnes Séller, identifica cuatro indicadores: sociedad civil, capitalismo, libre mercado y democracia. Todo esto, a partir de la revolución industrial por supuesto.

♦ El Proyecto Moderno

El proyecto moderno es la construcción mental de la modernidad, y en el Perú, a decir de Ludeña, “la construcción de una nueva sociedad, la idea de estado de bienestar, la teoría de la Unidad Vecinal, entre otros principios”

♦ Movimiento Moderno

El movimiento moderno fue un megamovimiento de la humanidad que involucra a todas las artes, arquitectura, urbanismo y planificación en general. Son sus corrientes principales en arquitectura y urbanismo el Funcionalismo, el Racionalismo y el Organicismo.

♦ Urbanística Moderna

Como especificidad del movimiento moderno, la urbanística moderna pretende la reformulación del hábitat del nuevo hombre, de la nueva sociedad, y en ese sentido, el Plan Urbano se constituye en el instrumento para lograr dichos fines.

◆ Ciudad Moderna

La ciudad moderna es la respuesta de la modernidad a las necesidades del nuevo hombre, “la máquina para vivir” como vigorosamente la concebía Le Corbusier. A diferencia de la ciudad tradicional que fue concebida para el hombre y donde las necesidades eran resueltas en función del ciudadano (religión, defensa, intercambios comerciales, etc.), en la ciudad moderna todas estas cosas se imponen arbitrariamente generando conflictos y contradicciones muchas veces. Es la ciudad del zoning, instrumento que determina comercio y administración por aquí, industrias por allá, residencias más allá, generando ciudades dormitorio la mayor de las veces. Es la ciudad donde el coche le robará el protagonismo al peatón.

◆ **El Plan Moderno** El documento básico de la urbanística moderna es el plan general adoptado y mantenido con revisiones periódicas. En su expresión cotidiana el plan se traduce en una serie de documentos legales —controles de urbanismo, regulaciones de las subdivisiones, así como códigos de construcción y vivienda— que estipulan los criterios de utilización del terreno y la calidad de la construcción. El plan global responde a numerosos objetivos: aúna los análisis de las características sociales, económicas y físicas (como la distribución de la población, industria, negocios, espacios abiertos e instalaciones públicas) que dieron origen al plan; examina oportunidades y problemas especiales que presenta la ciudad y establece los objetivos del desarrollo de la comunidad; coordina el desarrollo del terreno con el transporte, el suministro de agua, las escuelas y otras instalaciones; sugiere formas de lograr estos objetivos coordinados en el transcurso del tiempo; relaciona el plan con su impacto en los ingresos y gastos públicos, y propone reglamentaciones, políticas y programas para aplicarlo. El plan global constituye la guía para realizar las decisiones diarias en materia de desarrollo en función de sus consecuencias a largo plazo

◆ Arquitectura Moderna

La arquitectura moderna surge como oposición a la arquitectura tradicional, de estilo, nada programática. La arquitectura moderna surge combatiendo toda forma de ornamentación. “Ornamento es delito” diría A. Loos. Toda forma de estilo sería combatida, todo figurativismo. La casa como “máquina para habitar” es el paradigma, así como toda clase de tecnicismo y cientifismo. Finalmente la arquitectura moderna misma se convierte en estilo “modern style” o “international style” que le endilgan sus adláteres.

2.3 DEFINICIONES DE TÉRMINOS BÁSICOS

Importancia Histórica. Podemos definir de importancia histórica un hecho, evento, o acontecimiento, cuando éste trasciende el tiempo y se verifica el significado que ha tenido para el desarrollo de ciertas cosas, hechos o costumbres, por haber sido el primero en marcar pautas, cambiar de rumbo o revolucionar situaciones. No obstante no ser el primero en general, puede ser considerado el primero en ciertos ámbitos o por el impacto que causa en el ambiente. Por ejemplo, resultan históricas las visitas que han realizado al país personalidades de talla mundial como por ej. Su Santidad El Papa Juan Pablo II, los astronautas del Apolo XI, el Presidente George Bush, Pavarotti, etc. Igualmente resultan históricas las batallas fundamentales como Waterloo, la de los Campos Cataláunicos, Teutoburgo, Austerlitz, o Ayacucho. O episodios que constituyen la curva de inflexión de otros acontecimientos como el desembarco en Normandía, el inicio del fin de la supremacía nazi. O el Plan Marshall, para la recuperación económica de Europa. Igualmente son de importancia histórica eventos traumáticos como el caso “Tarata”, o el 11-S norteamericano o el 11-M español. En el mundo del fútbol el partido Argentina-Inglaterra disputado con ocasión del Mundial México 86, escenario del gol más bello del mundo y del gol de la mano de D10S.

City. Inglés ‘barrio comercial y financiero de Londres’. (1887: A. Gaspar.) Economía. [Arturo del Hoyo. Diccionario de Palabras y Frases Extranjeras. Aguilar SA. Ediciones, 1988. Madrid. ISBN: 84-03-87055-8]. La city es lo que en el mundo anglosajón equivale al centro de

la ciudad, al área de mayor cantidad de servicios, el área más exclusiva y cara de la ciudad y que por lo general en las ciudades antiguas coincide con el centro histórico.

Cité. Francés 'Ciudad (vieja)'. Con referencia a la parte antigua de la ciudad de París. (1836: Mor de Fuentes) [Arturo del Hoyo. Diccionario de Palabras y Frases Extranjeras. Aguilar SA. Ediciones, 1988. Madrid. ISBN: 84-03-87055-8].

Hinterland. Alemán 'territorio o zona de influencia', literalmente 'tierra interior', es decir, tierra alejada de los centros urbanos, sentido en que se emplea en geografía física. De mayor uso en geografía política y en política internacional. (1894: Ganivet.) Política [Arturo del Hoyo. Diccionario de Palabras y Frases Extranjeras. Aguilar SA. Ediciones, 1988. Madrid. ISBN: 84-03-87055-8].

Zeitgeist. Alemán 'el espíritu de la época'. (1928: A. Marichalar) Filosofía. [Arturo del Hoyo. Diccionario de Palabras y Frases Extranjeras. Aguilar SA. Ediciones, 1988. Madrid. ISBN: 84-03-87055-8].

Hábitat. Ingles 'hábitat' (Real Academia Española), 'hábitat' (Rodríguez de la Fuente), 'entorno vital', 'espacio vital'. Es el territorio natural donde desarrolla su vida un animal o una planta. El DRAE, siguiendo las definiciones inglesas (Oxford Dict.) afirma que *habitat* es la 3ª pers. sing. del pres. de ind. del lat. *habitare*, es decir, '(el lugar donde) él habita', habiendo sido adoptado en ing. por los naturalistas, pasando del ing. al esp., y de ahí la pronunciación anglizada 'hábitat' frente al lat. *habitat*. Es indiscutible que su uso en esp. procede del ing., pero existe *habitat* en francés, con el mismo sentido, al menos desde 1808 (*Petit Robert*), no como anglicismo, sino como derivado del fr. *habiter*. (1976: País.) Biol. [Arturo del Hoyo. **Diccionario de Palabras y Frases Extranjeras**. Aguilar SA. Ediciones, 1988. Madrid. ISBN: 84-03-87055-8].

Metrópoli. Esta palabra tiene su origen en el griego méter Madre y pólis ciudad. La metrópoli es la ciudad principal, la primera de las ciudades. Referido al ámbito de las ciudades, metropolitana es el área formada por diferentes comunidades locales que ocupan una posición subordinada con respecto a la metrópoli. Esta concentra las principales funciones y servicios: educativos, sanitarios, comerciales, administrativos, políticos, informativos, etc., y sirve de referencia a un entorno generalmente extenso, que rebasa, muchas veces, los límites de las respectivas áreas metropolitanas. La importancia de cada metrópoli y el grado de su nivel de especialización funcional explican la mayor o menor extensión de su área de influencia y de su espacio metropolitano. [Rodríguez Osuna, Jacinto. Diccionario de Sociología. Uña, Octavio y Hernández, Alfredo Directores. Universidad Rey Juan Carlos, Servicio de publicaciones. ESIC editorial, 2004, Madrid. ISBN 84-7356-359-X]

Ordenación territorial. Existen múltiples definiciones sobre la ordenación territorial, la Carta Europea de Ordenación del Territorio de 1983 la definió como: La expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad, con multitud de objetivos, entre ellos el desarrollo socioeconómico y equilibrado de las regiones, la mejora de la calidad de vida, la gestión responsable de los recursos naturales, la protección del medio ambiente, y por último, la utilización racional del territorio. Es a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida como un enfoque interdisciplinario y global, cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector. El conjunto de normativas sobre ordenación del territorio recibe el nombre de Ordenamiento Territorial.

Plan urbanístico. El Plan Urbanístico es, en un sentido amplio y según nuestro ordenamiento jurídico, un acto del poder público que ordena el territorio, estableciendo previsiones sobre el emplazamiento de los centros de producción y de residencias, regula la ordenación y utilización del suelo urbano para su destino público o privado y al hacerlo define el contenido del derecho de propiedad y programa el desarrollo de la gestión urbanística. [Carceller Fernández lo define así. Tomado de Wikipedia]

Planeamiento urbano: Planeamiento de una futura comunidad o guía para la expansión de una comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales; tal planeamiento incluye generalmente propuestas para la ejecución de un plan determinado. También llamada planificación urbana, ordenación urbana. <http://www.parro.com.ar/definicion-de-planeamiento+urbano>

Weltanschauung. Cosmovisión. Las *cosmovisiones* son el conjunto de saber evaluar y reconocer que conforman la imagen o figura general del mundo que tiene una persona, época o cultura, a partir del cual interpreta su propia naturaleza y la de todo lo existente en el mundo. Una cosmovisión define nociones comunes que se aplican a todos los campos de la vida, desde la política, la economía o la ciencia hasta la religión, la moral o la filosofía.

El término "cosmovisión" es una adaptación del alemán *Weltanschauung* (*Welt*, "mundo", y *anschauen*, "observar"), una expresión introducida por el filósofo Wilhelm Dilthey en su obra *Einleitung in die Geisteswissenschaften* ("Introducción a las Ciencias Humanas (véase Humanidades)", 1914). Dilthey, un miembro de la escuela hermenéutica, sostenía que la experiencia vital estaba fundada —no sólo intelectual, sino también emocional y moralmente— en el conjunto de principios de la sociedad y de la cultura en la que se había formado. Las relaciones, sensaciones y emociones producidas por la experiencia peculiar del mundo en el seno de un ambiente determinado contribuirían a conformar una cosmovisión individual. Todos los productos culturales o artísticos serían a su vez expresiones de la cosmovisión que los crease; la tarea hermenéutica consistiría en recrear el mundo del autor en la mente del lector. El término fue rápidamente adoptado en las ciencias sociales y en la filosofía, donde se emplea tanto traducido como en la forma alemana original. [Wikipedia]

3. SISTEMA DE HIPOTESIS

3.1 SUPUESTOS BASICOS

1. La significación histórica del Plan Piloto de Lima de 1949, es independiente del acierto o fracaso u omisiones de sus planteamientos.
2. El Plan Piloto de Lima tuvo aciertos y grandes desaciertos y omisiones cuyo balance resultante es positivo.
3. Lima debía contar con un plan moderno como ya contaban otras ciudades capitales sudamericanas
4. El Plan fue posible porque ya se había convertido casi en exigencia nacional dada la presión de profesionales independientes, intelectuales, agrupaciones de intelectuales, e instituciones preocupados por el destino sin rumbo de la ciudad y su rápido crecimiento.
5. El Plan Piloto no iba a ser la solución a los problemas de la ciudad, sin embargo el optimismo desbordante de sus gestores manifestaba lo contrario.
6. El Plan Piloto no hizo de Lima una mejor ciudad, por el contrario, si evaluamos la situación antes y después del Plan Piloto, la realidad parece afirmar lo contrario.

3.2 HIPOTESIS CENTRALES

La sola promulgación del Plan Piloto, independientemente de los aciertos o desaciertos de su contenido, es de capital importancia para la historia de la planificación y el urbanismo nacional, pues este plan fue realizado en clave de modernidad, dando inicio realmente a la planificación moderna en el país.

Los desaciertos del Plan Piloto superan largamente los aciertos, sin embargo, no olvidemos el carácter piloto del plan y por tanto, experimento, mereció una evaluación permanente que no se dio, y el nombre de piloto más bien se convirtió en algo que pareciera haber sido sancionado como "aprobado", y de este modo casi todas las ciudades del país llegaron a tener su "Plan Piloto" por obra de la ONPU, aunque sin ser monitoreadas ni evaluadas permanentemente,

3.3 HIPOTESIS ESPECÍFICAS U OPERACIONALES

1. El Plan Piloto de Lima ha sido importante para la planificación y para el desarrollo de la ciudad no en su momento, en que fue un fracaso, sino a posteriori, por haberse constituido en paradigma de la planificación científica, y en este sentido no había marcha atrás, la ciudad debía planificarse científicamente.
2. El Plan Piloto de Lima, es fundamental como paradigma de la planificación científica y moderna. Fue el origen de los demás planes urbanos que tuvo la ciudad, donde la planificación se realiza de manera metodológica y programática.
3. La importancia del Plan Piloto de Lima es tal que, luego de él, muchas ciudades del país se decidieron por el suyo, demandando a la ONPU la realización de los mismos. La Planificación de las ciudades se institucionaliza a nivel nacional. (Averiguar sobre incidencia en la legislación y planificación en la época).
4. En el campo de las ideas y del movimiento cultural en el país el Plan Piloto es de importancia capital, pues viene a ser una suerte de batalla final que se libra entre los "modernos" y "conservadores", entre abstraccionistas y figurativistas, infligiéndole a la modernidad su Waterloo a la "figuración" local.
5. La modernidad ya había llegado al país hacia los años 20, aunque de manera aislada y no como movimiento que encontrase eco en el ámbito local. Básicamente más por acción de algunas individualidades El Plan Piloto viene a ser la última acción de los "modernistas" locales por instaurarse como *statu quo*, como sistema o consolidarse institucionalmente.
6. El Plan Piloto no Previó el crecimiento de la ciudad, por tanto, no pudo ser instrumento exitoso de gestión para el desarrollo de la ciudad.
7. En la dimensión física de la ciudad el Plan Piloto resultó un fracaso en el sentido que fue incapaz de ordenar o encauzar su crecimiento, siendo completamente desbordado por la realidad.
8. El Plan Moderno, largamente esperado por los sectores progresistas de la ciudad resultaba legítimo en cuanto la ciudad debía modernizarse, pero el moderno Plan Piloto de Lima no era verdaderamente moderno, pues respondía mas bien al modelo utópico de la modernidad internacional de los años veinte, el de "la casa como máquina de habitar" o el de las "ciudades dormitorio", y no a los correspondientes a los de posguerra, refundados, contestatarios y humanizados.

9. El Plan no contribuyó a detener ese proceso canceroso de desarrollo de la ciudad de Lima al que aludía la agrupación Espacio. Por el contrario, las contradicciones se agudizaron y la situación pasó a una suerte de septicemia.
10. Los servicios básicos de la ciudad no se llegan a satisfacer a plenitud ni mucho menos, pues el Plan Piloto no fue aplicado como tampoco serían aplicados los siguientes planes ni las leyes que se promulgaban.

3.4 IDENTIFICACION Y RELACION ENTRE VARIABLES

Veamos el siguiente cuadro de variables: Identificación y relación

Cuadro nº 1: Identificación y relación entre variables

| Variable | Dimensión | Indicadores | Expresión de Valor | Criterio | |
|--|-----------------|------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| 1. Importancia Histórica Variable empírica, Cualitativa, Dicotómica, Independiente, Real Nominal | Mundial | Aparición primera | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición temprana | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición tardía | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición extemporánea | Moderno | "Científico" | |
| | | | Tradicional | No científico | |
| | | | Anticuado | No científico | |
| | Latinoamericana | Aparición primera | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición temprana | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición tardía | Moderno | "Científico" | |
| | | | Tradicional | No científico | |
| | | | Anticuado | No científico | |
| | | Aparición extemporánea | M/T/A | C/NC | |
| | Nacional | Aparición primera | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición temprana | Moderno | "Científico" | |
| | | | Tradicional | No científico | |
| | | | Anticuado | No científico | |
| | | Aparición tardía | M/T/A | C/NC | |
| | | Aparición extemporánea | M/T/A | C/NC | |
| | | Local | Aparición primera | Moderno | "Científico" |
| | | | | Tradicional | No científico |
| | | | | Anticuado | No científico |
| Aparición temprana | M/T/A | | C/NC | | |
| Aparición tardía | M/T/A | | C/NC | | |
| Aparición extemporánea | M/T/A | | C/NC | | |

| | | | | | |
|---|------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------|------|
| 2. Planificación De la Ciudad Variable empírica Cualitativa, Dicoatómica, Independiente, Ordinal | Física | Usos del suelo | Habilitado | Lic. Habilit. | |
| | | | No habilitado | Lic. Habilit. | |
| | | Red viaria | Orgánico/ Articulado | Trazado | |
| | | | Inorgánico/ Desarticul. | Trazado | |
| | | Sistema de Transporte Público | Tren Eléctrico | N° de Usuar/Centro | |
| | | | Trolebús | Econ./ N° de usuar. | |
| | | | Ómnibus | Econ./ N° de usuar. | |
| | | | Combinado | Econ./ N° de usuar. | |
| | | Infraestr. técnica | Electricidad | Standar | |
| | | | Agua/desagüe | Standar | |
| | | | Teléfono | Standar | |
| | | Equipamiento | Educación | Inic/Primaria | |
| | | | | Secund. | |
| | | | | Super | |
| | | | Salud | Elem./ Bas./ Reg. | |
| | Recreación | | Natural/ Artific. | | |
| | Religión | | Católico/ No Catól. | | |
| | Áreas de cultivo | Industria | Peq./ Med./ Pes. | | |
| | | Comercio | Res../ Sect./ Metr. | | |
| | | Pan llevar | | | |
| | Social económica | Población | Frutales | | |
| | | | Exportación | | |
| | | | Asentamiento | Niños | Edad |
| | | | | Jóvenes | Edad |
| | | Adultos | | Edad | |
| | | Ancianos | | Edad | |
| | | Vivienda | Formal | Lic. de Habilit. | |
| | | | Informal | Lic. de Habilit. | |
| | | Educación | Formal | Lic. de Construcc. | |
| | | | Informal | Lic. de Construcc. | |
| | | | Universitaria | Acces. Univ. | |
| | | | Técnica | Acces. Inst. Tecn. | |
| | | Salud | Secundaria | Acces. Sec. | |
| Primaria | | | Acces. Primar. | | |
| Nutrición | | | B./ R./ M. | | |
| Empleo | | Patología | B./ R./ M. | | |
| | | Emplead. | Nombr. / Contrat. | | |
| | | Sub-empl. | Nombr. / Contrat. | | |
| Ingreso | | Desocupados | | | |
| | | Alto | >1000 (S./) | | |
| | | Medio | 450-1000 (S./) | | |
| PBI | Bajo | 0-450 (S./) | | | |
| | Alto | (US\$) | | | |
| | Medio | (US\$) | | | |
| Político – Administrativo | Normatividad | Bajo | (US\$) | | |
| | | Leyes | B./ R./ M | | |
| | | Normas | B./ R./ M | | |
| | Reglamentos | B./ R./ M | | | |
| Planes | P. Piloto | Oportun./ Aplicabil. | | | |
| | P. Director | Oportun./ Aplicabil. | | | |
| Variable | Dimensión | Indicadores | Expresión de Valor | Criterio | |

4. METODOLOGÍA

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

4.1.1. NIVEL DE INVESTIGACIÓN. Según Selltiz, Jahoda y otros (1965), el nivel de investigación es de **Estudios Descriptivos**.

4.1.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN. Según esquemas de Barriga (1974) y Piscoya (1982). Citados por Sanchez Carlessi y Reyes Meza, es **Investigación Sustantiva - Descriptiva**. Según Corina Schmelkes, (1988) quien presenta un enfoque de clasificación en función a los

objetivos de la investigación, es **Investigación Descriptiva - Cualitativa – Histórica - Bibliográfica Documental**.

4.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de diseño es **Retrospectivo** según el tiempo de ocurrencia. Según el período y secuencia de estudios es **Longitudinal**, siendo **Análítico (Casos y Controles)** según análisis y alcance de los resultados.

4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

No se requiere. Es un estudio de carácter histórico, del tipo Descriptivo.

4.4 TÉCNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- Fichado de fuentes escritas
- Grabación de opiniones de protagonistas y expertos.
- Conversación con protagonistas y expertos
- Entrevistas con protagonistas y expertos.

4.5 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

- Fichado bibliográfico.
- Fichado hemerográfico.
- Fichado electrónico.
- Conversaciones y entrevistas con protagonistas.
- Conversación y entrevistas con expertos.

4.6 TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

- Ordenamiento de datos de acuerdo a cronología
- Ordenamiento de datos de acuerdo a ámbitos de ocurrencia
- Ordenamiento de datos de acuerdo a hipótesis
- Ordenamiento de datos de acuerdo al índice del trabajo.
- Interpretación lógica de datos.
- Fichas de redacción
- Redacción

PARTE I:
ENCUADRE GENERAL

CAP. I. ENCUADRE TEORÉTICO



Fig. 1. René Descartes, "Cartesius", (1596-1650), padre del racionalismo occidental y de la filosofía moderna.

1.1 LA MODERNIDAD. *Cogito Ergo Sum?*⁴

La modernidad, ese concepto que gobierna nuestros pensamientos y nuestra práctica por mucho tiempo, pretende ser explicada, mas no definida de ningún modo, en las siguientes líneas. Indudablemente el concepto de modernidad va ligado a los conceptos de la *razón* en primer lugar y *progreso* en segundo lugar.

El Diccionario de la Real Academia Española (RAE, 2001) lo define como "cualidad de moderno", definiendo moderno (proveniente del latín *modernus*, de hace poco, reciente) como "adjetivo perteneciente al tiempo del que habla o a una época reciente". Asimismo, "dícese de lo que en cualquier tiempo se ha considerado contrapuesto a lo clásico". Del mismo modo, modernismo es definido como "afición a las cosas modernas con menosprecio de las antiguas, especialmente en arte y literatura". El concepto de modernidad aparece por vez primera en 1936 en el Diccionario Usual de la RAE con la misma acepción que la actual.

Según Marina Waisman, la modernidad es una creación cultural con un carácter histórico que varía a lo largo del tiempo y se adapta a las circunstancias de cada período. Señala que en el

⁴ Cogito ergo sum. Pienso, luego existo. Frase perteneciente a René Descartes (1596-1650)

siglo V se utilizó el término "moderno" para diferenciar el presente cristiano del pasado pagano; posteriormente en la ilustración, modernidad era recuperación del modelo de la antigüedad clásica; luego aparece el concepto "ciencia moderna", como conjunto de conocimientos que proponía la idea de "progreso", lo cual permitía asumirlo como un modelo enfocado al mejoramiento social y moral (Cortez, 2007).

En el siglo S. XVII se dio la polémica entre los Antiguos y los Modernos, adquiriendo posteriormente connotación positiva, partiendo los partidarios de lo moderno del supuesto de un progreso de la humanidad (Wolton, 2008). Más tarde, en el siglo XIX, la modernidad es asumida como una oposición absoluta entre lo tradicional y lo moderno, y el término progreso está más vinculado a la técnica y la producción de bienes.

Michel Foucault pone en evidencia lo antinómica que era la modernidad respecto a la idea de progreso del bienestar, subrayando los procesos de alienación engendrados por las sociedades modernas. El deterioro de la ideología y de las prácticas modernas, principalmente en la creación estética, alumbró el concepto de posmodernismo y de posmodernidad. Guest describe la modernidad como "la época de la interpretación de la interpretación". (Ib.).

Para A. Touraine La idea de modernidad, en su forma más ambiciosa, fue la afirmación de que el hombre es lo que hace y que, por lo tanto, debe existir una correspondencia cada vez más estrecha entre la producción -cada vez más eficaz por la ciencia, la tecnología o la administración-, la organización de la sociedad mediante la ley y la vida personal, animada por el interés, pero también por la voluntad de liberarse de todas las coacciones. Sólo la razón establece una correspondencia entre la acción humana y el orden del mundo, que era lo que buscaban ya no pocos pensamientos religiosos que habían quedado, sin embargo, paralizados por el finalismo propio de las religiones monoteístas fundadas en una revelación. Es la razón la que anima la ciencia y sus aplicaciones; es también la que dispone la adaptación de la vida social a las necesidades individuales o colectivas; y es la razón, finalmente, la que reemplaza la arbitrariedad y la violencia por el estado de derecho y por el mercado. La humanidad, al obrar según las leyes de la razón, avanza a la vez hacia la abundancia, la libertad y la felicidad. Encuentra que los elementos filosófico-políticos que componen la modernidad son: una revolución del hombre ilustrado contra la tradición; la sacralización de la sociedad; la sumisión de la razón a la ley natural (Touraine, 1995: 9).

En el siglo XX el término modernidad es empleado para designar una nueva fase del capitalismo que se inicia hacia la década del los 20 y termina hacia la de los 80, donde se evidencian diversas y rápidas transformaciones entre las que destacan (ITAM: 1990): 1. Desarrollo sin precedentes de la técnica y la ciencia; 2. Gran capacidad de adaptación del sistema capitalista; 3. La organización y sistematización, tanto de las actividades productivas como de la sociedad en general, son realizadas mediante la intervención del Estado y de los tecnócratas, y por tanto, el Estado crece, asume nuevas y múltiples funciones, adquiere un papel preeminente y se manifiesta y actúa sobre todos los ámbitos de la realidad social; y 4. Todas estas transformaciones operan sobre lo social, incluyendo a la vida cotidiana, que pierde espontaneidad y naturalidad para terminar por ser programada, organizada, controlada.

En los 30 el papel del Estado se transforma: con el propósito de evitar las crisis y mantener el crecimiento económico, interviene en la economía mediante estrategias que implican coordinación, regulación, planificación, pero esta intervención sólo se volverá general hacia los años 50, después de la Segunda Guerra Mundial. En los 60 se vive un período de prosperidad y optimismo, se considera que gracias a la gestión racional llevada a cabo mediante la intervención del Estado pueden evitarse las crisis y el crecimiento será ilimitado (Ib.).

Para López Soria "desde la perspectiva de la historia (...), el concepto de modernidad remite a 'nuestro presente'", es decir a la etapa histórica que se inicia en la segunda mitad del siglo XVIII, que reconoce y asume las etapas anteriores de la historia occidental como "pasado del propio presente" y que tiene la posibilidad objetiva de decidir en el presente "el futuro del propio presente" (López, 1988: 4). Se basa en Heller, quien "ha intentado una caracterización de 'nuestro presente' condensando en tres los componentes fundamentales de la sociedad que se inaugura en la segunda mitad del siglo XVIII: el capitalismo, la industrialización, y la sociedad civil. Estos tres elementos constituyen las categorías fundamentales de la modernidad" (Ib.).

Cada uno de estos componentes tiene su propia lógica o su propia *dynamis*. La modernidad comienza cuando las tres lógicas se encuentran, aunque sea conflictivamente, al mismo tiempo y en el mismo espacio. Esto supone que la modernidad no comienza al mismo tiempo en toda y cada una de las sociedades que componen el mundo occidental. (Op. cit.: 5).

La Modernidad es un tema agotado para muchos. Hay quienes se interrogan sobre si la modernidad es un proyecto inacabado, un proceso inconcluso, tal es el caso de Carolina Goic (2004:3). Otros incluso llegan a sostener su muerte, como es el caso de Hernán Dinamarca, lo cual se pone explícitamente de manifiesto en su texto *Epitafio a la modernidad. Desafío para una crítica post moderna* (2004). Nosotros hacemos nuestras estas reflexiones expuestas, especialmente en cuanto a orden social surgido tras la ilustración y su ineludible fe en el progreso apoyado sobre la razón humana manifestada en logros tales como la ciencia y la tecnología, o en políticas que signifiquen avances para la democracia acompañadas de libertades públicas y privadas, que tienen en el individuo y en la posibilidad de igualdad de oportunidades su motor. Así, la modernidad desde esta perspectiva no sería ni el fin de la tradición ni el comienzo del fin o el final mismo de la Historiade Fukuyama.

El Proyecto Moderno

Para Treviñola modernidad tiene su expresión más humanista en el campo de la filosofía, donde el existencialismo kierkegaardiano es retomado por los filósofos europeos en la primera mitad del S. XX. Considera Treviño al existencialismo como el ideal más puro del proyecto moderno, dado que en su esencia está el hombre desprovisto de toda tradición y de todo el sentido religioso. "El hombre sólo se tiene a sí mismo como principio y como fin. Por ello su civilización deberá tener los valores más humanos que puedan encontrarse. Asimismo, su angustia y alienación deberán ser consoladas por el principio del amor humano. La condena a la libertad se subsanaría con la fraternidad humana y la esperanza del mañana se vislumbraría para que los hombres del futuro puedan ser felices" (Treviño, 2000: 24-25). La modernidad la considera "el proyecto más ambicioso que la cultura de occidente se ha planteado en los últimos 600 años de los 2000 que vamos a cumplir" (Ib.).

García Canclini concibe la modernidad conformada por cuatro movimientos básicos o proyectos: El proyecto emancipador, el expansivo, el renovador y el democratizador (Cortez, 2006):

"Por proyecto *emancipador* entendemos la secularización de los campos culturales, la producción autoexpresiva y autorregulada de las prácticas simbólicas, su desenvolvimiento en mercados autónomos. Forman parte de este movimiento emancipador la racionalización de la vida social y el individualismo creciente, sobre todo en las grandes ciudades.

"Denominamos proyecto *expansivo* a la tendencia de la modernidad que busca extender el conocimiento y la posesión de la naturaleza, la producción, la circulación y el consumo de los bienes. En el capitalismo, la expansión está motivada preferentemente por el incremento de lucro; pero en un sentido más amplio se manifiesta en la promoción de los descubrimientos científicos y el desarrollo industrial.

"El proyecto *renovador* abarca dos aspectos, con frecuencia complementarios: por una parte, la persecución de un mejoramiento e innovación incesantes propios de una relación con la naturaleza y la sociedad liberada de toda prescripción sagrada sobre cómo debe ser el mundo; por la otra, la necesidad de reformular una y otra vez los signos de distinción que el consumo masificado desgasta.

"Llamamos proyecto *democratizador* al movimiento de la modernidad que confía en la educación, la difusión del arte y los saberes especializados, para lograr una evolución racional y moral. Se extiende desde La Ilustración hasta la UNESCO, desde el positivismo hasta los programas educativos o de popularización de la ciencia y la cultura emprendidos por gobiernos liberales, socialistas y agrupaciones alternativas e independientes."

Cada uno de estos proyectos vistos independientemente le da un sentido racional y comprensivo a la estructura de la modernidad, el conflicto comienza con su cruzamiento y el desarrollo asimétrico de ellos (Ib.).

J. Habermas, quien habla de Modernidad Tardía, Tardomodernidad y/o Posmodernidad, e incluso de Neomodernidad, es de los que considera que “el proyecto moderno no se ha cumplido y por tanto puede ser reconstruido para que, dentro de las limitaciones correspondientes y sin soberbia, se puedan mantener parte de sus postulados los que permitirán, si se desarrollan, mejorar las condiciones de existencia del hombre en el mundo. Así, el proyecto moderno no estaría caduco, sino que tendría que ser repensado y limitado, omitiendo excesos”(Rosas, 2005: 9-32).

Para Ludeña, la especificidad del proyecto moderno radica en “la construcción de una nueva sociedad, la idea de estado de bienestar, la teoría de la Unidad Vecinal” (Ludeña, 2004a: 99). A fines de los setenta y principios de los ochenta, la arquitectura, con respecto a la modernidad, se encuentra dividida “entre aquellos que defienden que el proyecto de la modernidad aún está inacabado y los que consideran necesaria una relación de ruptura con un método anticuado, radicado en un periodo histórico ya superado” (Montaner, 1999a: 176). El texto de Habermas (La Modernidad, un proyecto inacabado, 1980) se convierte en tabla de salvación del primer grupo, entre los que se encontraría nuestro queridísimo Quique Ciriani, en tanto que el segundo grupo tiene sus máximos representantes en críticos como Paolo Portoghesi, Charles Jencks, Peter Blake y arquitectos como Hollein, Stirling, Sottsass (Ib.).

Cuadro N° 2: Teorías del Desarrollo acorde a sus paradigmas

| PARADIGMAS | Teoría liberal | Teoría Marxista | Teoría Posestructuralista |
|--|---|--|---|
| VARIABLES | | | |
| Epistemología | Positivista | Realista/dialéctica | Interpretativa/constructivista |
| Conceptos claves | Mercado Individuo | Producción (ejemplo modo de producc.) Trabajo | Lenguaje Significado (significación) |
| Objeto de estudio | Sociedad Mercado Derechos | Estructuras sociales Ideologías | Representación |
| Actores relevantes | Individuos Instituciones Estado | Clases sociales (clases trabajadoras) (Campesinos) Movimientos sociales (Trabajadores, campesinos) Estado democrático | “comunidades locales” Nuevos movimientos sociales, ONG's Todos los productores de conocimiento (incluidos individuos, estado, movimientos sociales) |
| Pregunta del desarrollo | Cómo puede una sociedad desarrollarse o ser desarrollada a través de la combinación de capital y tecnología y acciones estatales e individuales | Cómo funciona el desarrollo como una ideología dominante | Cómo Asia, África y América Latina llegaron a ser representados como subdesarrollados |
| Criterios de cambio | “Progreso”, crecimiento Crecimiento más distribución (los 70) Adopción de mercados | Transformación de las relaciones sociales Desarrollo de las fuerzas productivas Desarrollo de conciencia de clase | Transformación de la economía política de la verdad Nuevos discursos y representaciones (pluralidad de discursos) |
| Mecanismo de cambio | Mejores datos y teorías Intervenciones más enfocadas | Luchas de clases | Cambio de prácticas de saber y hacer |
| Etnografía | Cómo el desarrollo es mediado por la cultura. Adaptar los proyectos a las culturas locales | Cómo los actores locales resisten las intervenciones del desarrollo | Cómo los productores de conocimiento resisten, adaptan, subvierten el conocimiento dominante y crean su propio conocimiento |
| Actitud respecto al desarrollo y la modernidad | Promover un desarrollo más igualitario (profundizar y completar el proyecto de la modernidad) | Reorientar el desarrollo hacia la justicia social y la sensibilidad (Modernismo Crítico: desvincular capitalismo y modernidad) | Articular una ética del conocimiento experto como práctica de la libertad (modernidades alternativas y alternativas a la modernidad). |

Fuente: Arturo Escobar. Globalización, Desarrollo y Modernidad. 2002

Hoy el mundo actual, en concordancia con Escobar (2002: 9-32) y su postura posestructuralista, se compone de varias modernidades como resultado de sus encuentros con las tradiciones: “híbridas”, “locales”, “mutantes”, “alternativas”, o “múltiples”. Pero también, de acuerdo con Habermas, Touraine y otros, el proyecto moderno ha devenido en la globalidad, que no es otra cosa que la radicalización de esa modernidad enfrentada a esa otra globalización que pretende ser al mismo tiempo local: glocalización en términos de Escobar (op. cit.)

El Movimiento Moderno. Movimiento Perpetuo o *Perpetuum Mobile*

Así las cosas, tenemos que el proyecto moderno es para algunos una propuesta inconclusa, vigente y radicalizada. La misma mención de la palabra modernidad, en su acepción más amplia implica actualidad, con lo que resultaría imposible dejar de ser moderno. Pero en arquitectura y urbanismo, los paradigmas de esa modernidad no son más los mismos. En arquitectura la modernidad no es la modernidad multidimensional que como proyecto inconcluso o modernidad radical enmarca nuestra existencia. Es otra diferente a esa modernidad que hemos tratado, aunque esta modernidad urbano-arquitectónica haya sido parte de ella.

Para Montaner, el movimiento moderno en arquitectura y urbanismo es un movimiento concluido hacia 1945. Montaner comienza la historia en su libro, *Después del Movimiento Moderno*, precisamente a partir de ese año. El asunto de su libro, tal como él lo hace explícito es: “tratar (...) de aquello que se produce a partir de 1945, tras la Segunda Guerra Mundial. Por lo tanto, se va a afrontar la interpretación de la arquitectura después del llamado Movimiento Moderno” (1999a: 7). Tenemos una idea de cuándo culmina el llamado movimiento moderno, pero, cuándo comienza y en qué consiste este movimiento.

Para este autor, la arquitectura, la cultura y las artes en general, dieron un gran salto sin precedentes en la historia con las vanguardias de principios de siglo con su expansión en un movimiento de alcance internacional. Aquello que desde mediados del S. XIX se estaba buscando con ansiedad, una nueva arquitectura para la nueva sociedad industrial, pudo alcanzarse con plenitud” (Ib.).

Es difícil, por no decir imposible, ubicar en el espacio y en el tiempo un lugar único o ámbito cultural donde pueda fijarse el origen del movimiento moderno, sin embargo puede afirmarse que a partir de aproximadamente 1927, es posible identificar una línea de trabajo común entre las personas y los grupos de diferentes naciones (Benévolo, 1979: 453).

Dos experiencias innovadoras en contraste con la tradición precedente son por un lado los aportes didácticos de Gropius y sus colaboradores en el Bauhaus y la obra de Le Corbusier como arquitecto. Por el otro lado estarían las experiencias relacionadas con los movimientos culturales de la preguerra y del período bélico, desarrolladas o dispuestas a desarrollarse en sentido convergente: la obra de Mendelsohn en Alemania, de Mies van der Rohe desde el Novembergruppe hasta el Werkbund, los trabajos de Oud para la Administración de Róterdam y los de Dudok en Hilversum (Ib.).

Benévolo ubica la formación del movimiento moderno entre 1918 y 1927. El nuevo movimiento refleja un cambio profundo, que actúa sobre el conjunto de las tendencias y expresa una nueva dirección y una nueva exigencia que abordar, para poder enfrentar con las necesidades de un mundo radicalmente transformado (Ib.).

Ese movimiento moderno que se “incuba” en la oficina de Peter Behrens, donde confluyen Gropius y Le Corbusier, fue el que en palabras de Enrique Ciriani, uno de sus últimos militantes confeso, “quiso dar vivienda a todas las personas”. Ese movimiento moderno que no lo es más, que quiso ser movimiento perpetuo y culminó en *perpetuum mobile*⁵.

⁵ Máquina hipotética que sería capaz de continuar funcionando eternamente, después de un impulso inicial, sin necesidad de energía externa adicional. Su existencia violaría teóricamente la segunda ley de la termodinámica, por lo que se considera un objeto imposible.

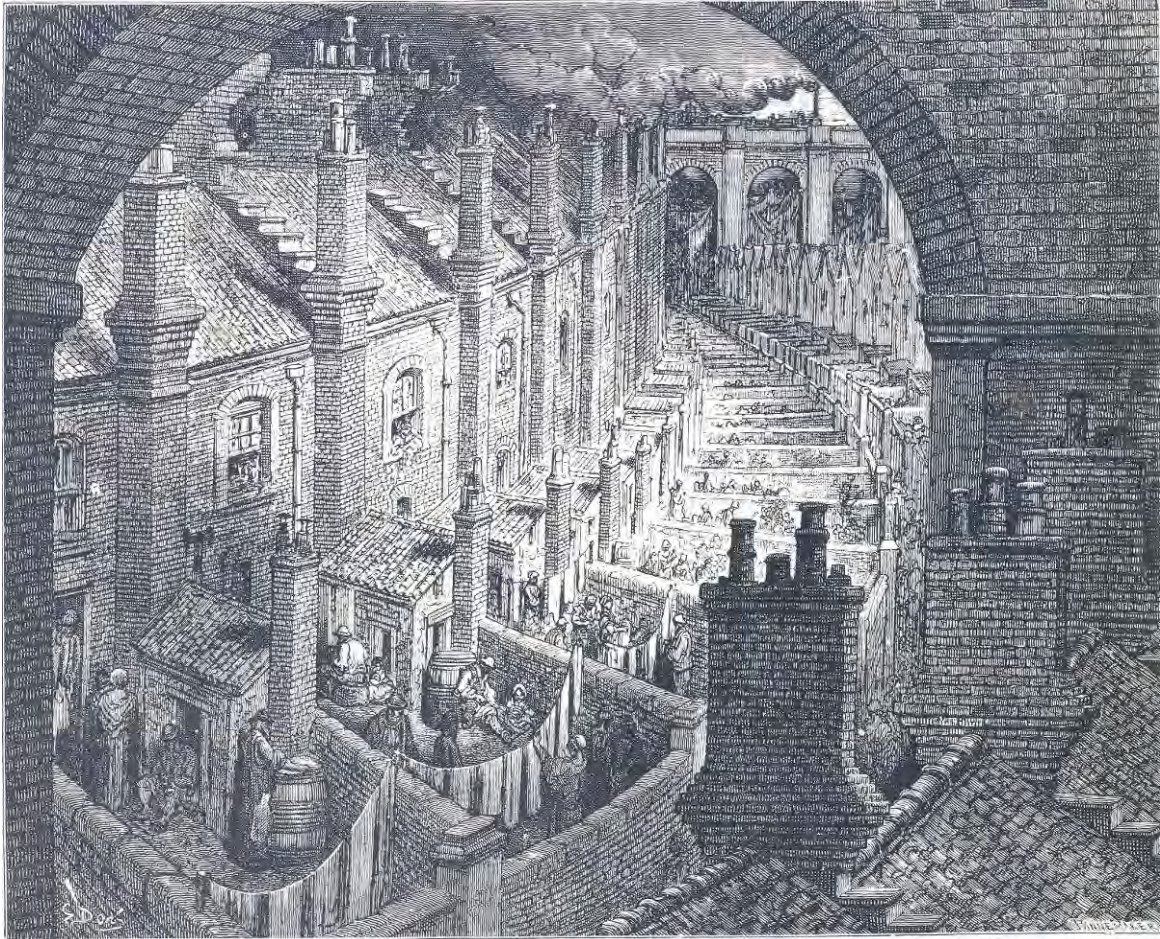


Fig. 2. Barrios pobres bajo el puente del tren en Londres. Por Doré, 1872.

La Urbanística Moderna

El DRAE, desde la primera aparición en el diccionario en 1970 del término urbanístico (ca), lo define como: “adj. Perteneciente o relativo al urbanismo”. Nosotros lo usaremos en el sentido de disciplina contemporánea, así, al hablar de urbanística moderna nos referiremos a la disciplina que se desarrolla como consecuencia del movimiento moderno. Visto de este modo, la urbanística será la disciplina practicada por los urbanistas y la historia urbanística será la historia desarrollada por los arquitectos y urbanistas exclusivamente, a diferencia de la historia urbana que es potestad de los historiadores profesionales.

La urbanística moderna surge como un intento de romper con el pasado y diferenciarse del “arte urbano” anterior, configurándose como una práctica racional conforme a fines, orientada al gobierno de la ciudad y desarrollada en tensión entre la lógica del mercado inmobiliario y la racionalidad social, poniendo de esta manera las bases de la planificación urbanística contemporánea (Castrillo, 2002).

Para Benévolo la urbanística moderna nace del intento de corregir los males de la ciudad industrial, con la propuesta de los utopistas de un lado, y con la nueva legislación urbanística del otro, observando hacia los años 60, que la técnica urbanística conservaba la característica de un remedio a posteriori. “Los primeros intentos de corregir los males de la ciudad industrial se polarizan en dos casos extremos o se pretende volver a comenzar desde el principio, contraponiendo a la ciudad existente formas de convivencia dictadas por la teoría pura, o se intenta resolver cada uno de los problemas y remediar sus inconvenientes, sin tener en cuenta sus vinculaciones y sin una visión global del nuevo organismo ciudadano. Al primer caso pertenecen los denominados utopistas –Owen, Saint-Simon, Fourier, Cabet, Godín, –, que no se limitan a describir su ciudad ideal como Moro, Campanella o Bacon, sino que se esfuerzan en ponerla en práctica” (Benévolo, 1994: 7).

Según Benévolo, el origen de la urbanística moderna se da cuando esta disciplina se identifica con la política o entra a formar parte de ella. Hasta 1848 es la época de las grandes esperanzas, las propuestas urbanísticas suponen una propuesta de sociedad, a partir de la revolución de aquel año, y de su fracaso político, la urbanística actúa como una técnica al servicio de la política (Opus Dei: 1994).

Aymoninotambién sitúa en 1848 el nacimiento de la urbanística moderna, pero para él esta disciplina no está al servicio de la política; tiene su propia autonomía: en esa fecha se produce el nacimiento de su autonomía disciplinaria (y no operativa), la formación de una disciplina con sus leyes, sus problemas, su historia que si indirectamente tiene y tendrá siempre unas referencias concretas a la historia política no por eso puede confundirse con ella bajo pena de instrumentalización(Ib.).(p. 46).

Importantes aportes dentro de la urbanística moderna hicieron las leyes urbanísticas que propiciaron la obra de Haussman (1853-69); Town-Planning Act. Gran Bretaña (1901), la primera Ley de Desarrollo Urbano de Inglaterra; la Ley Sobre Planeamiento y Vivienda de Holanda (1901); el Congreso de Londres (1910), donde se formula por primera vez la condición del urbanismo como ciencia.

También aportaron los utopistas como Owen (New Lanark. 1820; New Harmony, 1825), Fourier con su falansterio de Red Bank (1843).Aportes importantes se deben a la escuela de Viena (1843) que propone un retorno a las ideas y conceptos urbanos del medioevo; la publicación del libro de Camilo Sitte “La Construcción de Ciudades Según Principios Artísticos” (1889); El Plan de Ensanche de Barcelona (1859) de Cerdá, texto fundacional del urbanismo como disciplina; El proyecto de Ciudad Lineal (1882) en torno al tranvía eléctrico, de Arturo de Soria y Mata; “Ciudades Jardín. Teoría y Ensayos” (1904. relación con la naturaleza, el cooperativismo, separación de funciones residenciales e industria) de E. Howard; Berlage y el Primer Plan Urbano contemporáneo (Róterdam, 1914); El texto “Ciudades en Evolución” (1915) de P. Guedes, donde se define la planificación regional; El Plan Voisin de París (1922) y la Ciudad del Mañana (1925), ambas obras de Le Corbusier, yuxtaposición de rascacielos sobre el centro de París.

Otras contribuciones importantesson debidas a Sant’Elia y su ciudad futurista; al Concepto de Unidad Vecinal (1929) de Clarence Perry; los CIAM, que se inician en 1928 y cuyo centro de atención gira en torno al tema de la vivienda y la ciudad, la Villa Radiosa de Le Corbusier (1930); La Carta de Atenas, formulada en 1933 (IV CIAM) y publicada en 1943 por Le Corbusier; Las Greenbelt (1936) de Clarence Stein; “Espacio, Tiempo y Arquitectura” (1941) de Giedion, donde se resume la posición del CIAM sobre las ciudades en una perspectiva histórica; ¿Pueden Sobrevivir Nuestras Ciudades? de Sert (1942), análisis de los problemas urbanos desde la perspectiva de los CIAM; al concepto de ciudad moderna.

La Ciudad Moderna

La urbanística moderna se traduce en la ciudad moderna, con énfasis en diferentes aspectos, como podemos ver en los distintos ejemplos: el París de Haussman (1869), cuya preocupación primordial es el saneamiento por un lado y por otro un control “policial” eficiente de las manifestaciones populares tan frecuentes entonces;el Ring-Strasse, de Viena (1870), que marca los límites de la ciudad burguesa, respecto de esa periferia pobre que ya era preocupación; la Barcelona ensanchada (1859), que muestra su preocupación por un crecimiento ordenado y planificado de la ciudad como alternativa a la masificación de la misma; las ciudades jardín de Letchworth y Hampstead (1904) de R. Unwin y Welwyn de Soissons (1920), con su preocupación en la proximidad del campo y la ciudad; la Ciudad Industrial de Toni Garnier (1924), como expresión de vivienda digna en las proximidades de la industria;el conjunto Weissenhof en Stuttgart,conjunto experimental debido a Mies van der Rohe y otros (1927); más un catálogo de la nueva arquitectura, cuya importancia radica en la “nueva visión de habitar” (Gravugnolo, 2009: 486);la unidad vecinal de Perry (1929), primer intento parcialmente exitoso de llevar a la práctica el ideal de las *neighbourhood units* anglosajonas; Greenbelt de Maryland, ciudad satélite a Washington D.C., de Stein (1936),con cinturón verde de protección ecológica.

Para Norberg-Schulz (2005: 155), “la ciudad [moderna] es el *problema* de la arquitectura moderna”, esto es, la ciudad como *aporía* de la arquitectura moderna. En tanto que la planta libre y forma abierta no implicaban una pérdida de edificios identificables, la Ville radieuse o “ciudad verde” representaba una ruptura radical con todas las propiedades tradicionales del lugar (lb.). Esto es, la ciudad (moderna) después de la primera guerra mundial.

Posteriormente, cuando se logra la separación definitiva de funciones, esto es, a partir del IV CIAM de Atenas (1933) o de la Carta de Atenas (1943), según se quiera ver, se habrá preparado el terreno definitivo, cuando menos en el campo de las ideas, para el advenimiento de la soñada ciudad funcionalista, saludable, de Le Corbusier. Habrá que esperar a la construcción de Chandigarh, pero sobre todo de Brasilia, para que finalmente el sueño de la ciudad moderna de corte funcionalista sea realidad. Pesadilla para muchos.

Parafraseando a Norberg-Schulz, la ciudad moderna-saludable, sería el intento de la arquitectura moderna por resolver el problema de la arquitectura moderna, esto es, el intento por resolver el problema de la ciudad. El “saludable” remedio terminará siendo peor que la enfermedad, que culminará instalando a la sociedad en una suerte de *civitas-limbus*⁶.



Fig. 3. Ciudad Industrial de Garnier.

La Ciudad Funcionalista

El concepto moderno de funcionalismo tiene como substrato teórico y metodológico el concepto de función, que se refiere a la relación de un elemento dentro del conjunto. Sociológicamente el concepto ha sido definido por B. Malinowski en 1922, quien considera a la cultura como una totalidad y ve en los estudios “atomistas” de la cultura un peligro por el estudio fragmentado que hace de ella (Hernández, 2010: 594-595). “Para el funcionalismo, la sociedad funciona bien cuando todos sus elementos se encuentran integrados por la aceptación de los valores comunes y por lo tanto sigan las normas que de ellas se derivan, y realizando los roles que le asignan. Con esta concepción de la vida social, el funcionalismo se sitúa dentro de la corriente sociológica que hace de la cultura el elemento fundamental para el mantenimiento de la sociedad” (Op. cit. 596).

El funcionalismo arquitectónico es un concepto moderno, ligado a la modernidad arquitectónica y urbanística, especialmente en cuanto a posibilidad como expresión estética. Sin embargo esta afirmación está lejos de agotar el significado de funcionalismo, que para de Zurko (1970:15) es “un término que significa un punto de vista frente a la arquitectura”. Este concepto no goza de definición unánime ni mucho menos, “la premisa básica de que la forma debe de seguir a la función se convierte en principio rector para el arquitecto, pero también constituye

⁶ Por ciudad-limbo.

un patrón para medir a la arquitectura” (Ib). El mismo autor hace extensivo el uso de este concepto aplicado al planeamiento en general (Ib.).

En arquitectura, “el término ‘orgánico’ se halla relacionado con el concepto de ‘funcionalismo’. La idea de adaptación funcional es una premisa en la moderna ciencia biológica, como así también de la arquitectura moderna” (Op. cit: 16). Los defensores de la arquitectura funcional, entre ellos Giedion⁷, le dan un sesgo mecanicista, orgánico y moral al concepto (Op. cit: 221). Tras todo ello se encuentra la famosa frase de “la casa es una máquina para vivir” de Le Corbusier. Finalmente, tras un detallado análisis histórico de Zurko concluye: “Frecuentemente se asocia la máquina con lo inhumano y todo el mundo de la tecnología se resiente peligrosamente por esta asociación. (...) el tipo correcto de diseño funcionalista no solo habrá de explotar al máximo la tecnología, sino que habrá de humanizarla. (...) los mejores funcionalistas no sólo se inspiran en la tecnología, sino que están decididos a aprovechar todos sus frutos en un gran esfuerzo para que la humanidad sea más humana” (Op. cit.: 226).

La ciudad funcionalista nace tras la Primera Guerra Mundial, conjuntamente con el movimiento internacional y el funcionalismo racionalista, influyendo durante varias décadas después. Este movimiento rechaza los criterios del siglo XIX y de la ciudad histórica. La planificación de espacios con integración de casas y barrios según la función, con afán de reestructurar el concepto de ciudad, es la preocupación de arquitectos como Gropius, Mies, Oud, y otros.

Le Corbusier, con fe en un nuevo progreso y una estética relacionada con el purismo y el neoplasticismo, desarrolla un corpus teórico donde la ciudad es una combinación de edificios de planta libre y alta densidad, construidas en altura, sobre *pilotis*, para maximizar el aprovechamiento del espacio. También con terrazas jardín, en grandes áreas considerando la función, de un modo muy distinto al de agregación orgánica como predominaba en las ciudades industriales de inicios de la industrialización, de calles y edificios colindantes. Con amplias vías segregadas entre tráfico vehicular y tráfico peatonal, proyecta la Villa Contemporánea (1922), una ciudad para 3 millones de habitantes, con predominio de trazos rectilíneos y diagonales, con tres tipos edificatorios distintos: al centro rascacielos en cruz cumpliendo funciones administrativas, a su alrededor casas de seis pisos y casas jardín o inmuebles-villas en la periferia (Lozano, 1998:22).

En su texto, “*Vers une architecture*” (1923) destaca su famosa frase de “La casa es una máquina para habitar”. En 1925 proyecta su Plan Voisin, donde se planea sustituir el centro de París reemplazándolo por rascacielos de sesenta pisos, con amplias avenidas, dejando en pie únicamente aquello que posee valor histórico reconocido como es el caso de la Torre Eiffel y el Louvre. Publica textos liminares del movimiento moderno como Urbanismo (1924) y la Villa Radiosa (1935) de amplia difusión internacional. En 1928 participa de la fundación de los CIAM, donde se debaten y se dan a conocer las nuevas teorías urbanísticas en función de la modernidad y de la técnica. En 1933 participa de la redacción de la carta de Atenas, redactada definitivamente en 1942, donde se sistematizan las funciones de la ciudad moderna. La Unidad de Habitación de Marsella responde a su “máquina de habitar”, consistiendo en una gran edificación en altura, sobre *pilotis*, para dejar la planta libre, donde hay viviendas, servicios, tiendas, terraza jardín, etc.

Frank Lloyd Wright, arquitecto organicista, se opone a las grandes concentraciones de Le Corbusier y en 1934 expone su proyecto de una ciudad ideal de baja densidad y en nebulosa: *Broadacre City*, destacando la separación de funciones: trabajo, ocio y viviendas, estas últimas diseminadas por el territorio en el sistema frecuente de ciudades norteamericanas. También llegó a proyectar un rascacielos de 1,600m de altura. También es de destacar la propuesta de ciudad socialista, como el Plan Director de Moscú de 1935 para 5 millones de habitantes al modo de ciudad jardín, respetando el centro histórico y planeando un desarrollo regional.

Pero son las propuestas de Le Corbusier, Villa Radieuse y la publicación de la Carta de Atenas (1942), aunque esta última con algo de atraso (pendiente desde el CIAM de 1933), con las que la ciudad funcionalista adquiere su constitución política, sino su biblia. La Carta de Atenas prescribe las cuatro funciones básicas: habitar, circular, trabajar, recrear. En tanto, Sert (1942) aporta la quinta función ausente en la mencionada Carta de Atenas: el Centro Cívico. Luego de

⁷ Primer Secretario General de los CIAM y autor del libro *Mechanization Take Commands*, 1948.

basta experimentación durante las dos guerras mundiales, la ciudad funcionalista se hace realidad en la periferia mundial, tanto en Chandigarh, India, por obra de Le Corbusier (1958) como en Brasilia (1960), por obra de discípulos locales del mismo Corbu.

Situada sobre un altiplano, Chandigarh se pensó para una población de 150 mil a 500 mil habitantes, con un lugar monumental donde se ubica el capitolio y edificios singulares: el Palacio del Parlamento, el Secretariado, el Palacio de Gobierno y la Corte de Justicia. La trama urbana es una cuadrícula con los ejes viales bien organizados según jerarquías funcionales, con siete tipos de calles, diferenciadas en amplitud y velocidad del tráfico rodado. Los módulos de sectores, son rectangulares y de 800x 1200m, con los servicios necesarios. Su impacto regional fue insuficiente, convirtiéndose en una ciudad de servicios culturales y población funcional demasiado cara para una masiva inmigración rural (Op. cit: 32). Para Benévolo, Chandigarh es la “más significativa de las ciudades de nueva planta construidas en el tercer mundo desde el fin del colonialismo”, siendo una pena que no haya gozado de la popularidad esperada, contando con algo más de 150 mil habitantes (Delfante, 2006: 447).

La nueva capital Brasilia, es obra del Presidente Kubitschek quien la funda a mil km de la costa atlántica, en pleno corazón de la amazonía. Se asienta en una altiplanicie abrupta, a poco más de 1,172 m.s.n.m., semirrodeada de un gigantesco mar artificial. Esta ciudad, proyectada para 600 mil habitantes, en su planta tiene forma de aeroplano, cuyas alas están constituidas por un gran eje de bloques de viviendas y de edificios de gran altura, en tanto que el cuerpo del “avión” está formado por dos ejes con los monumentales edificios de los ministerios y la Plaza de los Tres Poderes. Alrededor de la intersección de los ejes se elevan a distintos niveles, la estación de autobuses y, agrupados, los locales de negocios y centros culturales. La intención de los autores del proyecto fue dar a Brasilia una expresión simbólica, asimilable aún por el hombre de las calles. Es fácilmente comprensible la ventaja que tienen las vías de tráfico sin cruces. El carácter armónico de la ciudad no debe atribuirse en exclusiva a Costa, sino también a Niemeyer especialmente, que proyectó la mayor parte de los edificios hasta hoy levantados. Brasilia supone grandes sacrificios a todo el país, pero ha puesto bien alto el nombre y la voluntad del pueblo brasileiro (Mindlin, 1982: 68).

Brasilia es para muchos una gran pesadilla. El gran pecado del funcionalismo arquitectónico y urbano, fue no haberse nutrido de las fuentes del funcionalismo sociológico, cuyas bases fueron trazadas por Malinowski en 1922. Precisamente fue por el lado de la sociedad, del ser humano, y la cultura, por donde la ciudad funcional se hizo más vulnerable.



Fig. 4, Barcelona, Ensanche de Cerdá, proyectado en 1859.



Fig. 5. Santo Tomás Moro (1478-1535), autor de Utopía (1516).

1.2 LA PLANIFICACIÓN URBANA MODERNA A 1950.

La ciudad, en el modo de producción capitalista, está conformado por agentes sociales con intereses contrapuestos, los mismos que provocan contradicciones y conflictos. Desde el siglo XIX, los problemas de crecimiento, escasez de viviendas, pobreza, delincuencia, congestión de tráfico, contaminación ambiental, fuerzan al estado y a las élites dirigentes causantes del desorden por la lógica del máximo beneficio inmediato, a introducir criterios de racionalidad a través de la planificación (Zárate, 61).

La Planificación, para efectos de nuestro estudio, podemos entenderla tal como la entiende Ducci (2009: 13), como sinónimo de planeación y planeamiento y “como sistema encaminado a determinar la acción futura, según una secuencia definida de etapas”. También como “método para plantear y resolver los problemas sociales que se materializa en obras concretas y es producto del trabajo de un equipo interdisciplinario”. En este sentido, “el urbanismo es visto como planificación urbana y regional”. Pero no siempre fue así.

Los primeros intentos de codificar criterios que se ocuparán de la construcción de la ciudad estuvieron formando parte de la arquitectura. Así lo vemos en Vitrubio, quien se refiere a la ciudad al momento de levantar la casa o erigir el edificio público u orientar el modo de establecer las obras hidráulicas o el saneamiento (Luque, 2004: 16).

Si consideramos el urbanismo como una ciencia moderna, esto es, nacido durante la modernidad, y diferenciado del pre-urbanismo de fines del siglo XIX, esto lleva implícitamente a los inicios del S. XX como los albores de la Planificación moderna, cuyo desarrollo durante la primera mitad del siglo XX llega a cimas insospechadas en sus orígenes, y sin embargo tan en cuestionamiento en nuestros días.

La disciplina urbanística adquiere reconocimiento mundial, y se puede decir oficialmente, también, en 1910 con la celebración de la *Town Planning Conference*, organizada por el RIBA de Londres, con la asistencia de delegaciones de numerosos países, así como de delegaciones profesionales representadas en esa conferencia (*Op. cit.*, 16).

La Disciplina Urbanística a 1950

La disciplina urbanística se consolida en distintos países con el aporte de distintos “precursores”, instancias e instituciones, como es el caso de Ildelfonso Cerdá, la tratadística alemana, la École de Beaux Arts, el reformismo social y el planning anglosajón, el town planning y el town design, la Evolución urbana, el movimiento moderno y otros.

Ildelfonso Cerdá. En España, Ildelfonso Cerdá, con su Plan del “Ensanche” de Barcelona, 1,859, y su “Teoría General de la Urbanización”, 1867, es considerado el fundador de la ciencia o disciplina urbanística, que a comienzos del S. XX alcanzará status de ciencia. La historiografía moderna le reconoce el papel y la trascendencia de sus ideas. Inventa el término “urbanización” (Tena, 2004: 263)

La Tradadística Alemana: Der Städtebau. Según la tratadística alemana, construida alrededor de la *Städtebau*⁸ y determinadas formulaciones producidas en otros países, se considera necesario fijar unos criterios para guiar la construcción de la ciudad, y encuadran esta actividad en la arquitectura, como práctica constructiva indiscutible. Los autores son ingenieros civiles y arquitectos, desvinculados de las enseñanzas de la Academia, que participan de las transformaciones de las ciudades alemanas quienes identifican los elementos urbanos utilizados como base de ese crecimiento y tratan de fijar criterios de actuación. Entre estos profesionales tenemos a Baumeister, autor de *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*⁹ (1876); Stübgen: *Der Städtebau. Handbuch der Architektur*¹⁰ (1890); y Eberstadt: *Handbuch der Wohnungswesen und der Wohnungsfrage*¹¹ (1909). (Luque, 2004:17).

La École de Beaux Arts. A principios del S. XX, La Escuela de Bellas Artes de París representaba el academicismo, aunque reflejándose en casi todos los países occidentales. Ella supone el acervo de conocimientos teóricos y prácticos heredados del pasado para el estudio y la formación de los arquitectos. Sus aportes al urbanismo van en dos direcciones, desde la aplicación directa del arte de la composición a la formulación de un nuevo arte, el *Civic Art*, que tiene éxito tanto en el mundo anglosajón como en Francia a través del *Art Urbain*. Sin embargo los ejemplos más característicos se sitúan en América alrededor de la *City Beautiful*: El Plan de Chicago de Burnham (1908) y la publicación en 1922 de *The American Vituvius. An Architects Handbook of Civic Art* por Hegemann (*Op. cit.* 18).

Del reformismo social al Planning. Aquí nos ocupamos de aquellas personas que muestran el deseo de reforma social en sus formulaciones y que tienen como punto de confluencia la necesidad de afrontar este desarrollo urbano desde el *planning*, esto es, desde la planificación de la actividad constructiva, atendiendo además el uso del territorio. Con desigual fortuna, aunque con similares propósitos en contextos diferentes, Soria y Mata (1892) y Howard (1898), proponen procesos de construcción de la ciudad donde se permite a los ciudadanos apoderarse de las plusvalías urbanas, enfrentándose ambos a la dicotomía ciudad-campo (*Op. cit.* 19). Las circunstancias entorno a la construcción de la ciudad lineal impiden el desarrollo de todas sus potencialidades, en cambio la *Garden City* de Howard incide positivamente en la legislación británica y exige la aparición de una práctica profesional. Las tareas desarrolladas por Unwin en su *Town Planning in Practice* y *Town Planning Conference*, Londres, 1910, evidencian la consagración del *Planning*. (*Ib.*).

Del Town Planning al Town Design. Sobre la base del reformismo social howardiano, con la experimentación de Unwin y el magisterio de Guedes, el *town planning* anglosajón adquiere una orientación precisa, con una atención simultánea a la planificación regional y al trazado de nuevas ciudades. Tenemos a ambos lados del Atlántico a diversos autores empeñados en la fundamentación de la disciplina, estableciendo criterios prácticos, siempre de opciones racionales: Thomas Adams, C. Stein, P. Abercrombie, T. Sharp y F. Gibberd. (*Ib.*). Entre los textos que afrontan con amplitud el planeamiento urbano están los de Adams (1935),

⁸Planificación Urbana (traducción personal)

⁹Ampliaciones urbanas en materia de seguridad técnica, pertinencia y la relación económica.

¹⁰ El Urbanismo. Manual de Arquitectura (traducción personal)

¹¹ Manual de la vivienda y el problema de la vivienda (traducción personal)

Abercrombie (1933) y Sharp (1940). Adams recoge la situación del planning en aquellos años, especialmente dentro de la praxis americana. Abercrombie por el contrario, parece trazar las líneas de acción que se apuntan en ese momento y que indagan una solución integral para la ordenación urbana y rural. Similar es el objetivo de Sharp, aunque su libro es más de carácter divulgador (Op. cit. 20 -21). El Town Planning recibe aportes importantes de la sociología, en especial de la ecología urbana de la escuela de Chicago, que le proporciona un camino para su fundamentación científica. Es sin embargo el concepto de *neighbourhood unit* su aporte más importante. La consideración de las áreas naturales en la planificación urbana se manifiesta en los estudios recogidos por R. Park en *The City* (1925), pero sobre todo en el artículo de C. Perry *The neighbourhood unit* incluido en la publicación del Regional Plan of New York and Its Environs (1929), texto que introduce el concepto de unidad vecinal como unidad de planeamiento urbano (Op. cit.: 21).

El Movimiento Moderno y su Integración en la arquitectura. Con la *Town Planning Conference* (1910), el academicismo fue el gran derrotado, tanto en su línea del *Civic Art*, con Triggs, Mawson, Burnham y Robinson, como en la línea de los que afrontan directamente desde la arquitectura la resolución de los problemas urbanos como Hénard, cuyas propuestas recibidas con interés no fueron tomadas como caminos viables. (Ib.). La vía de la Arquitectura, de algún modo inexplorada, se constituye en el hilo conductor de un nuevo programa, desarrollado de manera programática por los CIAM, adquiriendo su formulación determinaciones precisas no solo en los protagonistas de los CIAM, sino también en otros autores enraizados en la Arquitectura Moderna (Op. cit. : 22).

Le Corbusier cumple un papel decisivo en el triunfo de este programa debido a su importante producción escrita y gráfica, donde el urbanismo queda absorbido por la arquitectura, al tiempo que dota al quehacer arquitectónico de un indisoluble componente urbano. Sin embargo, distintos acentos para un mensaje único podemos encontrar en tres textos capitales del urbanismo funcionalista: La Carta de Atenas del IV Congreso (1933) prologada por Le Corbusier (1943), las conclusiones de aquel congreso encargadas oficialmente a Sert y publicadas como *Can Our Cities Survive* (1942), y *Urbanistica* de Bottoni (1938) (Ib.).

El movimiento moderno, aparte de los CIAM, tiene otros aportes en el constructivismo ruso de Miljutín con su propuesta de ciudad lineal (1930) y *Broadacre City* (1958), modelo de ciudad alternativa elaborado por F. L. Wright (Op. cit.: 23). También en este contexto Hilberseimer y su discurso urbanístico son paradigmáticos, destacando dos textos: *Großstadtarchitektur* (1927) y *The Nature of Cities* (1955). El primero se trata de una alternativa a la Villa de tres millones de habitantes de Le Corbusier y el segundo débese a la necesidad del autor de ordenar el desarrollo urbano regional. Los trabajos de Hilberseimer y Le Corbusier se muestran como comprobación de los límites de la aportación urbana del Movimiento Moderno (Ib.).

Interés en la Evolución Urbana. Geddes en sus estudios había destacado la necesidad de la comprensión de la evolución histórica de la ciudad como un modo de orientar adecuadamente su futuro desarrollo. El Town Planning no le prestó la debida atención a diferencia de los autores franceses, en línea con la escuela de geografía humana, quienes continuaron estos planteamientos con un enfoque evidentemente histórico, de Historia urbana de Poëte y de Historia del Arte y la Arquitectura de Lavedan (Op. cit.: 23)

Poëte, a través de su evolucionismo humanístico nos presenta este proceso como razón del desarrollo urbano. Su aporte teórico se concreta en su *Introduction a L'urbanisme: l'évolution des villes y la leçon de l'antiquité* (1929); en tanto Lavedan (1926) considera que los problemas de organización del desarrollo urbano, han de considerarse en un largo período de tiempo, lo que permite demostrar que soluciones variadas, permiten satisfacer necesidades invariables ya que lo que en el fondo interesa es el hombre (Ib.). Estas tesis, encuentran síntesis en el Urbanismo de Gastón Bardet, que en su *Nouvel Urbanisme* (1948) expone todo un esquema de trabajo, bajo los principios sociológicos y humanísticos que justifican su Urbanismo.

En el mundo anglosajón aparecen también diversos autores cuya preocupación es la evolución urbana. Saarinen, en su libro *The City. Its Growth, Its Decay, Its Future* (1943) tiene por protagonista a la forma urbana. Lewis Mumford, de abundante bibliografía, *The Culture of the Cities* (1938) y *The City in History* (1961), entre otras las que destacamos, pone de relieve lo que la historia proporciona como lecciones a los urbanistas (Op. cit. 24).

Continuidad sin ruptura. En torno al *Städtebau*, con amplia difusión en el continente europeo, se desarrolla un programa claramente continuista, cuya vitalidad se refleja en la capacidad de integrar hallazgos provenientes del *Town Planning*, como los del funcionalismo que la Carta de Atenas difunde y practica. Giovanni (*Vecchie Città ed Edilizia Nuova*, 1931), co-gestor de la primera Escuela de Arquitectura en Roma, ya no más Academi di Belli Arti donde su formación quedaba reducida a aspectos estéticos, y co-gestor de la promulgación en 1923 de la *Legge sul titolo e sulla professione de ingegnere e di architetto*, y los que le siguen durante unas décadas después, pueden afrontar la urbanística desde la arquitectura sin sentir la necesidad de tener que superar una práctica académica que en su vetustez dificultaba la incorporación de este nuevo campo. Así, la disciplina se presenta en pacífica continuidad con *Der Städtebau*, y simultáneamente en una postura relativamente distante, y libre de prejuicios respecto al emergente Movimiento Moderno (*ib.*).

De igual modo en sus posibilidades de avance racional de la disciplina se encuentra August Rey, presente ya en el *Town Planning Conference* (1910) y que en su texto básico, *La Science des Plans de Villes* (1928), defiende la necesidad de alcanzar una mayor fundamentación racional para la disciplina, sin que ello signifique abdicar de algunas de las características del *art urbain* realizado en Francia en las primeras décadas del siglo XX.

A lo largo del período examinado vemos la aparición de distintas redes disciplinares, cada una de ellas encarando de un modo diferente el tema de la planificación de la ciudad. En este sentido pueden identificarse dos tradiciones diferentes: Por un lado la tradición anglosajona del Planning, en la que se integra plenamente el programa denominado del *Town Planning Town Design*, la *Atención a la evolución urbana*, sin que esto suponga su absorción definitiva. La Otra tradición a la que podríamos denominar Urbanística, en contraposición al planning, estaría formado por los programas denominados *Integración en la arquitectura* y *Continuidad sin ruptura*, los cuales mantienen su especificidad y comparten valores comunes (*Op. cit.*: 25).

Desarrollo posterior a 1950. Tras los CIAM se puede ver su carácter aglutinador de las dos grandes tradiciones que acabamos de ver. Viene luego una etapa en que se revisa el estatuto epistemológico de la disciplina y se aprecia que metodología y modelo no son elementos independientes y que por tanto toda revisión del método conlleva necesariamente a una revisión del modelo y viceversa. En una primera aproximación puede afirmarse que la *tradición urbanística* fija su atención en el modelo, en tanto que la *tradición anglosajona del planning* se inicia en la revisión de la metodología. Un tercer grupo de autores, con representantes en ambas tradiciones urbanas, buscan precisar el papel de la arquitectura y el urbanismo, al mismo tiempo que identifican la relación disciplinar entre ambos (*ib.*). Este proceso puede datarse con inicio en 1959, cuando en la reunión de Oterloo se acuerda la disolución de los CIAM, aunque en realidad había comenzado antes.

Crisis del racionalismo: revisión del modelo. La crisis que se produce en el IX CIAM por los jóvenes y profesionales que asisten al Congreso puede entenderse en un primer momento como una simple crisis generacional. En realidad, la crisis obedecía a un proceso más complejo que mostraba la fractura que se produce en esos años entre la compleja base cultural que late bajo el Movimiento Moderno, y las filosofías existencialistas y fenomenológicas que alienan la cultura de la posguerra (*Op. cit.*, 26).

Así, el modelo urbano que sostienen los CIAM aparece como inadecuado para responder a la variedad y la vitalidad que se considera necesaria para la vida urbana. El deseo de conformar la sociedad a través de la forma física da paso a –de un modo ciertamente equívoco– al objetivo de proporcionar a la sociedad, y a cada uno de los hombres, el marco para desarrollar sus propias opciones vitales. Los Smithson (*Urban Structuring*, 1967) son representativos de este propósito. El nuevo modelo propuesto, con sus principios de *associación, identity, patterns of growth, cluster* y *mobility*, se formula en clara oposición al modelo urbano de las cuatro funciones, aunque las conexiones entre ambos son innegables (*ib.*). Otros autores asumen un papel más o menos decisivo respecto a su distanciamiento al CIAM, aunque en conjunto mantienen el optimismo futurista propio del Movimiento Moderno, junto con la convicción que es necesario superar el modelo heredado y aprovechar en toda su amplitud las posibilidades de los avances tecnológicos y científicos (*ib.*)

La revisión de la metodología: crisis del modelo. En los autores más alejados del Movimiento Moderno la revisión del estatuto disciplinar se apoya en la búsqueda de una metodología más satisfactoria, aunque ello conlleve en definitiva a una sustitución del modelo.

La indagación es esencialmente metodológica, con rechazo más o menos explícito al modelo del Movimiento Moderno y del CIAM (*ib.*). En este enfoque se pueden definir tres grupos, con ganas de responder a la demanda social, descubriendo esa demanda en el análisis de la realidad y no en el examen abstracto del hombre y de la sociedad. La revisión metodológica acaba poniendo en crisis el modelo urbano y social de la modernidad.

Uno de estos grupos viene representado por la periodista Jane Jacobs y su paradigmático libro *Muerte Y Vida De Las Grandes Ciudades Americanas* (1961), quien motivada por los resultados de las principales actuaciones urbanas, critica los modelos urbanos disponibles, buscando afrontar con una nueva metodología la resolución de los problemas urbanos. Otro grupo alejado del urbanismo en uso es el del Urbanismo Sistémico, quienes completan o pretenden sustituir por una nueva ciencia, en la que la teoría de sistemas ocupa un lugar privilegiado. Chadwick (*A Sistem View of Planning*, 1970) y McLoughlin (*Urban and Regional Planning*, 1969) son sus conspicuos miembros. Webber (*The Urban Place And The Nonplace Urban Realm*, 1964) y otros representantes pretenden superar el carácter fisicista del urbanismo al uso (*Op. cit.* 27).

Junto a estos dos grupos situados en la frontera del urbanismo, al menos del practicado en la época, un grupo de autores, desde el interior de la profesión, buscan innovar o precisar cometidos y metodología, teniendo entre Chermayeff (*Community and Privacy. Toward a Architecture of Humanism*, 1963, con Alexander), Lynch (*The Image of the City*, 1960; *Site Planning*, 1962; *A Theory of Good City Form*, 1981) y Alexander (*The Timeless Way of Building*, 1979; *The Oregon Experiment* (1975); *et al.: A Pattern Language*, 1977; *et al.: A New Theory of Urban Design*, 1987) a los más importantes (*ib.*).

Todo este desarrollo posterior del enfoque disciplinar a 1950 nos permitirá enmarcar y entender mejor la situación y el contexto inmediatamente posterior del Plan Piloto de Lima.

Tradiciones Históricas del Urbanismo

El urbanismo actual, como cualquier otra actividad profesional, es el resultado histórico de la evolución de un conjunto de prácticas, métodos y teorías, que se han sucedido, solapado o convivido de diversas maneras según los períodos y según los lugares. Tributaria del pensamiento de Gravugnolo, la visión de Sánchez del urbanismo, a través de los hechos urbanos, es desde “tres grandes tradiciones que engarzan con tres aproximaciones epistemológicas, las cuales, en su conjunto, proporcionan una visión más global de esta disciplina multidimensional -la estética y artística, la proveniente de las ciencias sociales y la técnica, la proveniente de la filosofía política. Estas tres aproximaciones se corresponden a su vez con tres manifestaciones básicas de la praxis del urbanismo- el diseño urbano, la aplicación de la racionalidad científico-técnica, la acción social en el ámbito público” (*Sánchez, 1999: 14*). Estas tres tradiciones son las siguientes:

El Urbanismo Como Problema Estético Formal. La primera tradición es la más ligada a la arquitectura por su consideración del urbanismo como problema estético-formal. Esta tradición se inicia en el Renacimiento con la aparición, tanto de una teoría o discurso específico, como de una práctica, también específica, ligada a esta nueva visión teórica, “Es el ‘arte urbano’, según la expresión introducida por el historiador del arte Pierre para designar la edificación y la disposición del espacio urbano, tal como ambas fueron teorizadas a partir del siglo XV y posteriormente puestas en práctica desde el Renacimiento hasta el neoclasicismo” (*Op.cit.* 17). Es el Libro de Alberti, *Tratado de Reaedificatoria* (1450), donde se enuncian los principios básicos, indisociables y jerarquizados: “necesidad”, “comodidad” y, especialmente, “belleza”.

La revolución industrial acaba con el imperio del arte urbano y con los modos tradicionales de construcción de la ciudad. El equilibrio albertiano entre los tres principios se rompe desde dos frentes distintos. En primer lugar, la industrialización trae consigo un nuevo orden de prioridades que da primacía a la utilidad, inaugurando con ello la tradición científico-técnica del urbanismo. En segundo lugar, la propia evolución del arte urbano degenera hacia el academicismo, a medida que los sucesores de Alberti privilegian el placer visual frente al equilibrio entre necesidad, comodidad y belleza: el espacio construido, deja así de adaptarse a las necesidades y deseos cambiantes de la sociedad y los tres principios generativos se convierten en un sistema de reglas rígidas (*Op. cit.:* 21).

Más adelante, el arte urbano “reencarna” en la corriente francesa de la “composición urbana”, que entronca con la norteamericana de la *City Beautiful* y la obra escrita del austriaco Camillo Sitte, a quien se debe la reaparición del discurso esteticista. Entre las aportaciones teóricas se destaca el clásico *American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*, publicado por Hegemann y Peets (Op. cit.: 23).

Los aspectos relacionados con la forma urbana quedan de lado en el periodo entre a Primera y la Segunda Guerra Mundial. En este período se desarrolla el *funcionalismo, corriente en la que predominan los aspectos técnicos sobre los estéticos*. Sin embargo, en el mundo anglosajón la preocupación por la forma no desaparece con el desarrollo y el auge de funcionalismo. En los años cincuenta aparecen las críticas que buscan retomar la dimensión formal y estética del urbanismo frente a la científico-técnica (Ib.).

El concepto de “morfología”, o estudio de la forma urbana, que es uno de los elementos en que se va a apoyar el nuevo discurso sobre la dimensión artística y estética de la ciudad, aparece por primera vez entre los geógrafos franceses y alemanes en el periodo de entreguerras, para ser retomado por los historiadores, y a partir de los 60 por los arquitectos italianos y anglosajones, con investigaciones orientadas a “descubrir reglas formales válidas como guía para el diseño urbano” (Op. cit.: 25-26). Esta concepción “artística de la ciudad” se desarrolla hasta nuestros días con sus altas y bajas.

El urbanismo como racionalidad científico-técnica. Esta tradición del urbanismo, como actividad científico-técnica, ha sido la tradición dominante a lo largo del siglo XX. “A partir de la segunda mitad del siglo XIX se inician los intentos de interpretación de los hechos urbanos que buscan sus interrelaciones constantes, las regularidades repetitivas. Por primera vez se otorga un estatuto científico a la actividad de crear y planificar ciudades, que se concibe como una disciplina autónoma con sus leyes propias” (Op. cit.: 33).

El término “urbanismo” deriva de “urbanización”, acuñado por Cerdá. Cerdá utiliza este nuevo término “para designar una nueva disciplina, la ciencia de la organización espacial de las ciudades” (Ib.). Los cambios operados en los medios de producción y la sociedad en general “hacen surgir, con el advenimiento de la industrialización, una nueva práctica con un fundamento discursivo y un vínculo directo con la teoría, que se caracteriza por sus objetivos utilitarios —frente a los estéticos del arte urbano y por su pretensión científica de validez universal. El urbanismo científico, influido por el pensamiento utópico, busca la realización de modelos espaciales universales válidos en todo lugar y momento, independientemente de circunstancias específicas (op. cit.: 34).

El urbanismo de “regularización”, del cual Haussmann y Cerdá son sus primeros representantes, resulta la tendencia más antigua del urbanismo científico. Este urbanismo de regularización busca la adaptación de las ciudades existentes a las nuevas exigencias de la sociedad capitalista e industrial, correspondiendo su concepción a administradores e ingenieros como Haussmann y Cerdá, quienes en sus respectivas obras priorizan los aspectos de necesidad y comodidad, conjuntamente con aspectos de realidad urbana, higiene y circulación, relegando a un segundo plano los aspectos estéticos (Ib.).

El racionalismo, la corriente imperante en las escuelas de ingeniería, favorece el desarrollo de una teoría de las ciudades basada en una aproximación taxonómica, con base en la biología. (Op. cit.: 36). En el mundo anglosajón, Patrick Geddes inaugura la secuencia de “información, análisis, plan”, bases de lo que va a ser la práctica urbanística en la primera mitad del siglo y aún de la de hoy en día, aplica, en los años veinte, el método científico a la planificación urbana. La obra de Geddes, posteriormente difundida por Lewis Mumford y la *Regional Planning Association of America*, es deudora, en la concepción regional, y en su insistencia en la información previa, de los fundadores de la geografía francesa (Op. cit. 37).

Entre las guerras se desarrolla el funcionalismo en arquitectura y urbanismo, cuyo concepto base, función, tiene una asociación directa en el S. XIX con las matemáticas y la biología, pasando por las ciencias sociales y aterrizando finalmente en la arquitectura y el urbanismo. Es en los CIAM, principal foro de debate del funcionalismo, donde se propone un marco de proyecto universal para el urbanismo, según el cual el espacio debe organizarse en torno a cuatro funciones: trabajar, residir, circular, divertirse. “A cada una de estas funciones corresponde un tratamiento urbano y arquitectónico específico, en un espacio urbano separado y diferenciado. La calle tradicional, con su utilización múltiple, debe desaparecer y ser

sustituida por las autovías que conectan entre silos edificios de viviendas, —torres y bloques—, situados en zonas verdes a modo de parques” (Op. cit. 38).

El modelo urbanístico del movimiento moderno, se centra en aspectos higienistas y de circulación, siendo sobre todo “un modelo espacial, más que un modelo social global como el propugnado por los pensadores utópicos. El movimiento moderno conoce su apogeo antes de la Segunda Guerra Mundial y acaba convirtiéndose, igual que el arte urbano, en un nuevo academicismo (Ib.). El proyecto cientifista del urbanismo se expresa en su plenitud en la década del 50 y del 60 en Estados Unidos y luego en Europa, “en paralelo a la generalización de los principios funcionalistas del movimiento moderno en arquitectura” (Ib.).

EL urbanismo como medio de transformación social. Tanto la tercera tradición, que pone al urbanismo en el centro de la transformación social, como el cientifismo, están en el origen del urbanismo moderno que es consecuencia de la revolución industrial. Los problemas que surgen desde finales del siglo XVIII, y que conllevan la transformación de la sociedad, favorecen el desarrollo de una reflexión crítica sobre esos procesos y un gran número de utopías, que a su vez se insertan en la tradición iniciada por Tomás Moro, que era de concepción platónica. Por lo general estas propuestas se traducen en ciudades ideales, por estar centrada la crítica a la sociedad industrial en la dimensión humana (Op. cit.: 45).

Cuadro 2: Principales corrientes y representantes del urbanismo del Renacimiento a los 50

El urbanismo como:

| Período | Problema estético-formal | Racionalidad científico-técnica | Medio de transformación social |
|---------------------|--|--|---|
| <i>precursores:</i> | ALBERTI [Roma de los papas] [Plazas reales francesas] [Versalles, Nancy] | | |
| 1750-1850 | [Bath, Edimburgo] [Kalsruhe] [Aranjuez] [Regent's Park] [Plan de los artistas de París] | | <i>Socialismo utópico</i> OWEN, FOURIER, CABET, ENGELS |
| 1850-1900 | MORRIS, RUSKIN, SITTE <i>Composición urbana</i> <i>City Beautiful</i> [Chicago] [Camberra] | HAUSSMANN <i>Positivismo</i> CERDÁ [Ensanches] HENARD STUBBEN BAUMEISTER | <i>Anarquismo</i> KROPOTKIM VIDAL DE LA BLANCHE, RECLUS FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS <i>Fabianismo</i> MORRIS, RUSKIN |
| 1900-1930 | [Letchworth, Hampstead] UNWIN | <i>Escuela de Chicago</i> <i>Funcionalismo</i> LE CORBUSIER CIAM | HOWARD [Ciudad Jardín] GEDDES MUMFORD MAX WEBER [Greenbelt cities (<i>New Deal</i>)] |
| 1940-1950 | Historia urbana LAVEDAN Psicología de la percepción CULLEN LYNCH | Team X (CANDILIS, VAN EYCK, SMITHSON) P&P Goodman | ABERCROMBIE Greater London Plan LINDBLOM [New Towns] |

Fuente: Sanchez de Madariaga, Inés. Introducción al Urbanismo. 1999. p. 159-160

El pensamiento utopista ha dejado su impronta a lo largo del siglo XX, teniendo desde un principio lazos con la tradición científico técnica urbanística: por un lado los grandes utopistas como Owen, Cabet, Richardson, Fourier y sus discípulos, “participan de la fe en el progreso por el advenimiento de la razón científica y la transformación técnica y económica del mundo” y por otro lado, “concibe al individuo como un tipo universal, idéntico en todos los tiempos y lugares, a cuyas necesidades debe responder el espacio urbano” (Ib.).

Howard hace el primero y más importante de los aportes de esta tradición: La ciudad jardín, un proyecto completo de sociedad, cuyo modelo espacial “aborda también las dimensiones política, social, económica y técnica, desde una visión original que incorpora múltiples experiencias e influencias”. El interés de Howard va más por el lado de los procesos sociales que las expresiones físicas o formales. Pero Howard es un utopista práctico. Hará realidad la ciudad jardín. Sus ideas inspiraron tres generaciones de “new towns” en Inglaterra, realizadas con ayuda de la ley de 1947, así como “la formulación del concepto de «cinturón verde», incorporado en una ley británica de 1938” (Op. cit.: 47). Abercrombie lo pone en práctica en el Plan de Londres de 1944 y otros planes en el mundo toman la idea.

Antes que Howard, en otras partes de Europa, algunos industriales, “socialmente responsables”, construyen colonias modelo en Alemania y Reino Unido, pero también en Francia, España y otros países. Tal es el caso de la Ciudad Lineal de Arturo de Soria, ciudad modelo apoyada en el transporte, de gran influencia en los desurbanizadores soviéticos y en el urbanismo contemporáneo (Op. cit.: 48).

A la primera de estas corrientes, incluyendo en ella al socialismo utópico, debemos la construcción del urbanismo como disciplina y como maquinaria institucional garante de la salud y el orden públicos (Op. cit.: 49). La crítica marxista, que criticó al socialismo utópico su carácter desgajado de la realidad socioeconómica y política contemporánea, no obstante ello, contribuyó enormemente para señalar los puntos flacos de la práctica urbanística de la posguerra (Op. cit.: 50). La crisis en la que se sume el urbanismo reformista, que sustenta a la tradición urbanística como medio de transformación social, es debida precisamente a las mismas razones que ponen en crisis a la racionalidad científico técnica (Op. cit. 51).

Las técnicas urbanísticas se institucionalizan en los medios “administrativos, políticos, legislativos y profesionales, de finales del siglo pasado en los países de industrialización más temprana” (Ib.), donde se configuran “dos puntos de vista encontrados con respecto a cómo solucionar el problema del hacinamiento y la miseria en las grandes ciudades” (Ib.), que van a configurar el debate a lo largo del siglo respecto al papel del estado: El primero, de la tradición reformista, que contempla aspectos de justicia social y eficacia económica del sistema y el segundo, que lo ve como un problema estrictamente privado, y de intervención pública reducida. El primero ha dominado la escena europea en el siglo pasado, en tanto que la segunda lo ha hecho, y lo sigue haciendo, en los Estados Unidos (Ib.).



Fig. 6. Los aspectos ambientales también forman parte de la planificación y de la planificación urbana en particular.

1.3 Planeamiento urbano: nuevos enfoques

El proceso de globalización, al haber generado transformaciones económicas, sociales, tecnológicas y culturales, que a su vez han producido transformaciones territoriales en las áreas metropolitanas, han propiciado propuestas innovadoras en cuanto a gestión urbana, con la finalidad de orientar los cambios urbanísticos y territoriales. La gestión urbana involucra a actores sociales en el desarrollo urbano y en el proceso de formulación, aprobación, implementación, monitoreo y evaluación de los planes urbanos (Castillo, 2005: 79). Veamos nuevos enfoques de la planificación urbana.

Planificación Urbana Racional- Normativa

Es la planificación que conocemos como tradicional y que nace con la modernidad como instrumento de gestión del crecimiento y desarrollo de las ciudades, alcanzando una identidad mediante el desarrollo de su carácter esencialmente normativo, caracterizándose por su formulación de planes físico-espaciales diseñados en función de una imagen objetivo a largo plazo, un enfoque sectorial orientado a objetivos y a la oferta urbana, y por la regulación normativa de los usos del suelo, basados en un urbanismo tecnócrata y positivista.

Luego de la Segunda Guerra se creyó factible impulsar una planificación urbana holística, normativa y centralizada, reposando esta concepción en la premisa que era posible el manejo de sistemas y procesos complejos conforme a una ingeniería social holística, previo plan comprensivo en función de la imagen-objetivo.

Con posterioridad a los años 20, son las ideas urbanas de Le Corbusier las que cubren el firmamento conceptual de este tipo de propuestas, las cuales se experimentarán luego de la Segunda Gran Guerra, asumiéndose como el modo oficial de la planificación después de los

50. Su gran problema de este tipo de planificación es que no correspondían a la realidad, pues fue concebido para un mundo estático que luego de la guerra se volvió dinámico.

Posteriormente, merced a los aportes de la economía espacial y análisis locacionales, ese tipo de planificación tradicional evoluciona a planificación sistémica, con la participación de innumerables datos estadígrafos para elaborar sistemas de guía y control, considerándose a la ciudad y la región como sistemas complejos. Fue posible entonces la planificación del transporte urbano. Este tipo de planificación alcanza su apogeo hacia la década de los 70, para decaer hacia los 80 por su falta de flexibilidad (Op. cit.: 80)

Planificación Urbana Estratégica

La planificación urbana estratégica (PUE) busca “influnciar el futuro de la ciudad a través del consenso y la coordinación de las acciones que llevarán a cabo los actores económicos y sociales” (Noticias, 2004: 23). A diferencia de la planificación tradicional, “se trata de orientar e integrar las acciones socioeconómicas a través del consenso y la cooperación entre los actores del territorio en lugar de “imponer” un determinado tipo de distribución y uso del suelo. Más concretamente, un plan estratégico es un proceso político y no un marco regulador. Sin embargo, la clave está en interconectar ambos tipos de plan, el estratégico y el urbano, y crear una complementariedad, partiendo de un proyecto único de ciudad” (Ib).

Cuadro 3. Características de la planificación estratégica según Fernández Güell:

| Conceptualización | Análisis | Proposición | Implantación |
|--|--|---------------------------------|--|
| Integración de las visiones sectoriales | Consideración del entorno | Concentración en temas críticos | Flexibilidad de decisión |
| Conjunción de equidad, competitividad y sostenibilidad | Comprensión de las relaciones entre ciudades | | Participación de todos los agentes locales |
| Visión a largo plazo y compartida | Configuración de una oferta urbana competitiva | Orientación a la acción | Modernización de la administración |
| | Énfasis en la prospectiva | | |

Fuente: Planificación estratégica. Fernandez Güell, 2006

Cuadro 4. Cuadro comparativo de la planificación urbana tradicional y estratégica.

| Enfoque tradicional | Enfoque estratégico |
|--|---|
| Predominio del producto | Predominio del proceso |
| Sectorial | Integrado y coordinado |
| Normativo | Estratégico |
| Orientado a objetivos | Orientado a coste-beneficio |
| Orientado a la oferta urbana | Orientado a la demanda urbana |
| Sujeción a los límites administrativos | Superación de los límites administrativos |
| Participación abierta | Participación focalizada |

Fuente: Fernández Güell, 2006.

Concebido así, la PUE es un acuerdo entre todos los actores económicos y sociales de la ciudad “para asegurar la gobernabilidad, anticipándose al futuro con propuestas posibles y deseables. Es también un sistema para la toma de decisiones políticas y técnicas en un marco de consenso” (Ib). De manera consensuada entre los actores se determinan los objetivos

estratégicos a mediano plazo, que la ciudad debe seguir para lograr un mejor posicionamiento nacional e internacional, una mayor competitividad y un más alto nivel y calidad de vida de sus habitantes.

Planificación Urbana Ambiental y del Desarrollo Urbano Sostenible:

Con la Conferencia de Estocolmo de 1972 trasciende el conocimiento de la problemática ambiental hacia la opinión pública, y con el Informe Brundtland, 1987, se utilizó por primera vez el término desarrollo sostenible (o desarrollo sustentable), definido como aquel que *satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones*.

El deterioro del ambiente como un problema de todos da paso a la planificación urbana ambiental (PUA), que implica “el manejo adecuado en el tiempo de la relación entre desarrollo urbano y medio ambiente, cuyo equilibrio debe garantizar la estabilidad de la población en un espacio geográfico”(Castillo, 2005: 84). Esta forma de planificación comporta según INADUR “la previsión y la promoción del acondicionamiento del medio ambiente natural y construido, resguardando la capacidad de soporte del ecosistema, afin de aminorar los impactos ambientales negativos” (Ib.).

Pero, los argumentos ambientales aparecen incipientemente todavía como el esqueleto o la envoltura de las propuestas de los planes urbanos. Las últimas conceptualizaciones de la planificación urbana estratégica (PUE) son susceptibles de revisarse para reconocer aquellos aspectos que contribuyen a la evolución de la planificación, a mejorar la gestión ambiental del desarrollo urbano, y a presentar algunas cuestiones críticas de ellos (Op. cit.: 85).

La PUA constituye un avance en relación con la la planificación urbana normativa (PUN), tradicional, y con respecto a la PUE, dado que involucra la dimensión ambiental, incorporando el concepto de sustentabilidad ambiental en el proceso planificador de las ciudades.

La planificación del desarrollo urbano sostenible (PDUS) constituye un avance conceptual respecto a la PUN, inclusive sobre la PUA, dado que postula para el tratamiento de la ciudad, el desarrollo sostenible compatible con el crecimiento urbano competitivo y la equidad social con la sustentabilidad ambiental. Así, debemos entender la planificación del desarrollo urbano sostenible como la disciplina que tiene por propósito la previsión, orientación y promoción del acondicionamiento físico ambiental, la distribución equitativa de los beneficios, cargas o externalidades que se deriven del uso del suelo, y del desarrollo urbano sostenible de los centros urbanos o ciudades (Op. cit: 86).

Planificación Urbana y Gobernabilidad: Planificación-Gestión

Sabatini en 1998 señalaba que “las ciudades contemporáneas están afectadas por problemas de diversa naturaleza que se agudizan en todas ellas, independientemente del nivel de desarrollo de los países. Aumenta la congestión, la ineficiencia de los sistemas urbanos, los problemas ambientales y de calidad de vida, la segregación social en el espacio y la pobreza como exclusión, y se generaliza la sensación de inseguridad ciudadana”(Op. cit. 87). Detrás de los procesos de cambio se encuentran la globalización de las economías y la mayor penetración del capital en ámbitos otrora vedados o restringidos, entre ellos el sector inmobiliario urbano.

Los temas claves para el futuro de la gestión y de la nueva planificación urbana, en este contexto se presentan como descentralización, participación social y planificación como anticipación y como acción global sobre los territorios. En los últimos años el concepto de “gobernabilidad” sitúa a los procesos de acción social como “procesos de coordinación de actores, de grupos sociales, de instituciones, para lograr objetivos propios, discutidos o definidos colectivamente en ámbitos fragmentados e inciertos” o como, “una modalidad distinta de coordinación de las acciones individuales, entendidas como formas primarias de construcción del orden social” (Op. cit. 88).

Así, la gobernabilidad implica el reconocimiento de la importancia de la participación de un grupo de actores e instituciones empoderados en la intervención de los procesos sociales que les competen. Esta percepción es compatible con la concepción del “crecimiento endógeno”; en vista que la posibilidad de un proceso de esta naturaleza radica en los actores y las instituciones respectivas (Ib.).

Mientras la planificación urbana tradicional requiere la formalización previa de un plan global, diseñado en función de una imagen-objetivo rígida de largo plazo, la gobernabilidad implica acuerdos fundamentales de corto y mediano plazo con los actores sociales involucrados, fruto de los esfuerzos para lograr de a pocos, la corrección de los principales problemas que afectan la evolución de las ciudades, entre ellos los problemas ambientales, a fin de intentar procesar cambios que serán producto de las acciones de esa multiplicidad de actores (Op. cit. 89).



Fig. 7. La participación social. La participación social en la planificación puede evitar conflicto como el de la ilustración: Protestas masivas (2012) contra la prepotencia contaminadora de la minería que se espera en Cajamarca con la explotación de oro en Conga, donde diversos sectores políticos, excepto la DBA (Derecha Bruta y Achorada) exigen diálogo al gobierno y mayor participación de las utilidades mineras para la población (hasta un 10%. Alejandro Toledo *dixit*).

CAP. 2. ENCUADRE HISTÓRICO.



Fig. 8. Le Corbusier. Sin autor, tomado de la web el 07.04.12.

2.1. La situación urbana en Europa.

Europa, qué duda cabe, es la cuna de la industrialización, el mal a solucionar, y del urbanismo moderno, el pretendido remedio. Desde sus orígenes, como consecuencia de la problemática de las ciudades y la vivienda originados por ese avasallante proceso de industrialización, podemos advertir, desde nuestra perspectiva, tres grandes etapas cronológicas: un primer momento que comenzaría con la formación de la ciudad industrial, un segundo momento que ocupará el período de entre guerras, un período bastante fértil, y un tercer período posguerra, que sabemos cuándo comienza pero no conocemos con exactitud cuándo termina. Para los efectos que nos animan la construcción de éste capítulo no tiene mayor importancia, por lo que arbitrariamente lo consideraremos hasta la disolución de los CIAM de Oterloo (1959). Para los mismos efectos de contextualizar nuestro estudio, comenzaremos con la utopía decimonónica de la ciudad jardín. Desde esta perspectiva cronológica coincidimos con Paolo de Sica (1981: 748-750) y la cronología implícita del Ensayo de Gravugnolo (2009: 485-486). Para el caso europeo que nos ocuparemos, como contexto de nuestra investigación, comprendemos el mismo período que aborda P. Hall en su texto Ciudades del Mañana (1996).

Peter Hall (Op. cit.), tiene por una de las tesis centrales “el urbanismo como un intento de dar respuestas a graves problemas sociales de la ciudad contemporánea”, el cual se manifiesta ya desde su primer capítulo: Las Ciudades de la Imaginación, Visiones Alternativas a la Ciudad de Dios. En este libro, realiza un interesante enfoque “aporístico”, el cual es complementado con unavisión histórica, donde los períodos en su mayoría comprenden la primera mitad del siglo

XX (1900-1940), o en su defecto casi todo el S. XX (1880/90-1987), teniendo entre otras aporías de la Ciudad: [La Ciudad de] la Noche Espantosa; [La Ciudad de] las Vías de Circunvalación Abarrotadas; [La Ciudad en] el Jardín; [La Ciudad en] la Región; [La Ciudad de] los Monumentos; [La Ciudad de] las Torres; [La Ciudad de] la Difícil Equidad; [La Ciudad en] la Autopista; [La Ciudad de] la Eterna Pobreza.

En su libro “Historia del Urbanismo. El Siglo XX” (1981), que es un texto que se inicia con la formación del urbanismo como disciplina autónoma en el S. XIX, Paolo de Sica concede el grueso de su estudio, 6 de 7 capítulos, al desarrollo del urbanismo durante el período de entreguerras.

Para Gravugnolo, en Historia del Urbanismo en Europa (2009), sus “capítulos” corresponden a períodos cronológicos que se supeditan a “tipos”: La Ciudad como Cuestión Teórica; La Poética Verde: De los suburbios-Jardín a las Ciudades Satélite; La Continuidad con la Ciudad Histórica: Del Amsterdam de Berlage a El Havre de Perret. Las Ideas de la Innovación Funcional de la Ciudad Industrial a las Macroestructuras. Salvo por el primer capítulo, los otros tres responden a “tres principios guía: la idea de la descentralización, la de la continuidad y la de la innovación de la estructura urbana heredada del pasado” (Op. cit.: 10).

La preocupación por la ciudad teórica está presente en el estudio de diversos autores, Gravugnolo entre ellos, siendo Europa el centro de la preocupación.

Urbanismo Teórico. Siglos XVIII-XIX



Fig. 9. El Barón de Haussmann. Transformador de París.

Este es un largo período, del que nos interesa un rápido vistazo, que abarca desde los momentos fundacionales de la gestación del cambio de paradigma respecto a la ciudad industrial, el largo debate en torno a la cuestión urbana, hasta el derrumbe de la *Belle Epoque*, con la ciudad jardín como propuesta urbana *Challenger*. En este período se gestan las utopías más importantes que adquirirán madurez culminada la primera Gran Guerra.

Desde Francia y a inicios del período tenemos la teoría de Laugier y el diseño de los parques en el origen de la renovación de la morfología urbana; el plan de Patte y su influencia en las *places royales* francesas. Desde Gran Bretaña tenemos los tipos de composición urbana traducidos en *squares*, *circuses* y *crescents*. Francia e Inglaterra, como naciones líderes europeas, influyen en el resto de Europa desde el plano arquitectónico, urbanístico y del paisaje. Por un lado está lo monumental y por otro lado lo pintoresco. Lo monumental por influencia francesa, por acción de los jardines de Le Notre y lo pintoresco por influencia inglesa y ésta a su vez influida por la jardinería china, por oposición a la artificiosidad francesa (Op. cit.: 15-29).

En la ciudad-modelo Las Salinas de Ledoux, tratada con los aciertos y deficiencias de la *ciudad monumento*¹², ya se vislumbra la “semilla innovadora” de la *ciudad-servicio*¹³, la ciudad burguesa. París, a mediados del S. XIX, esta vez de la mano de Haussman, se convierte en paradigma de las ciudades europeas. La conocida intervención saneadora, policial y de alamedas, con su secuela de bulevares, plazas y estrellas, es el ejemplo a imitar. Pronto le saldrá competencia, una ciudad que la tuvo como fuente de inspiración y que ahora es el nuevo paradigma: el *Ring* vienés.

Con el Plan Cerdá para Barcelona asistimos a la fundación del urbanismo científico. Cerdá acierta, aun con oposición de los propios catalanes en su propuesta del ensanche, y acuña el término urbanismo para la posteridad. Su gran aporte radica en la innovación tipológica del edificio urbano, un edificio de varias plantas y patio cerrado. Se le contraponen el edificio abierto, realizados sobre los dos lados de la parcela edificable y destinada a jardín la parte restante del terreno (Op. cit.: 57). En esta propuesta, Cerdá antepone prioritariamente cuestiones técnicas a propuestas de orden estético.

Pero es en Alemania donde se producen las contribuciones más significativas para la “refundación de la disciplina urbanística como técnica” (Op. cit.: 60), gracias a la ley prusiana de 1875: “se determinan los poderes y los papeles a desarrollar por los entes públicos en la determinación de los planes reguladores, favoreciendo la formación de una nueva forma de prestación intelectual, la del técnico encargado de la gestión urbana” (Ib.). Destacan los nombres de Baumeister, ingeniero autor de numerosos planes reguladores y del primer manual de técnica urbanística contemporánea, *Städterweiterungen in technischer baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. 1876, Stübgen, autor del más amplio y articulado manual de urbanismo de la época, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur*. 1890, y Rud Eberstadt, por sus aportes en el tema de la vivienda, con un análisis de la especulación inmobiliaria. Su célebre texto es *Handbuch des Wohnungswesens un der Wohnungsfrage*. 1909.

Camilo Sitte es el propulsor del denominado “arte urbano”, con una feróz crítica de orden estético más que de orden ético contra la “pobreza de motivos y la banalidad de las construcciones urbanas modernas”, expresados en su libro de gran éxito editorial, *El Urbanismo de Acuerdo a Principios Artísticos* (1889), donde recurre a la historia para el planteamiento de los espacios públicos.

Las utopías urbanas marcan este siglo. No obstante el carácter predominantemente social de estas utopías, antes que estéticos, incidieron físicamente sobre las propuestas. Están los ejemplos del Falansterio de Fourier, el Paralelogramo de Owen, la Icaria de Cabet, “modelos de construcción del espacio urbano definido hasta en sus últimos detalles constructivos” (Op. cit.: 64)

¹² Los monumentos del antiguo régimen: iglesias, palacios, estatuas, fuentes.

¹³ Los edificios y equipamientos de la ciudad civil: escuelas, hospitales, cárceles, ayuntamientos, museos, bibliotecas, mercados, aduanas, cementerios.

A Arturo de Soria y Mata y a Ebenezer Howard debemos las dos últimas alternativas de este período a la ciudad histórica: La Ciudad Lineal y la Ciudad Jardín respectivamente. Ambos concebidos como radicales modelos alternativos al crecimiento compacto y radiocéntrico de las metrópolis decimonónicas (Op. cit. 76). La primera, una operación inmobiliaria articulada sobre una gran calle de 500m de ancho con el largo necesario, donde sobre esa espina central se ubicarían trenes y tranvías, conducciones de agua, gas, electricidad, depósitos, jardines y edificios para los servicios municipales. El mismo le Corbusier retoma el esquema de Soria en el Plan Obus para Argel. La segunda alternativa, la ciudad jardín, la utopía de la ciudad en el campo, “contrapone en términos aún más decididos el desarrollo continuo de la metrópoli decimonónica”(op. cit.: 78).

La Idea de la Aldea en el Urbanismo Verde. Suburbios Jardín a Ciudades Satélites

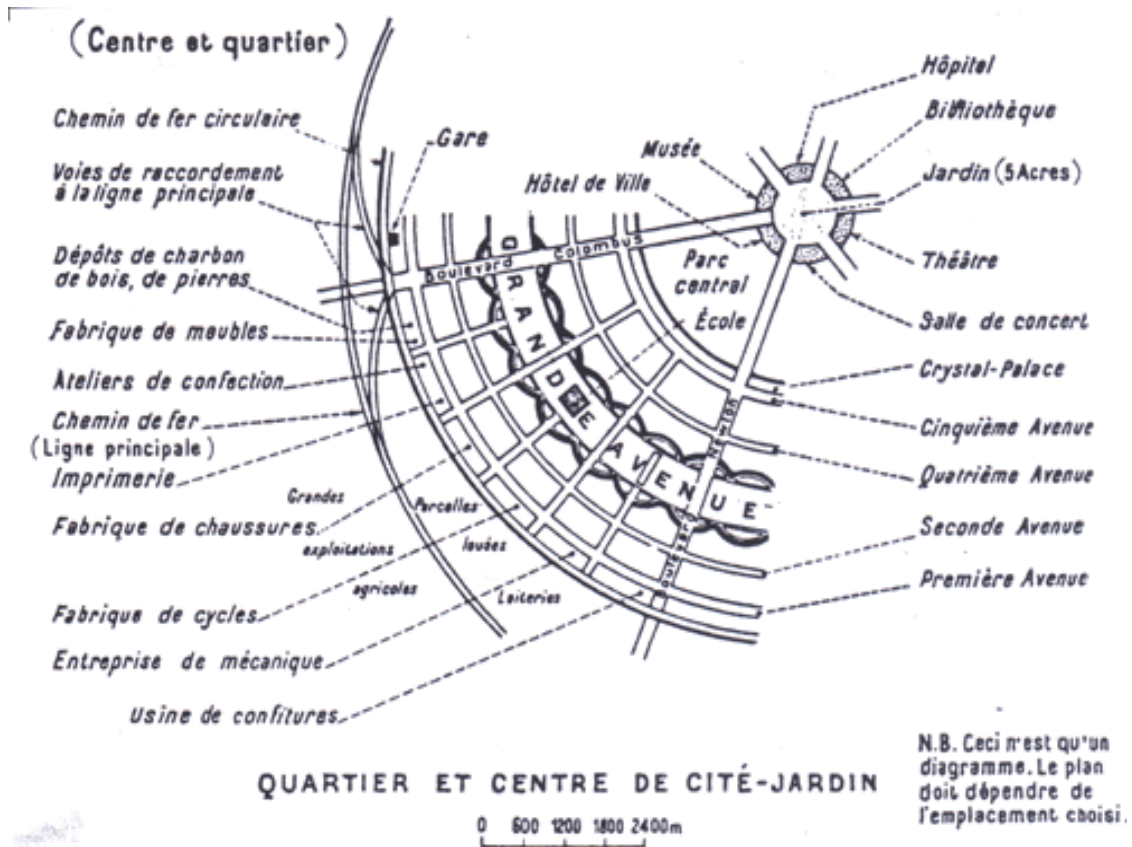


Fig. 10. Diagrama de la Ciudad Jardín de Howard.

La idea de la aldea está omnipresente como “paradigma metafórico hacia el que tiende una sinuosa pero reconocible línea de investigación sobre la proyectación de las partes urbanas de nueva edificación y que atraviesa en diagonal todo el recorrido de nuestro siglo” (Op. cit.: 117). En esta línea de investigación confluyen desde la ciudad jardín de Howard, la eutopía orgánica de Geddes, el ruralismo caritativo de Le Play, el medievalismo de Site, Pugin, Ruskin y Morris, el descentralismo anárquico de Kropotkin, hasta el *landscape* de Olmsted. Pero también están las tesis del progresismo norteamericano de George, Veblen, Dewey o Wright; el regionalismo de Mumford y Stein, el *townscape* de Cullen y Gibberd, el neoempirismo escandinavo, el neorrealismo italiano, las *new towns* y las *villes nouvelles* francesas (Ib.).

De este conglomerado de ideas diversas a las que une “una analogía en el diagnóstico” más que “una afinidad en las terapias” (Ib.), destaca inicialmente por su “significativa síntesis teórica y proyectual” las propuestas de Unwin y Parker con sus núcleos urbanos satélites.



Fig. 11. Plano de Letchworth, Garden City, 1905.

Unwin y Parker: Letchworth (1905). En 1903, tras ganar el concurso, Unwin y Parker reciben el encargo para la ciudad de Letchworth de manos de Howard y Neville, Presidente de la *Garden City Association*. La planta de la ciudad es un esquema del sistema de Howard, proyectado en un enclave de 1,750 ha, a 55 Km. de Londres, donde 1,200 ha. corresponden a un cinturón agrícola, que podía extenderse por enjambres, según un sistema de ciudades parejas. El trazado es radiocéntrico con bulevares flanqueados por grandes manzanas que convergen en dirección a la plaza que no es central. Un gran eje (Broadway) que parte de la estación, espacios verdes y un respeto por la regularización de la densidad y alturas de las construcciones completan el trazado. La planta adolece de sectores industriales y de edificios comunitarios. Su aspecto es de una “triste ciudad provinciana” (Delfante, 2006: 354-355).

La forma urbana carece de dinamismo la atracción magnética que la haría capaz de ejercer de contrapeso de la metrópoli, la repetición de los elementos construidos (*cottages*), la arquitectura ecléctica de los equipamientos públicos y la similitud de los elementos decorativos potencian esa imagen de “unidad de vecindad” (expresión acuñada a fines de los 20). Acabada la guerra, gracias a un mayor dinamismo, la ciudad de Welwyn logrará corregir parcialmente los defectos de esta primera experiencia (*Op. cit.*: 356).

El Garden Movement se Difunde. El *garden movement* cataliza la formación de una nueva orientación del pensamiento urbanístico a comienzos del S. XX. Su influencia en toda Europa se deja sentir. Sin embargo, la idea de ciudad jardín no viaja sola pues siempre tiene a su lado al suburbio satélite, con el que usualmente es confundido.

En Francia, Benoit-Levy publica *La Ciudad Jardín*, donde la ciudad de Howard es revisada conceptualmente, e incorpora casos ejemplares de pueblos industriales ingleses. Esta tergiversación es consciente y busca ofrecerlo a los empresarios como propuesta de racionalización de las relaciones entre residencia y lugar de producción, esto es, como instrumento de pacificación social. Es la manera como es recibido en los países francófonos

bajo esta acepción de *cit  jardin*, y es bajo este concepto que un joven Le Corbusier de 27 años redacta su plan de *cit  jardin aux cr tes* para las cercanías de su ciudad natal La-Chaux-de-Fonds. En la Bélgica de la primera posguerra la ciudad jardin encuentra suelo f ertil (Gravugnolo, 2009: 123-126).

En Holanda la cosa es distinta, el predominio de los valores de la gran ciudad son demasiado fuerte. Ello sin embargo no impide, aunque sea en dimensiones reducidas y con morfologías regionales, la realización de algunos pueblos jardin y la emergencia de una figura que aportará a la arquitectura y el urbanismo modernos tanto como para ser denominado uno de los padres de esa modernidad: H. P. Berlage. Tuindorp Wrewijk es ejemplar en muchos aspectos (Op. cit. 127).

En Finlandia, aunque con algo de atraso respecto a las tesis howardianas, se llevan a cabo algunas realizaciones de pueblos-jardin. Significativo es el plan para el gran Helsinki de E. Saarinen (1918), que aunque no se realiza será muy influyente en la política de descentralización de Helsinki. El plan sintetiza teorías de Sitte y Howard, y es la primera vez que el principio de Howard se traduce a método de planificación territorial (op. cit. 127).

En Rusia A. Vesnin redacta tempranamente en 1908 su plan para el pueblo jardin de Nikolskoe, cerca de Moscú. Pero será semenov el autor de la primera realización significativa de pueblo jardin cerca de la estación Prozorovskaia (1912). Semenov es al mismo tiempo autor de un ensayo Sobre el urbanismo de las ciudades (1912), muy avanzado en lo que a propuestas legislativas se refiere (Op. cit.: 128).

En EUA el suelo es f ertil para el movimiento. En 1907 se funda la Garden City Assosiation of America y en 1910 en las proximidades de Nueva York, F. L. Olmsted Jr. y Atterbury, realizan el suburbio Forest Hills Garden, que sirve de ejemplo a escala no sólo nacional (Ib.).

Alemania: De las Gartensiedlungen a los Barrios Racionalistas. En Alemania las Gaartensiedlungen son la versión germana del concepto ciudad jardin o del suburbio jardin inglés. El término Siedlung, que ha sido traducido de un modo impreciso por barrio, tiene el significado general de "asentamiento"   "colonización". En la cultura arquitectónica se emplea para referirse a los nuevos asentamientos residenciales en las zonas periféricas de las ciudades alemanas y de hecho con él se define una concreta tipología de asentamiento desarrollada en Centroeuropa entre las dos guerras (Delfante, 2006: 366).

Estas *Gartensiedlungen*, *barrios ajardinados*, en su forma deriva de la ciudad-jardin; pero su evolución las va convirtiendo en esos barrios racionalistas tan comunes en Alemania. La importación de los principios y concepciones de la *garden city* o del *garden suburb* da lugar paralelamente a una asimilación y a un replanteamiento que implica una nueva forma de ver las cosas y que sentar  las sucesivas bases teóricas de la *Siedlungspolitik* de la República de Weimar. Las primeras manifestaciones son anteriores: la *Abeiterkolonien* de los Krupp en Essen y la *K nstlerkolonie* de Darmstadt, realizada a partir de 1901 por iniciativa del gran duque Ernst Ludwig von Hessen según un proyecto de J. M. Olbrich, est n curiosamente inspiradas en lo que se refiere al modelo de hábitat en la *country house* inglesa (Ib.).

Hacia 1910, la inspiración de las plantas bebe de dos fuentes: por un lado, de la *Residenzst dte* (ciudad residencial) del siglo XVIII y, por otro, de la *Kleinstadt* (*pequeña ciudad*), cuya morfología es muy particular. Las experiencias se multiplican tanto en los alrededores de las ciudades como en el campo; Heinrich Tessenow y Hermann Muthesius formulan algunas bases teóricas en las que la analogía entre los principios "howardianos" y los de la *Kleinstadt* es bastante evidente. Uno de los elementos fundamentales de la experiencia alemana reside en la defensa de una cultura secular, dramatizada por el romanticismo, que entra en crisis a raz  de la aceleración del proceso de la revolución industrial.

La familia Krupp proyecta *Kiel Garten* para dar vivienda a sus trabajadores. Pretendida como una *Kleinstadt* para los obreros de sus fábricas, fue concebida, en 1917, por el arquitecto Georg Metzendorf, que ya había realizado en 1909, en similares circunstancias, la *Gartenstadt Margarethenhohe* de Essen. Esta ciudad se inscribe en la prolífica estirpe de las *Arbeiterkolonien*, *colonias cerca del trabajo*, construidas por esta familia de grandes industriales en la más pura tradición británica del paternalismo decimonónico. La planta resulta singular porque es la clara expresión del sueño de todo urbanista: reunir todas las condiciones

necesarias para el bienestar de los habitantes. Podríasele reprochar la utilización de las recetas conocidas para alcanzar dicho objetivo. La composición destaca por el rigor de una trama que confronta cierta fantasía en los trazados a la existencia de grandes espacios comunes perfectamente delimitados que contrastan a su vez con la familiaridad de las plazoletas, y todo dentro de un estilo rústico que entra en contradicción con el afán de modernidad. Dicho en otros términos: la composición de la “colonia” es reflejo de los debates que ya apuntamos. Su gran influencia para planes posteriores radicaba en la utilización racional de la superficie de los terrenos, la concepción de la red de comunicaciones o de la distribución armónica de las viviendas, sin olvidar su impacto sobre las formas y el tratamiento de las construcciones (Op. cit.: 369-370).

La Krupp'she Siedlung en Dalhauser Heide, es una ciudad jardín en la periferia de esta pequeña ciudad del Schleswig-Hollstein, importante mercado agrícola. Ésta es la razón principal de su elección, porque estamos demasiado acostumbrados a asociar la fórmula de la ciudad-jardín a la gran ciudad. En esta ocasión, las industrias Krupp (de construcción mecánica) solicitan al arquitecto Schmohl, en 1907, la concepción de una ciudad para cerca de doscientas familias. La planta libre tradicional se organiza en torno a un gran jardín central y las viviendas de los trabajadores se disponen a lo largo de las calles sin que exista un alineamiento riguroso de las mismas, lo que crea un paisaje urbanizado variado y amenizado a base de árboles plantados a lo largo y ancho de una serie de plazoletas que determinan el retranqueo de las construcciones. Los servicios y equipamientos generales se agrupan a la entrada de la ciudad, a lo largo de la vía principal de acceso (Ib.).

Austria y las Gartensiedlungen. Entre los años 1920 y 1922 en que Adolf Loos, ocupa el cargo de arquitecto jefe de la oficina de la vivienda de la ciudad de Viena, el debate imperante residía en el modelo tipológico más idóneo de vivienda para un vasto programa residencial tendente a colmar esa enorme “misericordia de viviendas”. Las alternativas en discusión son el modelo de las *gartensiedlung*, barrios de viviendas unifamiliares de baja densidad con amplias dotaciones de jardines y huertos, y el modelo de los *Höfe*, superbloques de viviendas en torno a grandes patios arbolados, con equipamientos y servicios colectivos (Gravagnolo, 2009:147). Con el programa quinquenal de 1923 se impone el segundo modelo, no sólo por las exigencias técnicas sino sobre todo por “las connotaciones simbólicas de propaganda monumental de la *Rote Wien*”¹⁴

En un vasto programa que involucra a no menos de 12 Höfe, repartidos por la primera corona de Viena, se proyecta el Karl Marx Hof en 1927 por Karl Ehn en la parte norte de la ciudad, cerca del Danubio, a lo largo de la *Heiligenstadterstrasse* y sobre una superficie de unas quince hectáreas. La residencia, de 28.750 metros cuadrados, ocupa poco más del 18% de la superficie total para las 1.382 viviendas, lo que representa una población de 5.000 habitantes. “Dos bloques cerrados incluyen dos series de inmuebles, implantados «telescópicamente» en paralelo y confrontados, dejando libre un vasto espacio entre ambos adjudicado a dos grupos (uno por bloque) de equipamientos y de servicios (Delfante, 2006: 377)

Las Gartensiedlungen del Nazismo. Con la llegada del nazismo al poder se cierra un importante capítulo de la arquitectura moderna, y con ella del urbanismo. La arquitectura del nazismo no se reduce únicamente a ese monumentalismo fachadista sino que “en los intersticios de la ideología totalitaria se insinúa también un filón de racionalismo antiindustrial y antimetropolitano que elige como estrella polar propia la nostalgia por los perdidos valores de la Alemania patriarcal y rural” (Gravagnolo, 2009: 150). De este modo el movimiento de las *Gartensiedlungen* recibe un nuevo impulso, a su modo.

El impacto estético de las nuevas *siedlungen* rurales difiere de sus predecesoras. El tejado en pendiente vuelve a señorear sobre el paisaje. El principio de “comunidad social” anterior se ha tergiversado por el principio de la individualidad de la casa campesina. En este sentido resultan emblemáticas las *siedlungen Blumenrather Weg* en Aquisgrán, *Adolf Hitler* en en *Ludwigshafen*, *Falkensee* en Berlín y *Godstein* en Francfort (Op. cit.: 151).

¹⁴ Viena Roja en alemán, nombre que se le dá al periodo democrático, que duró desde la constitución de la República en 1919 hasta la dictadura de Engelbert Dollfuss en 1934. La ciudad estuvo gobernada por el partido socialista, lo que le valió el sobrenombre de "Viena la roja".

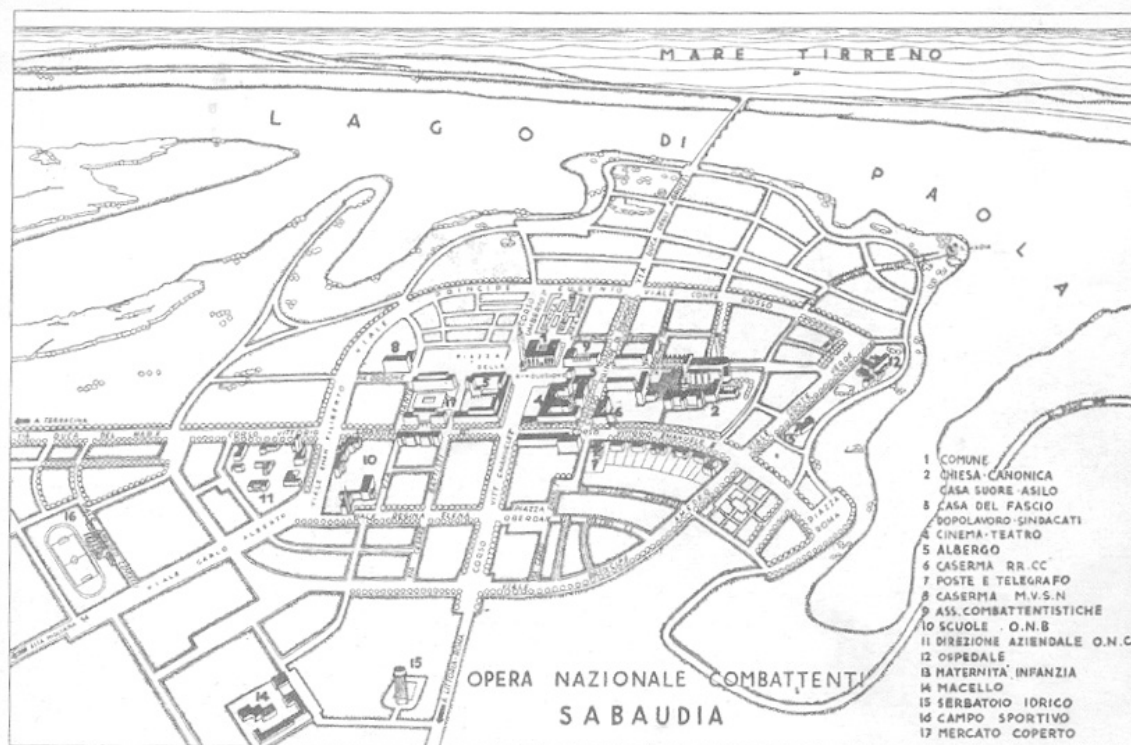


Fig. 12. Sabaudia, 1933.

Ciudades Nuevas en la Italia Fascista. En la Italia fascista de Mussolini, el pensamiento apocalíptico de *La Decadencia de Occidente* de Spengler y otros autores menores prologados como Korherr, traducido al italiano y prologado por el mismo Mussolini, ejercen poderosa influencia. La “primacía del campo sobre la ciudad” es agitada como estandarte de la ideología oficial del régimen, la praxis constructiva de nuevos asentamientos rurales es exigua y ajena al movimiento del garden-suburb (Op. cit.: 153).

La tentativa que mejor representa los ideales howardianos viene representada por la ciudad jardín de Aniene (1920), que en realidad es prefascista, proyectado por Giovannoni cerca de Roma. Pronto será subvertida por edificios de alta densidad. Pero la aventura más significativa en el terreno de los asentamientos rurales está vinculada a la recuperación integral del Agro Pontino, que incluye la edificación de complejos rurales jerarquizados: en primer lugar los *poderi* (con una extensión hasta de 15 ha.), dotados de viviendas unifamiliares alineados a lo largo de los caminos interpoderales, en segundo lugar los *borghi*, alrededor de 30, formados por un centenar de casas, colocadas en los cruces de los caminos interpoderales, y en tercer lugar las llamadas città nuove, en el lugar de convergencia de ejes principales y con un papel representativo (Op. cit.: 154).

La más importante de las experiencias pontinas es Sabaudia, realizada en un año, de 1933 a 1934. Sabaudia se adapta perfectamente al emplazamiento, comportando organización y articulación singulares, tanto en la construcción de edificios públicos como en la elección de modelos arquitectónicos o el trazo de la red viaria. Todo ello hará que la ciudad goce de un gran reconocimiento en círculos antiacadémicos y luego entre historiadores, como un elemento de la nueva cultura urbana y arquitectónica. Esta composición conduce a una *forma urbis* agradable, mejor estructurada, en el sentido que está mejor equipada, mejor organizada por el ritmo dado a sus plazas y edificios públicos, que las ciudades jardín, a las que podría ser adscrita. En determinados aspectos anticipa las formas que adoptarán más adelante las ciudades inglesas (Delfante, 2006: 391).

Green Movement: De Welwyn-Garden City al Regionalismo. Puesta en práctica Welwyn-Garden-City, desde 1920 en que comienza su construcción, tras el fracaso del “pintoresco pueblo” Letchwork, de Unwin y Parker, se reserva cuando menos en el papel una atención

especial al centro urbano, siendo su gran boulevard arbolado el efecto más espectacular, con un viario en hemiciclo, circundado a su vez por el verde. Un excesivo predominio del verde convierte el centro ciudadano en un parque. La deseada unión entre ciudad y jardín sigue siendo un espejismo que llega a eclipsar el sentido urbano (Gravugnolo, 1998: 158). Sin embargo Welwyn se ve beneficiado por su proximidad a Londres y lo bien atendido que se encuentra por la red ferroviaria y el sistema de vías finalmente hace de ella una ciudad satélite.

La ciudad jardín fracasa nuevamente, pero la idea es ya parte del programa de vida que la gente y los técnicos e intelectuales conciben como "ideal". El ideal de ciudad jardín es revisado técnicamente desde ese gran "laboratorio de pensamiento" que es el *Town Planning Institute*, del que parten tres líneas de reflexión teórica en estrecha relación dialéctica encabezados por Thomas Adams, R. Unwin y P. Abercrombie (Op. cit.: 158-159).

El Plan de Londres de Abercrombie (1944). Full Pragmatismo. Autopía¹⁵ en la Rubia Albión. Entre los principales objetivos del Plan del Gran Londres estaban el bloqueo de instalaciones industriales, el desplazamiento industrial y residencial hacia las áreas exteriores, la disminución de la población del Gran Londres en su conjunto. Como complemento de estas acciones, fue propuesto un esquema de reasentamiento poblacional por medio de ocho *new towns* autosuficientes, localizadas a una distancia promedio de 50 km del centro de Londres (Benfatti, 1997). El plan rehúye todo concepto de regularidad geométrica y de toda intervención del todo radical en las zonas ya construidas, teniendo por objeto invertir el proceso de concentración realizado hasta ese momento, por una serie de procedimientos a escala regional, que superan los límites del conjunto actual (Benévolo, 1979: 755).

Basándose en detalladas encuestas sobre viviendas existentes, el plan distingue varias zonas concéntricas: 1. El *inner ring* (anillo interior), que incluye todo el condado de Londres y se caracteriza por una excesiva densidad. Esta zona será aliviada con el alejamiento de 400 mil habitantes. 2. El *suburban ring* (anillo suburbano), la zona de los suburbios, que presenta una densidad satisfactoria, pero exige ser reorganizada y equipada convenientemente. 3. La *green belt* (cinturón verde), una vasta zona verde que rodea a la ciudad actual y debería permanecer igual, evitando ser invadida por la edificación. Este concepto deriva de Howard e indica la intención de limitar, a partir de ahora, el desarrollo de Londres como organismo completo. 4. El *outer ring*, cinturón exterior, donde deberán levantarse las ciudades nuevas (*new towns*), no en forma de barrios dormitorios, sino nuevas ciudades, bastante grandes como para tener vida autosuficiente. La red viaria se propone como un sistema radial rápido. Como se concibe que el éxito del nuevo plan dependerá del consenso de la opinión pública, no se omite medio alguno para darlo a conocer (Op. cit.: 756). Para mayor detalle ver 3.5

Las New Towns y las Subtopías. La política británica de *new towns* se basa en una legislación urbanística global cuya evolución está marcada por las discusiones públicas. Juega en este asunto un papel importante la Garden City Association fundada en 1899 por Howard, que se opuso sistemáticamente al nacimiento de nuevos suburbios en las grandes ciudades, luchando por la descongestión de los mismos a través de la creación de *new towns* (Galantay, 1977: 93). Este programa de nuevas ciudades nace en Estados Unidos de América, cuando H. Wright elabora el Plan Regional de Nueva York en 1926, en el que propone una población equilibrada de las poblaciones y de las industrias mediante la creación de *new towns*. Esta concepción se adelanta demasiado a la evolución política norteamericana y la primera muestra de una nueva política urbana a escala regional aparecerá más tarde en Inglaterra (lb.).

En 1945 el gobierno nombra un comité para la elaboración de proyectos de *new towns*. El comité Reith sugirió nuevas ciudades autosuficientes en lugar de satélites, localizados entre 40 y 60 km de Londres y con poblaciones de entre 20 y 60 mil habitantes. En 1946, se aprueba la *New Towns Act*, que establece la financiación y fija las normas para la realización de las ciudades nuevas. La disposición prefigura trece *new towns*, entre las que se incluyen las ocho que gravitan en torno a Londres. Un refuerzo posterior de esta política de descentralización es la aprobación, al año siguiente, de la *Town and Country Planning Act*, piedra miliar de la

¹⁵Utilizamos el prefijo "a" denotando negación o privación. Autopía: sin utopía. Autopía también es la utopía del automóvil, el lugar del automóvil, utopía de la movilidad, que se encuentra irremisiblemente unido a la ciudad de Los Ángeles. No es este el sentido en que lo usamos.

legislación urbanística inglesa que pone en manos del estado la programación de áreas industriales de desarrollo y amplía los derechos públicos sobre el control del suelo edificable. (Gravagnuolo, 2009: 162).

Se distinguen tres fases en la construcción de las *new towns*. A nosotros nos interesa la primera, cuyos proyectos y en parte su ejecución, son las que se adelantan en poco o coinciden cronológicamente con nuestro estudio del Plan Piloto de Lima. La primera generación transcurre aproximadamente entre 1946 y 1951 y está marcada por el ritmo cerrado de la realización de trece ciudades nuevas: Stevenage (1946), Harlow (1947), Crawley (1947), Hemel Hempstead (1947), Hatfield (1948), Welwyn Garden (ampliación 1948), Basildon (1949) y Bracknell (1949), en torno a Londres; East Kilbride (1947) en Escocia, Peterlee (1948) en Durham, Glenrothes (1948) en Fife, Cwbran (1949) en Gales del Sur y Corby (1950) en Northampton.

J. M. Richards, en su artículo “El fracaso de las *New Towns*” en la *Architectural Review* (AR) aborda especialmente aspectos arquitectónicos, además de urbanísticos y sociológicos: lo poco que se ha construido, abundancia de “casitas” de tejado rojo, abundancia de lo pintoresco. Gibbert, premunido de un conocimiento profundo sobre plazas renacentistas italianas, supera ese romanticismo naif predominante. Su conocimiento sobre piazzas italianas los aplica en la proyectación de Harlow, donde introduce en la definición del centro urbano algunas casas altas inspiradas en la tipología de la torre (Op. cit.: 165).

De la crítica desarrollada a lo largo de los años a las primeras *new towns*, surge también una nueva metodología de proyectación urbana sistematizada posteriormente por Gordon Cullen con la definición de *Townscape*. *Lugaryvisión serial* se encuentran entre los grandes logros del método. Pero lo que queda de la crítica más ácida hacia las *new towns* es la proveniente del grupo de la AR, que estigmatiza esta primera fase de experimentación con el calificativo de “subtopía”, “una condición ni de ciudad ni de campo, el mundo del desorden universal de baja densidad. Subtopía que arruina el campo sin hacer ciudad; es un enemigo amorfo” (Ib.).

Las ciudades satélite escandinavas. En la posguerra, es en Holanda y los países escandinavos, conjuntamente con Finlandia e Inglaterra, donde se traslada la atención del debate internacional, donde los países escandinavos adquieren la condición de naciones guía.

En Suecia se elabora en 1945-46 el Plan general de Estocolmo, bajo la dirección de S. Markelius, y es catalogado como “paradigma referencial de la postulada congruencia entre estrategia económica y estrategia urbanística y del perfecto equilibrio entre correctas opciones territoriales y elevada calidad de la arquitectura” (Op. cit: 172). El plan recuerda los exitosos suburbios jardín que desde comienzos de siglo se realizan en Estocolmo. El plan se basa en la complementariedad entre el centro urbano direccional de alta densidad y una corona de ciudades-satélite periféricas realizadas a partir de los cincuenta: Vallingby (1950-55), Farsta (1952-59), Skarholmen (1966), Tenska-Rinkeby (1975), Norra Jarvafaltet (1977). Las ciudades satélite suecas, tanto por entidad como por sentido, recuerdan a las *new town* inglesas, pero alcanzan la cima en cuanto a “la descentralización equilibrada” (Ib.).

En Dinamarca, destaca el denominado “plan de los dedos” de Copenhague, realizado en 1945 bajo la coordinación de S.E. Rasmussen, investigador y técnico atento a las teorías anglosajonas. El plan es concebido como “una estrategia de descentralización de la capital que se confía a la realización de largas directrices de desarrollo que, partiendo de un anillo viario que envuelve a la ciudad antigua, se prolongan por el territorio circundante” (Op. cit. 174).

En Finlandia. El Plan del Gran Helsinki, por Saarinen en 1918, introduce tempranamente los principios de la planificación regional que, pese a no ser adoptado de manera oficial por la administración municipal, traza los principios estratégicos en que se inscribirá la ciudad jardín de Käpylä (1920-25), la realización Tapiola (1952-56), la primera ciudad satélite de la posguerra, ciudad para 15 mil habitantes, inmerso en el bosque, a 10 km. De Helsinki, siendo los aspectos más importantes de esta intervención “la adaptación a la orografía del lugar y la segmentación del tejido edilicio en unidades de vecindad” (Op. cit.: 174-175). Otros planes importantes son el plan regional de Imatra (1947-1953), el proyecto de urbanización de Rovaniemi en Laponia (1944-1945), ambos de aproximación orgánica a la proyectación urbana.

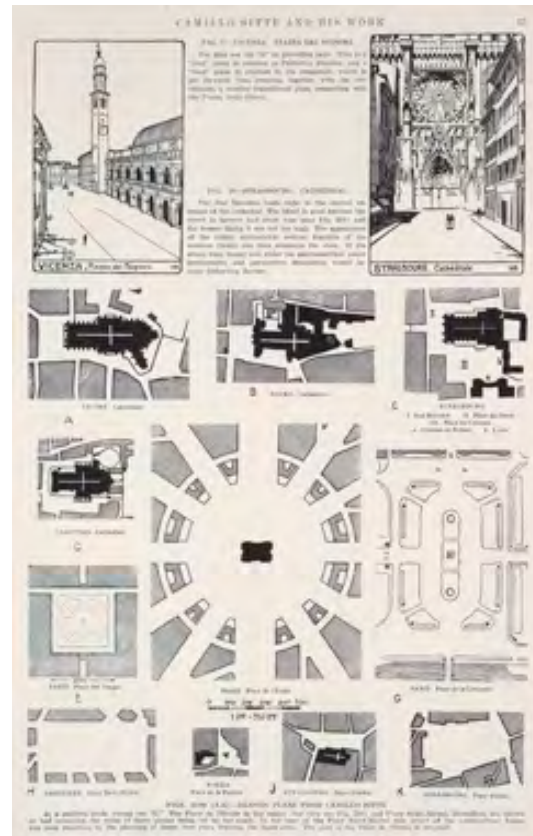


Fig. 13. Página del libro de Sitte *Construcción de ciudades según principios artísticos*, 1889.

Urbanismo Moderno de Continuidad Histórica

En la historia europea del siglo XX no todo es antiurbanismo, *green movement*, pero tampoco *tabula rasa* del funcionalismo. En la antítesis de ambos movimientos se encuentra una visión cultural que opera en el sentido de “continuidad con los procesos de construcción histórica de la ciudad (Op. cit.: 215). La delimitación de este territorio viene definida “por el tema de la tradición, que asume en este ámbito el papel dominante (...) que tiende a encontrar en el interior de la evolución histórica de la arquitectura de las ciudades no sólo los instrumentos y las técnicas, sino la propia razón de ser de la construcción del espacio colectivo” (Ib.). Esta corriente de pensamiento reconoce el carácter de individualidad de cada ciudad. Gravugnolo identifica que “actuar en el sentido de la continuidad comporta, en suma, elegir a cuál de los muchos hilos de la historia de una ciudad quiere uno anudarse” (Op. cit.: 217).

Amberes: Plan de reordenación de las fortificaciones de Stubben. Consiste este Plan en el reemplazo de las antiguas murallas demolidas a fines del siglo XIX. El Plan “intenta recuperar el trazado de las antiguas murallas, definiendo un área residencial a base de construcciones despejadas, a partir de los cuales se distribuyen los jardines. El resultado es de extrema variedad en un conjunto que ofrece una poderosa sensación de unidad” (Delfante, 2006:: 354). Realizado entre 1908 y 1911, el plan suministra a la ciudad una corriente de aire puro entre el casco histórico y los nuevos barrios, una afortunada reinterpretación del Ring vienés pero con superior valor compositivo que el modelo original.

Ámsterdam: El Plan de la Zona Sur de Ámsterdam (1901-1917). H. Petrus Berlage, Stubben y Wagner, constituyen la máxima expresión de la transición entre los dos siglos. “H. P. Berlage es uno de esos precursores que amplían el campo de la arquitectura a los problemas técnicos del urbanismo salvaguardando el carácter artístico que la disciplina tenía hasta entonces”(Op. cit: 362). Es para muchos el primero de los urbanistas modernos, porque sabe dotar a las estructuras urbanas y a la red viaria de características propias y autónomas, manteniéndolas en sus justos límites y aplicando la nueva temática impuesta por los cambios producidos a lo largo del siglo (Ib.).

Ámsterdam experimenta, a fines del siglo XIX, un fuerte desarrollo ligado a la apertura del canal del mar del Norte y encarga a Berlage el estudio de los nuevos barrios al sur de la capital. La propuesta es concebida “intentando compatibilizar las temáticas clásicas y románticas, al tiempo que supera los modelos tradicionales a fuerza de transponerlos” (Ib.). La escuela alemana, con su propuesta de barrios autónomos, guía a un Berlage preocupado por la primacía del factor humano.

Su fascinación por Venecia y por la plaza de San Marcos en particular, lo lleva a proponer diversos conjuntos dotados de un centro relativamente monumental, muy bien equipado, con mercado y teatro, pero agrupados entre sí. No resultan muy exitosos estos primeros intentos por falta de carácter unitario. El perfeccionista Berlage corrige ese defecto en el Plan de 1915, donde se evidencian soluciones a los problemas de las grandes ciudades.

Wagner: *Die Groszstadt* y La Planta del Distrito XXII. Son pocos los proyectistas que, como O, Wagner, se han atenido con obstinada coherencia “a concebir cada proyecto de arquitectura singular en estrecha relación con una idea de ciudad más global” (Gravugnolo, 2009: 244). Precisamente ese es el tema del libro *Die Groszstadt* (La Gran Ciudad) que desarrolla en 1911. Para algunos autores como J.A. Lux, citado por Gravugnolo, Wagner es quizá el “primero y el único arquitecto de una metrópoli” (Ib.). En su libro, “Wagner se prefiere el objetivo de dominar el caos del desarrollo metropolitano sometiéndolo a la rejilla cartesiana de un orden prefigurado” (Ib.). La motivación de fondo del libro pretende “Concebir la metrópoli como una obra de arte total” (Op. cit.: 245). La abstracción geométrica de la retícula de la *Groszstadt* recuerda las ciudades ideales del renacimiento. Para Delfante, es la primera vez que se habla de la imagen de la ciudad en un texto de carácter urbanístico (2006: 361).

Para Wagner, la metrópoli superará el desequilibrio entre centro y periferia, poniendo acento sobre el elevado standard cualitativo de los barrios de nueva fundación, conservando la “estética existente” del centro histórico. El Proyecto del distrito XXII es paradigmático en ese sentido, su composición hace uso de los saberes tradicionales y se proyecta al futuro. La plaza monumental, rodeada de gran parque se ubica al centro del conjunto “con dos anchos y simétricos estanques en los que se reflejan las hileras de árboles, obeliscos, fuentes torres, cúpulas y otros arquetipos del paisaje urbano tomados de la historia” (Gravugnolo, 2009: 252), al que Wagner llama “centro de aire”.

Monumentalismo y Totalitarismo I. Madrid y el Plan Bidagor (1941-1946). Existe afinidad en las tiranías por lo megalómano, lo monumental lo simbólico, lo jerarquizado y la predilección por esa corriente urbanística que se denominó “ciudad bella”. El Madrid de Franco, La Roma de Mussolini y Berlín de Hitler, son ejemplos por demás convincentes.

El Plan Bidagor (1939-41, aprobado en 1946) se apoyaba en el Plan de Extensión de Madrid de Zuazo y Jansen (1929), y en el Plan Regional de Madrid de 1939 auspiciado por Julián Besteiro. Incluía la reconstrucción de las zonas afectadas por la guerra, venía a ratificar el crecimiento de la ciudad por el norte a través del eje de la Castellana, culminaba los enlaces ferroviarios entre las estaciones de Atocha y Chamartín, mejoraba las vías de acceso a la capital y el tráfico del interior y lo más importante, programaba la anexión de los términos municipales colindantes a la capital para su futuro crecimiento. Con esta anexión, materializada a lo largo de la década de 1950, los municipios de Fuencarral, los Carabancheles, Vallecas, Vicálvaro, Canillas, Canillejas, Hortaleza, Barajas y Chamartín de la Rosa, pasaron a convertirse en distritos municipales de Madrid.

También, el Plan Bidagor contaba con la propuesta estética de crear un «Madrid Imperial», a través de la construcción en la cornisa del Manzanares de una fachada con estilos arquitectónicos de la España de Felipe II. Bidagor tuvo la visión de un planeamiento urbanístico que requería un marco jurídico diferente: comprendió que el desarrollo urbano de Madrid desbordaba el límite del término municipal y que su ordenación debía ser efectiva en un espacio comarcal (supramunicipal) en el que concurrían condicionantes técnicos y sociales. (Saenz, 2003: 11).

Monumentalismo y Totalitarismo II. Roma y EUR o la Exposición Universal de Roma del fascismo. Tras la proclamación del imperio por Mussolini en 1938, las transformaciones del centro de Roma están casi concluidas, especialmente la vía de los Triunfos y la vía Imperial,

ejes escenográficos diseñados para mayor gloria del régimen. El aniversario 20 de la llegada al poder y la prolongación de Roma en dirección del mar conducen a un nuevo Plan Director en que se plantea un centro secundario derivado del centro histórico, sobre el eje de la vía imperial en dirección hacia la costa. La celebración de una gran exposición en el 42 es una razón importante (Delfante, 2006: 386-388).

El organismo constituido para el proyecto adquiere 400 hectáreas y encarga el diseño de un complejo, medio provisional, medio definitivo, destinado a barrio residencial desde el momento de la clausura de la exposición. El diseño estará a cargo de Piacentini, Pagano, Piccinato, Rossi y Vietti (Ib).

Organizada la planta en función de la vía imperial, la solución recurre al recetario de la tradición clásica: perspectivas orientadas sobre ejes bien marcados, simetrías de primer y segundo orden, establecimiento de puntos de referencia mediante arquitecturas monumentales, inserción de asimetrías para animar algunas soluciones parciales. El complejo adolece de unidad formal y no llega a ofrecer una imagen relevante. A pesar de todo el resultado produce un efecto de composición controlada, debida en parte al buen entendimiento entre los arquitectos y al hecho de que muchos de ellos se encargasen de la concepción de las partes del complejo: exposición, barrios residenciales, infraestructuras de recepción, instalaciones de ocio. Los trabajos de la exposición se abandonan en 1941 y no se retoman hasta los años 50 (Op. cit.: 388-389).

Las calidades de la composición, más allá de las grandilocuencias, posibilitaron la reactivación del urbanismo de la capital italiana. El proyecto EUR difiere radicalmente del de Berlín porque aporta un valor añadido al urbanismo romano, entendido como un todo, intenta un acercamiento a la modernidad en una época que evidencia muy poca preocupación por la estética urbana (Op. cit: 389).

Monumentalismo y Totalitarismo III. Berlín y el Plan de Albert Speer (1936). Este Plan es concepción del propio Hitler, admirador de Haussmann, interpretado por Speer. Hitler pretende hacer de Berlín la ciudad más bella del mundo, inspirándose para tal fin en París. La idea es tener unos campos Elíseos más largos y anchos, con monumentos colosales y perspectivas impresionantes, que reflejen la grandeza del imperio alemán. El programa incluye, de manera algo desordenada, la nueva cancillería, el Memorial del Soldado, el alto mando, los ministerios, el Palacio del Mariscal del Reich, el cine de estreno, un cine popular para dos mil plazas, una nueva ópera, tres teatros, una sala de conciertos, un palacio de congresos, un hotel de 21 pisos y 1500 camas, music-halls, grandes restaurantes de lujo,, una piscina tan grande como una terma romana, once ministerios convenientemente aislados, plazas porticadas con tiendas y almacenes convertidos en verdaderos escaparates de la producción alemana (Delfante, 2006: 384). El propio Führer participa en la elaboración de las plantas.

La arquitectura de esta pretensión de "ciudad bella", calificada de fascista, en realidad no lo es del todo, al no ser expresión ni de la época ni de la ideología del régimen. Resulta grandiosa por sus dimensiones e insignificante por su imaginación. Las múltiples referencias a la arquitectura de la antigüedad, hacen del proyecto de un escaso valor urbanístico, cuya banalidad y grandilocuencia borran todo vestigio de intento compositivo. Pero, esta propuesta no escapa de su tiempo histórico, al que pertenecen realizaciones de la Unión Soviética, de la Italia mussoliniana, o de EUA (la arquitectura de Washington) o realizaciones francesas y españolas (Op. cit.: 386).

Eje Moscú - Berlín Este. Las ciudades del estalinismo. La etapa heroica del urbanismo soviético lo constituye el primer plan quinquenal (1928-1932). En esta etapa se fundan 60 ciudades nuevas, en su mayoría en lugares de asentamientos escasos. Las más importantes son Karaganda, en la cuenca carbonífera de Kazakh, Magnitigorsk, proyectada en los Urales mediante concurso (1929) y Zaporozhe en Ucrania (1930), asociada al proyecto hidroenergético de Dneprostol (Galantay, 1977: 73).

Los ideales de la ciudad socialista soviética, constructivismo, desurbanización y ciudad lineal, son ejecutados por numerosos arquitectos-urbanistas. Miljutin propone la idea de planta lineal consistente en seis zonas paralelas: la zona ferroviaria, la zona industrial, la zona verde de 500 metros cuando menos atravesada por una carretera principal, la zona residencial y la zona de

recreo, tras la cual vendrían las tierras de labor o, como en el caso de Stalingrado, estarían al otro lado del volga (Ib.).

Magnitogorsk, según el planteamiento del grupo OSA, consistía en una banda de 30 Km de longitud que unía el centro industrial con con las granjas colectivas. El encargo, pero, le fue concedido a la “brigada alemana” comandada por Ernst May, recién llegado de Frankfurt, y su típica planta de corte alemán fue modificada apenas abandona la URSS (Ib.)

En Stalingrado se construye alrededor de cinco complejos industriales, lo que da lugar a un plano con muchos defectos: la residencia separada del río por muelles ferroviarios y fábricas, imponiéndose al terreno un trazado reticular incompatible con la topografía del mismo. El bombardeo de 1943 destruye la ciudad, lo que permite convertir la orilla del río en parques (Ib.).

La construcción de ciudades nuevas continúa durante la segunda guerra mundial. Entre 1942 y 1944 se construyeron 67, siendo las principales: Vorkuta, una comunidad minera cerca del círculo polar; pequeños asentamientos en los Urales, que crecieron hasta formar verdaderas ciudades; nuevas ciudades en torno a estaciones ferroviarias, en las que se descargaban factorías completas desde los amenazados territorios occidentales. Luego de la guerra se insiste con las ciudades industriales, pero también se crean numerosas ciudades satélites (Ib.).

El tamaño óptimo de una ciudad industrial era considerado entre los 100 mil y los 250 mil habitantes, como es el caso de Togliati para los obreros de la gigantesca planta de fabricación de automóviles en cooperación con la casa italiana Fiat. La estructura interior la compone el modelo de *microrrayon*¹⁶ de características standards. Esta cifra sostendría las principales ramas de la industria y además permitirá controlar sin grandes costes ni pérdidas de tiempo el problema de los desplazamientos. Las zonas residenciales se ajustan al concepto de de *microrrayon*. El criterio dominante para la proyectación de la ciudad soviética era el económico, pues se requería de una rápida amortización de la inversión (Op. cit. 74-75.).

Moscú. En Moscú de fines de los 20 y comienzos de los 30 confluyen desde Wright, mediante sus ideas, hasta Le Corbusier, pasando por Meyer, May y muchos otros europeos cuyas propuestas no culminarán exitosamente. El Plan de Moscú sintetiza las ideas de la época. Entre los objetivos de este plan de 1931 algunas propuestas siguen vigentes para la ciudad globalizada: conexión automática entre los centros de abastecimiento y consumidores; replanteamiento de las nuevas relaciones sociales y funcionales a escala urbana y territorial, generadas por la reducción del tiempo de trabajo y por el incremento de la automatización en la producción; relaciones directas entre la producción, la educación, la investigación científica y el desarrollo cultural vinculado al tiempo libre; el estudio de los ciclos de renovación y transformación de las estructuras urbanas y territoriales (Ravella, 2010: 476).

El tema de la vivienda fue un factor muy importante del plan de Moscú, ya que eran el reflejo consecuente de la concepción de la ciudad. May propuso ciudades satélites para 100 mil habitantes. Le Corbusier proponía la construcción de una nueva ciudad, basado en su modelo de Villa Radiosa, manteniendo la vieja como museo. El plan estuvo influenciado por por las diversas teorías imperantes, como la de la ciudad verde y la restricción del crecimiento urbano a 5 millones de habitantes. Pronto, la esperanza de experimentación se verá truncada por las disposiciones estalinistas que desecha lo moderno, optando por el neoclacisismo (Ib.).

Europa Oriental. Terminada la segunda gran guerra mundial, las repúblicas populares de la Europa oriental, siguen el ejemplo soviético, creando nuevas “ciudades socialistas”. La existencia de una red urbana en estos países no justificaba el esfuerzo desde un punto de vista económico, por lo que su creación fue sobre todo de carácter político, “como extender el proletariado industrial entre los campesinos conservadores” (Galantay, 1977: 75).

La Herencia del Art Urbaineo el culto al eje. Durante el Siglo XX el Art Urbaine es recibido como una pesada carga heredada de la tradición Beaux Arts. En 1933, con su Ensayo de Ledoux a Le Corbusier, Emily Kauffmann indicaba una línea genealógica del moderno diferente a la pevsneriana, que va de Morris a Gropius. A la historiografía anglosajona le corresponde el papel reevaluar la influencia del clacisimo y la didáctica del *Beaux-Arts* en el movimiento

¹⁶*Microrrayon* o microdistrito, es un complejo residencial, un elemento estructural primario de la zona residencial de la construcción en la Unión Soviética y en algunos post-soviética y ex estados comunistas. .

moderno: Summerson, en *El lenguaje clásico de la arquitectura* Banham en *Arquitectura de la primera edad de la máquina* (Gravagnolo, 2009: 288).

Para Summerson, Behrens y Perret resultan los más emblemáticos exponentes del "clásico en el moderno", en tanto que para Banham el *incipit*¹⁷ de su agudo ensayo sobre la *First Machine Age* es el tema de la tradición académica y el concepto de composición elemental, señalando la contribución decisiva de Guadet y Choisy a la redefinición de los principios metodológicos de la proyectación, principios presentes en la praxis de maestros de la talla de Garnier, Perret, Le Corbusier o el propio Gropius (Ib.). Guadet, *Elements de théorie de l'Architecture* (1904) y Choisy, *Histoire de l'Architecture*, con mucha se encuentran en esa línea.

El Art Urbaine no puede banalizarse simplemente como el "culto al eje" dado que existe un amplio espectro de reinterpretaciones más sutiles que llegan a alcanzar a Louis Kahn y sus seguidores. Fué la lectura de la *Histoire* de Choisy, antes que la visita a la Acrópolis, la que hizo de Le Corbusier un "rebelde". El mismo Le Corbusier dirá mas tarde: "En cada cosa que he hecho tenía en mente, en el fondo de mi propio vientre, a esa Acrópolis" (Op. cit: 291).

Muchos aporte teóricos de gran valor en esta línea de investigación se encuentran en la historiografía de autores de la talla de Marcel Poëte, Henri Pirenne y Louis Hautecoeur. Aporte de la línea geográfica provienen de Pierre Lavedan, Tricart y Chabot, en tanto que sociológicas son las de Halbwachs y H. Lefebvre. Entre los que asimilan y reelaboran la esencia de la tradición teórica se encuentran algunos alumnos directos de la Ecole des Beaux-Arts como Garnier, Perret y Prost (Op. cit: 291-292). De ellos, es Perret quien con mayor obstinación y coherencia recorre el trayecto proyectual, por lo que se nos presenta "con todo derecho" como el "más representativo heredero del *art urbaine*". (Op. cit: 292-293).

Le Havre. Perret y el "racionalismo" clásico. En 1941, cuando contaba con 70 años, Perret recibe el encargo de coordinar un equipo para estudiar el plan de Le Havre, la ciudad del estuario del Sena, para transformarlo en un puerto fortificado. La refundación de Le Havre vendrá a ser el testamento intelectual de Perret, el Eupalinos de Valery.

La idea de Perret es "recuperar" el espíritu urbano de la ciudad histórica racionalizándola mediante una rigurosa retícula cartesiana. No sorprende que la "planivolumetría" resultante sea unitaria y esté concebida como una arquitectura a gran escala. El trazado básico se inspira en el trazado preexistente para preservar las raíces de la ciudad y superpone una estructura "triangular" determinada por la intersección de los ejes, marcados por la Av. Foch y la calle París, que se cruzan perpendicularmente para formar la plaza del Ayuntamiento y el boulevard Francisco I, que corre a lo largo del frente marino, sobre el que se abre la puerta del océano. En esta concepción "arcaizante", encontramos los elementos esenciales de la ciudad: calles y plazas. Esta visión historicista de llenos y vacíos, a lo Nolli, crea una monumentalidad monótona, fruto de una variación calibrada de los volúmenes sobre el tema bien conocido de la construcción histórica de la ciudad europea. Para Delfante, "a pesar de sus contradicciones y carencias, Le Havre es uno de los últimos grandes ejemplos de composición urbana clásica (...) susceptible de paliar nuestras carencias actuales en materia de expresión urbana" (2006: 394-396).

Saint Malo un "tradicionalismo" con pastiche. Recibe Arretche el encargo de la reconstrucción de Saint-Malo y la ley le exige una reconstrucción exacta. Pero la ciudad de corsarios con sus callejas estrechas no permitiría una circulación rodada, por lo que la propuesta pretende salvaguardar la antigua morfología, así como garantizar la densidad del tejido urbano aumentando el ancho de las calles. Consecuencia: la morfología y la estructura se desnaturalizan, y la ciudad pierde todo su carácter histórico de enclave pirata que no es capaz de salvaguardar la restauración de las murallas, del castillo y del Fuerte nacional. No obstante que Arretche da sobradas muestras de su apuesta por una reconstrucción con materiales idénticos al de los antiguos edificios y por un trabajo respetuoso de las formas tradicionales del lugar, la ciudad resulta un decorado bien logrado, pero no es más que eso, si bien con un enorme éxito para el turista que no percibe las diferencias con la ciudad antigua (Op. cit. 398).

¹⁷ Incipit, del latín que quiere decir comienzo.

Urbanismo Moderno Funcional y Ahistórico

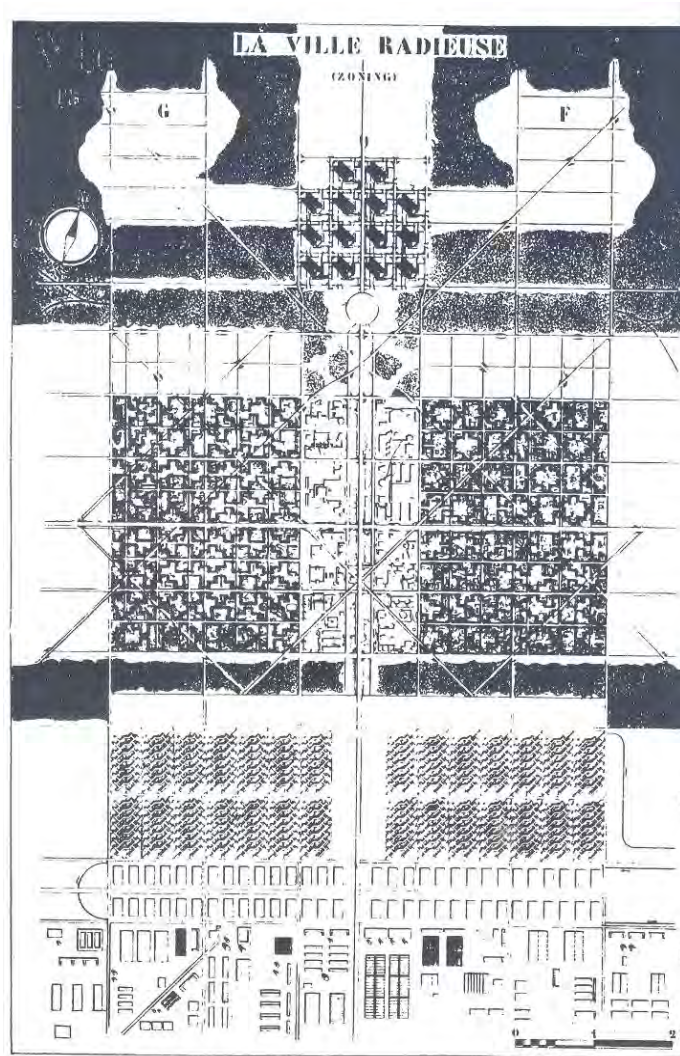


Fig. 14. Ville Radieuse. Le Corbusier, 1933. *Tabula rasa*, grilla y zonificación. Todo en uno. Influyó enormemente en la Carta de Atenas.

La Ideología de la *Tabula Rasa* el Complejo de Robinson Crusoe. La *tabula rasa* es la ideología subyacente en esa tradición de la modernidad urbanística que rechaza la existencia de todo lo anterior, de la historia y la ciudad antigua, y que pretende erigirse de la nada, de un punto cero, desconociendo la tradición, los sentimientos, los lazos y hasta de las nacionalidades, credos, etnias y culturas. Nada mejor que la rejilla (grilla) como imagen para “sintetizar de manera metafórica el sentido último de una de las más significativas líneas de pensamiento proyectual de nuestro siglo (pasado): *el funcionalismo*” (Gravagnolo, 2009: 333). En ella se hallan representados “los rasgos más auténticos de tal actitud mental”: abstracción, racionalismo, pureza esquemática, orden sintáctico y estructural subyacente a la composición, principio del elenco y separación de los elementos como metodología misma del proyecto (Ib.).

Identifica asimismo que “la voluntad explícita de la innovación radical” (Ib.) se encuentra en la raíz del funcionalismo: la *tabula rasa* como rechazo a la tradición. Esta óptica de orientación proyectual, idealiza la técnica en pro de lograr “una absoluta perfección funcional de la máquina urbana” (Ib.), estigmatizándose “toda clase de sentimiento colectivo ligado a la memoria común, a la identidad de los lugares y a los caracteres de la ciudad histórica” (Ib.). “Un hombre nuevo” es el planteamiento del ideograma de la “ciudad nueva”, que tiene por mimesis a la

producción. No ya a la naturaleza, sí a la industria. Las vanguardias intelectuales, artísticas y arquitectónicas se declaran admiradoras del taylorismo y el fordismo como lo testimonia el manifiesto futurista (Op. cit.: 334).

Se forja un *esprit nouveau*, cuyo máximo exponente declara que “la casa es una máquina para vivir”, muy a tono con el *maquinismo* deificado por las vanguardias y residente en el espacio de la filosofía del funcionalismo. No es de extrañar que la idea de tabula rasa tiene remotos orígenes en la historia del pensamiento occidental: el culto al año cero, presentes en el cristianismo y en la Revolución francesa. A comienzos del S. XX, esa ideología se alimenta de la “filosofía de las luces”, esto es, “la exaltación de la pura Razón como único legítimo principio de ‘progreso’ y de ‘emancipación social’” (Op. cit.: 335).

Para Gravugnolo, es con Defoe, a través de su ensayo *Essay upon Projects (1697)*, con quien se forja “la poética de la funcionalidad”. Este representante de la tradición filosófica del utilitarismo y del empirismo anglosajón, veinte años más tarde nos dará una versión novelada de esta ideología en su célebre *Robinson Crusoe (1719)*. En esta novela, nuestro héroe construye su casa y su mundo sobre la isla desierta partiendo de cero. Todas estas construcciones prefiguran “de manera innegablemente sugestiva ese mito de la refundación lógica del ‘mundo nuevo’ tan cara a la intelectualidad radical contemporánea” (Op. cit.: 339). De este modo, la ciudad radiante tan sólo será “una versión actualizada del síndrome de Robinson Crusoe: construir el mundo a imagen y semejanza del propio e individual *punto de vista sobre las cosas*, presuntamente ‘objetivo’ y ‘universal’” (Ib.).

Garnier. La Ciudad Industrial y la Teoría de la Zonificación. Exceptuando los trabajos de Eugene Hénard, la ciudad industrial (1901-17) de Tony Garnier aparece, como “la única contribución francesa a la evolución de las ideas sobre la ciudad y supone un vuelco decisivo en la evolución del pensamiento y en los métodos de transformación de la ciudad” (Delfante, 2006: 356). Desde distintos sectores Garnier ha sido considerado “un precursor del urbanismo ‘moderno’, aunque sería mejor definirlo como el abanderado de una visión ‘funcionalista’ de la ciudad que encuentra en la idea de la *zonificación* un presupuesto determinante” (Gravugnolo, 2009: 341). Eclecticismo es el nombre en el que se inscribe perfectamente esta ciudad industrial, pues en ella confluyen sus experiencias de estudio de “la ciudad antigua, de la ciudad-jardín de Howard, del regionalismo de Patrick Geddes y de la utopía social de Fourier, pero también del estudio de Camilo Sitte y Otto Wagner” (Hanno-Walter, 1990: 673)

La ciudad de Garnier, publicada como desplegable en 1917, “es una visualización notablemente completa, que se ocupa hasta de las torres del reloj y los tipos de casas, y que proporciona una amalgama de mecanismos contemporáneos y proféticos” (Kostof, 1988: 1181). El plan no escapa a la tradición académica francesa. No olvidemos que Garnier obtuvo el Premio de Roma 1999. Por otro lado, la ciudad se sitúa en un “marco ajardinado”. Es aquí, y en los caminos peatonales informales en donde Garnier sintoniza con lo inglés y con Sitte (Ib.).

En su organización la planta se divide en dos partes: “la de los barrios residenciales, completada por los servicios y equipamientos, y la que se corresponde con los barrios industriales, en cuyos márgenes se localizan los hospitales, mataderos y cementerios, quedando excluido de la misma todo edificio de uso militar o de culto religioso” (Delfante, 2006: 356). Estas dos partes, con ejes ortogonales, han sido diseñadas de forma tal que las futuras ampliaciones sean factibles.

El aspecto más notable de los edificios proyectados es el “empleo del hormigón reforzado, un material aún nuevo y controvertido en aquella época” (Kostoff, 1988: 1181) que le prodigaba una apariencia “despojada y austera, con tejados planos, que recordaban las últimas tendencias modernas” (Ib.). Pero lo más interesante de todo resulta el parentesco tipológico con Le Corbusier, al que Kostof considera tributario de la obra de Garnier: “En la capa del tejado, ligera y audazmente voladiza, de la estación, y en las terrazas con plantas verdes en los tejados, reconocemos detalles que muestran el declarado endeudamiento de Le Corbusier con este autor de de la *Citté Industrielle*” (Ib.).

Finalmente, qué duda cabe, Garnier con su Ciudad Industrial, abre una nueva perspectiva, una nueva línea de investigación en el Siglo XX para la concepción de lo que más adelante será la ciudad funcionalista que su admirador Le Corbusier y los CIAM llevarán a cotas impensadas

entonces.

Las Prefiguraciones de la Metrópoli del Futuro. A partir de la propuesta de Garnier se irá prefigurando la futurametrópoli de la máquina. La ciudad industrial de Garnier no deja de ser una pequeña ciudad, pero anticipa la metodología proyectual de los barrios racionalistas de los años 20. Es sobre todo en “la gran dimensión urbana” donde se “estimula la imaginación ‘progresista’ del futuro en el ámbito literario, técnico y filosófico, antes aún que en el arquitectónico” (Gravugnolo, 2009: 345).

La mecanización se va imponiendo en el mundo en todos sus estamentos, sólo le falta a la ciudad corresponder a esa nueva era de trenes, metros, globos, dirigibles, automóviles, aviones, vapores o trasatlánticos por un lado y de acero, concreto armado, gruas, instalaciones eléctricas por otro lado. Es entonces “desde este renovado sustrato simbólico colectivo (que) aflora el mito futurista de la metrópoli tecnológica” (Op. cit.: 346). Las exposiciones universales contribuyen a “catalizar la euforia tecnológica” (Ib.). En 1851 en Londres y en 1889 en París, la vidriera de Paxton y la Galería de las máquinas son los hangares tecnológicos que la torre Eiffel viene a coronar sobre el Campode Marte como “símbolo totémico” de la tecnología (Ib.).

Guimard, con el metro de París (1899-1904) y sus estaciones, transforma el paisaje de la ciudad. Por esos años, Hénard proyecta el puente Alexandre III y el sistema de comunicaciones entre el *Grand Palais* y el *Petit Palais*. Pero es en sus folletos que Hénard publica entre 1903 y 1908 bajo el título de *Etudes sur les transformations de París* donde “sacude y replantea la idea de ciudad” (Ib.).

Hénard contribuye a introducir una metáfora de la metrópoli a medio camino entre la ingeniería y la biología: la ciudad como un organismo mecánico conformado por arterias, circulación sanguínea, corazón y pulmones de vegetación. Hénard introduce variados mecanismos teóricos, mereciendo atención especial el ideograma de la *Rue future*, que prevé una articulación en vertical de los circuitos del tráfico, colocados a diferentes niveles en función de una jerarquía lógica, que partiendo de los canales del tráfico pesado, desde el subsuelo emerge gradualmente hasta la superficie abierta de los recorridos peatonales. Hénard, al profetizar el aterrizaje de imaginarios aeromóviles sobre los techos de los edificios, sugiere la utilización de los mismos como espacios de equipamientos y jardines elevados, recordándonos a Corbu y a la Unidad de Habitación de Marsella y sus tejados públicos?(Op. cit. 347).

Las vanguardias artísticas contribuyen a abonar el suelo para la gran ciudad del futuro: el cubismo y su interpretación cuatridimensional del espacio, el expresionismo, el futurismo y su irrupción avasalladora. Se necesitarán cinco años después del manifiesto inicial (1909) para que el futurismo tenga expresión en arquitectura con la incorporación de Sant’Elia. Para Gravugnolo, “el futurismo ejercerá una enorme influencia sobre la elaboración de la mitología de lo nuevo, amplificándola mucho más allá de las fronteras nacionales” prefigurándose aquí los “presupuestos ideológicos de la *tabula rasa*” (Op. cit. 348-352).

Las metrópolis ideales de Le Corbusier se inscriben en la vía de la negación radical del pasado. Sin embargo, los estudios urbanísticos de LC, desde 1915, contemplan la tratadística francesa del XVIII, la alemana del S. XIX (Stubben, Baumeister) hasta las propuestas de Unwin, Benoît-Lévy y Hénard. De ese mismo año es su proyecto de *Ville-Pilotis*, que por un lado viene a ser una caja de resonancia de las profesías de Hénard y por otro lado resulta la trasposición a lo urbanístico de la Maison-Domino (Op. cit.: 353-354).El distanciamiento de Sitte ha comenzado.

En una docena de artículos publicados y recopilados en *Vers Une Architecture*, LC fija su manifiesto poético. Para LC el papel del arquitecto demiurgo se sintetiza en “dar forma armónica a la civilización de las máquinas, resolver las contradicciones sociales dentro de la lógica de la arquitectura, racionalizar el ciclo de la producción edilicia en un proyecto coherente que vaya desde la escala mínima de los elementos constructivos a la escala máxima de la ciudad y el territorio”. (Op. cit. 355).

Opta por unirse a la saga de los grandes urbanistas-utopistas (Balzac, Fourier, Considérant, Proudhon) sobre los que encuentra una ventaja sobre ellos: él sí usa lápiz. Y le servirá para para dibujar un plan. En 1922 para el Salón de Otoño le invitan a presentar un mobiliario urbano y él se hace presente, en un diorama de 300 m², con un plan futurístico para una “ciudad contemporánea de tres millones de habitantes”.



Fig. 15. Plan Voisin.

París: El Plan Voisin de Le Corbusier (1925). A la ciudad Bella de Burnham se opondrá la Ciudad de la Máquina Le Corbusier. El *Plan Voisin* es la adaptación de los principios esbozados en “la Villa Contemporánea” en 1925. Al considerar que la crisis de la ciudad es consecuencia del tráfico motorizado, Le Corbusier gestiona ante diferentes firmas de automóviles y es Gabriel Voisin quien apoya el proyecto y le otorga su nombre. El Plan está concebido para el saneamiento de París, planteándose la *tabula rasa* entre el Sena y el Montmartre, salvándose únicamente edificios aislados como Louvre, Palacio Real, Plaza Vendome, Plaza de la Concordia, Arco de Triunfo, Algunas iglesias y casas particulares, que subsistirán desperdigados entre las torres de la *cité d'affaires*. Todo lo derribado daría paso a enormes rascacielos, que representan para Le Corbusier la respuesta de la razón y de la técnica moderna a la aplastante evidencia de los hechos (Von Moos, 1977: 188). *Tabula rasa*, estándar, taylorización, sintetizan los axiomas de la ciudad ideal contemporánea de LC, sancionados en nombre de la Higiene y la Geometría.

El Método y la construcción de los Barrios Racionalistas. La Europa de los años 20 se revela como un enorme laboratorio de experimentación de la nueva orientación proyectual, inspirado por la industrialización, la tipificación de viviendas y la estandarización de la planificación urbana. Los barrios de edificación económica y popular con su impronta racionalista de los años 20 vienen a ser los felices resultados de esta experimentación. La demanda de vivienda era cosa corriente por la destrucción bélica y la búsqueda de soluciones técnicas a esta situación de distorsionado desarrollo urbano de la *Coketown* (ciudad del carbón) decimonónica (Gravugnolo, 2009: 362-363).

Desde mediados del XIX se impone la conciencia del “derecho a la casa”, pero es a partir de los años 20 del vigésimo siglo cuando asistimos “a la consecución de un alto nivel de sistematicidad y rigor en las investigaciones sobre los métodos de construcción de los barrios racionalistas de destino social” (Op. cit.: 363). En las ideologías progresistas, especialmente en el bochevismo ruso, Holanda o la “Viena roja”, es donde se manifiestan las primeras experiencias piloto, pero también en forma aislada tenemos el barrio moderno de casas en serie de Le Corbusier en Pessac (1925).

Pero es en la Alemania de Weimar (1919-33), donde se abona el terreno para una fértil experimentación. El Werkbund, la asociación fundada en 1907, es el lugar desde donde se propagan las ideas de los asentamientos jardín, las primeras tentativas de tipificación de las viviendas y de producción en serie del mismo mobiliario. Nombres de la talla de Behrens,

Tessenow, Poelzig, B.Taut, Gropius y Mies, encontramos adscritos a esta asociación. Aporta asimismo el Werkbund en la renovación de la arquitectura mediante la promoción de exposiciones de gran alcance en varias capitales europeas desde 1908 hasta la magnífica de 1927 en Stuttgart. Allí, llamada también asociación de íntimos enemigos, convergen diversas y heterogéneas tendencias culturales, “capaces sin embargo de dialogar entre sí con constancia y agudeza en torno a algunos interrogantes centrales, como la forma y la tarea precisamente de la arquitectura en la era de la mecanización” (Op. cit.: 364-365). Aquí encontramos el enfrentamiento entre funcionalistas y expresionistas, abstracción y empatía.

La guerra aporta un apoyo indirecto a los defensores del taylorismo, pues el gobierno alemán impone el DIN-format a las industrias: estandarización y tipificación de los productos industriales. En 1919 se funda la Bauhaus, el principal laboratorio de experimentación de las ideas de vanguardia a escala internacional, que trasciende el inicial objetivo de integración de las artes para abordar temas de proyectación urbana. Nombres como los de Malevich, Kandinsky, Mondrian, Moholy-Nagy, Van Doesburg y el propio Gropius son los que se vinculan a la nueva escuela. Casi nada. Si a este crisol de ideas y mentes brillantes se añade la atención prestada por la socialdemocracia de la República de Weimar a la cuestión de la vivienda, podemos comprender entonces el papel desempeñado por Alemania en el tema de experimentación de las técnicas de “racionalización de los barrios” (Op. cit.: 366-367).

Son paradigmáticas las experiencias del “nuevo Frankfurt” de E. May (1925-1931), del “nuevo Berlín” de M. Wagner (1924-1931), las investigaciones de A. Klein sobre la vivienda mínima. En Törten (1926-28), Gropius experimenta un asentamiento-jardín, con influencia de *siedlungen* rurales, concentrando en las viviendas el carácter innovador de este barrio piloto, cuyo objetivo es “reducir los costos de localización recurriendo a todos los sistemas posibles de racionalización” (Op. cit.: 368).

Un avance tecnológico introducido por Gropius los vemos en las casas en serie realizados para la Weissenhof-Siedlung de Stuttgart. Sin embargo el apogeo en esta dirección se alcanza el siguiente año en la Siedlung Dammerstock, cerca de Karlsruhe. Aquí encuentra una concreta aplicación el ideograma teórico de barrio funcional, reducible a cinco criterios básicos: distinción entre el trazado viario y la trama de edificios dispuesta en peine; bloques de vivienda en línea sobre un área verde, a una distancia en relación a su altitud y con orientación preferencial Norte-sur; servicios colectivos concentrados en los márgenes del tejido residencial; tipificación de las células de habitación para una fácil reproducción industrial; y la concepción *aditiva* del montaje constructivo: varios paneles forman una célula, varias células un bloque en línea, varios bloques en línea un barrio, y así sucesivamente hasta llegar a la ciudad. (Op. cit. 369).

Las rigurosas investigaciones que lleva a cabo por esos años en Alemania el ruso A. Klein, sólo son comparables con las que realiza Ginzburg en la URSS. La tipología “F” es la estrella de la investigación de Ginzburg y es elegida para la construcción del Narcomfin en Moscú en 1932. En tanto Klein, experimenta su “vivienda tipo” en Bad Dürrenberg, en Leipzig, 1927 y en Fischthalgrund, en Berlín, 1928, proyectos expuestos en el II CIAM en Francfort. Una de las más interesantes tentativas de economización constructiva es *Grossiedlung* en Berlín-Britz (1925-1931), por cuanto se racionaliza tanto proyecto como construcción y el complejo residencial se basa únicamente en el montaje de 4 tipos de vivienda normalizada.

Pero resulta más interesante aún desde su avanzada tecnológica, por la prefabricación en la construcción, la nueva Frankfurt, “la mejor prueba de la industrialización de viviendas en Alemania de entreguerras” (Op. cit.: 372). May, el responsable, siempre aspiró “conseguir una técnica de estandarización de los elementos constructivos para producir en tiempos breves un consistente número de viviendas y disminuir en consecuencia los costos de edificación de masas” (Op. cit. 373). Pero el nuevo Frankfurt es más que eso, puesto que “la forma urbana, ideado y construido sobre el análisis del proceso de construcción histórica de la ciudad”, es replanteada globalmente, y cuya base teórica fundamental es el “principio de asentamiento a base de la fragmentación de los núcleos satélites en la edificación de los nuevos barrios” (Ib.), en la que se puede apreciar la influencia de las teorizaciones anglosajonas en torno al *garden suburban movement*. El resultado de todo ello es una compleja experiencia, además irrepetible de planificación coordinada a varias escalas de intervención en la que se mezclan el

principio de la ciudad nuclear, la manualística alemana a la vanguardia tecnológica del Neues Bauen, y la evaluación analítica de los caracteres peculiares de esa específica forma urbis (Op. cit. 374).

La Weissenhofsiedlung y la divulgación internacional de la nueva visión de Habitar. En los años 20 la preocupación de los maestros de la arquitectura radica en ponerse en contacto con el público, de suerte tal que la nueva arquitectura que se está gestando no sea vista más de manera elitista o como un estilo más. Para ello no había otras alternativas que agarrarse de todos los medios disponibles para darse a conocer al gran público: concursos, exposiciones, publicaciones y congresos. Se abre así lo que los Smithson definen como el “período histórico de la arquitectura moderna” (Op. cit.: 378).

En el tema de los concursos, el primero de resonancia mundial resulta el del Chicago Tribune (1922). Los modernos pierden rotundamente contra los tradicionalistas. Lo mismo va a suceder en 1927 con el concurso convocado en Ginebra por la Sociedad de Naciones y en 1931 con el del Palacio de los Soviet. En estos dos últimos, Le Corbusier se alza con el triunfo moral. *The great loser*. Pero lo verdaderamente importante para los arquitectos modernos no eran las exhibiciones, publicaciones, construcciones transitorias o provisionales en las exposiciones sino las construcciones permanentes, por lo que Mies, al recibir el encargo del Werkbund en 1927 para su segunda exposición en Stuttgart, decide, además de los habituales pabellones provisionales, la construcción de un barrio de viviendas permanentes. El lugar elegido es una colina en la periferia de la ciudad y la propuesta se denominó Weissenhof Siedlung.

El plan es obra de Mies, quien se reserva la proyectación de un edificio de 4 pisos como remate del conjunto. El resto está formado básicamente por viviendas individuales, para lo que se convoca a los más brillantes proyectistas de la nueva tendencia, entre los que se encuentran aparte del propio Mies, J.J.P. Oud, Gropius, Hilberseimer, B. Taut, H. Poelzig, P. Behrens, H. Scharoun y el ubícuo Le Corbusier.

El barrio tiene carácter experimental y considera aspectos tales como separación de circulación peatonal y rodada, lo que brinda independencia a la edificación respecto a la circulación perimetral. Asimismo interpreta “con mesurada sensibilidad las sugerencias del terreno en declive” (Benévolo, 1979: 520). Las 2 casas de Le Corbusier sobre pilotis, son las “más programáticas y polémicas de la Weissenhof” (Op, cit. 528), llegando a escandalizar al público por las dimensiones mínimas de ciertos ambientes.

La Fundación de los CIAM y la aventura de la Ciudad Funcional. El Laboratorio del Dr. Frankenstein. Los CIAM representan en la historia del urbanismo “el papel guía en la promoción de una confrontación más sistemática entre las diversas teorías y experiencias de la “modernidad”. Gravugnolo (2009: 385), encuentra en los cuatro primeros congresos “a primera vista, una marcha coherente”, difiriendo de Frampton (1996: 274), para quien los CIAM poseen 3 etapas, comprendiendo la primera a los 3 primeros CIAM y la segunda empieza con el IV CIAM de Atenas y la tercera en 1947 con el CIAM VI en Brigwater.

La primera etapa, más “doctrinaria” para Frampton, estuvo dominada “por los arquitectos *Neue Sachlichkeit* (Nueva Objetividad) de habla alemana”, de tendencia socialista, siendo la vivienda y el barrio los temas del II y III CIAM. En la primera reunión en La Sarraz, Suiza, el tema del edificio destaca más que el tema de la arquitectura. Los puntos de discusión son seis, y son colgados en la sala de reuniones por Le Corbusier: La técnica moderna y sus consecuencias; la estandarización, la economía, la urbanística, la educación de la juventud, la realización: la arquitectura y el estado (Benévolo, 1979: 540).

La segunda etapa de los CIAM, que para Frampton se inicia en Atenas, es la etapa dominada por Le Corbusier, sobre todo si tenemos en consideración que la ausencia de los representantes alemanes, por los problemas que el nacionalsocialismo comienza a representar (fin de la República de Weimar), priva al congreso del liderazgo de Gropius, con quien Le Corbusier había tenido enfrentamientos en anteriores congresos (Gravugnolo, 2009: 391).

Le Corbusier carga el acento del IV congreso en la planificación urbana, siendo “el más comprensivo desde el punto de vista urbanístico, gracias a su análisis comparativo de 34 ciudades europeas” (Frampton, 1996: 274). Concluye el congreso con la declaración respecto a la situación de las ciudades y propuestas que sancionan las famosas cuatro funciones:

Vivienda, Trabajo, Transporte, Recreo y un agregado sobre los edificios históricos. Otra recomendación es que las ciudades deben ser consideradas en relación a sus regiones circundantes. No obstante que Le Corbusier y demás congresistas abogaban por una planificación de las ciudades con consideraciones económicas, sociales y hasta psicológicas, Banham encuentra 30 años después, “la expresión de una preferencia estética, pero en su tiempo tuvo la fuerza de un mandamiento mosaico y en realidad paralizó la investigación respecto a otras formas de vivienda” (Ib.).

En la tercera etapa, el liberalismo material se impone sobre el materialismo del período anterior. En 1947 en el VI CIAM, en Bridgewater, Inglaterra, los CIAM tratan de trascender la esterilidad abstracta de la ciudad funcional, ya que “el objetivo de los CIAM consiste en trabajar para la creación de un entorno físico que satisfaga las necesidades emocionales y materiales del hombre” (Op. cit. 275). El VIII CIAM (1951, Hoddesdon, Inglaterra), se da con el tema “Sobre el corazón de la ciudad”. En 1953, en el CIAM IX, en Aix-en-Provence, Francia, se publica la “Carta de habitación”. El X (Dubrovnik, 1956) y XI CIAM (Otterlo, 1959) cuentan con la presencia del Team X. Los CIAM desaparecen con la derrota de la vieja guardia, entre otros aspectos, por el concepto de “identidad” introducido por este grupo.

Las Unidades de Habitación. En la reconstrucción de Europa de la posguerra, donde predominaban las altas torres o los largos bloques laminares, el único verdadero escape innovador lo constituye el programa de las Unidades de Habitación, ideado y parcialmente ejecutado por Le Corbusier a partir del prototipo marsellés entre 1945 y 1952. Las metáforas alimentan la idea de las *Unités*: La cartuja de Ema, recuerdo del viaje de Italia, el barco, recuerdo del trasatlántico que lo lleva a Sudamérica, y la rejilla, el botellero contenedor de botellas (Gravugnolo, 2009: 414-415).

Los precedentes de las *Unités* hay que encontrarlos en las obras de los “utópicos sin lápiz”, Balzac, Fourier, Considérant, Prouhon, pero también en la “ciudad vertical” de Hénard, o en el no ejecutado complejo residencial de Inzersdorferstrasse de Loos para Viena de 1923. Pero también el Narcomfin de Ginzburg en Moscú (1932), con sus tejados-teraza, sus pilotis, ventanas continuas, calle interior, servicios colectivos y las viviendas dúplex, resulta revelándose como el antecedente más directo de las *Unités*, aunque la Unidad de Habitación sea en realidad el punto de llegada de una serie de ideas que se pueden rastrear desde 25 años atrás. Es el caso de la Maison Citrohan uno de ellos (1920-1922), los *Inmeubles-Villas*, o las reiteradas propuestas para Argel, o los intentos fallidos de aplicación del “nuevo modelo residencial” en 1945 para la reconstrucción de St. Dié y de Rochelle-La-Pallice (Op. cit.: 416).

Inaugurada en Octubre de 1952, esta *Unité* se halla dispuesta según la orientación “racional” Norte-Sur. Esta arquitectura “u-tópica”, en sentido literal, y autosuficiente, podría viajar virtualmente a cualquier clima y “anclar” en cualquier lugar en medio del verde. El sol artificial sostiene el micro sistema urbano, compuesto por la rejilla estructural y alrededor de 400 viviendas dispuestas en 23 tipos diferentes, con calles interiores y servicios a media altura del bloque, sin dejar de mencionar la terraza brise-soleil, con los espacios equipados para el cuerpo y el espíritu sobre la gran terraza: solatium, guardería, piscina, gimnasio y un teatro al aire libre (Op. cit.: 420).

La Crisis del Funcionalismo y la Modernidad. Ante el peligro de la consolidación de la “vulgaridad de las megaestructuras” y de “huidas irónicas (...) hacia una utopía propia del comic”, se opone la crítica que valora la herencia cultural del pasado. La modernidad se deslegitima con el principio de “eliminación del pasado”, pasado del que la propia modernidad se nutre más de tres décadas después de esa modernidad heroica e histórica. Ya, impuesta la modernidad antihistórica, el enemigo no es el “exceso de historicismo” sino la ausencia de “sentido histórico”. Urge entonces la revisión crítica de la Carta de Atenas, y es el propio Giedion quien hace un llamado sobre *The need for a New Monumentality*¹⁸ (1944). Precisamente las más refinadas indicaciones sobre el modo de volver a tender un puente con la época precedente proviene de los grandes maestros del moderno como Le Corbusier “redescubriendo la India” en Chandigarh o Mies, en la Neue Nationalgalerie de Berlín Oeste, evocando el

¹⁸ La Necesidad de una Nueva Monumentalidad.

espíritu de Schinkel. En estos casos, los maestros han comprendido que volver la vista al pasado representa evitar los riesgos de repetir eternamente las formas puristas de los “años heroicos” (Op. cit.: 423-425).

Pevsner publica horrorizado un ensayo en 1961 *The Return of Historicism*, donde constata el “retorno del monstruo”. Mientras que para el historiador Pevsner el historicismo comporta cualidades negativas, patéticas, opresivas, reaccionarias e inmorales, para Watkin, a decir de Gravagnolo, designa “una metodología historiográfica basada en el presupuesto de que la historia de la humanidad tiene una trama y que si logramos desentrañar esta trama, tendremos en nuestras manos las llaves del futuro”. El dilema “¿continuidad o crisis?” se hace presente en el CIAM, que en 1951 está dedicado al tema *El corazón de la ciudad*, sintomático de la intolerancia hacia la ideología de la *tabula rasa*. Se reivindica a la callejuela, pero también las “necesidades emotivas”, la identidad y la comunidad. Se presta atención a los lenguajes espontáneos y populares por parte de los Smithson y Van Eyck. Candillis, Woods y otros investigan en torno a las “estructuras urbanas” (Op. cit.: 425-428).

Los principios básicos del movimiento moderno no han sido cuestionados, sin embargo, Van Eyck en su “guardería-ciudad” Kinderhuis, Amsterdam, 1961, da lugar a callejuelas y espacios tipo plazuelas, en tanto que los Smithson, en 1952, proyectan Golden Lane, que no se realiza, pero introducen “la poética del recorrido”. Rowe, sin mayor rubor y sin provocar escándalo, en 1947 publica su ensayo de comparación suprahistórica de Paladio y Le Corbusier *The mathematics of the ideal villa*, y Wittkower, 1949, alejado de las veleidades modernas publica su riguroso ensayo *Architectural Principles in the Age of Humanism*, de amplia influencia en el debate arquitectónico.

Se trata, como Proust, de recuperar el tiempo perdido. Esto empieza con la posguerra y lo pone de manifiesto Rowe en su *Ciudad Collage: La ciudad del collage y la reconquista del tiempo* (Rowe, 1981: 117). En el CIAM de Dubrovnik (1956), las dudas y los replanteamientos críticos llevan a la formación del Team X, grupo encargado de preparar las bases para el siguiente Congreso en Otterlo, Holanda, 1959, donde se decreta la disolución definitiva de los CIAM. Aldo Van Eyck había hecho un llamado a incorporar de nuevo “lo antiguo en lo nuevo”. Y es en este sentido que Kahn se erige como “profeta de la “reconquista del tiempo” en esta fase. Su mensaje cae en suelo fértil italiano, suelo abonado en la tradición de los estudios urbanos desde tiempos de Cataneo con *La città considerata come principio ideale delle istorie italiane* (1858), Giovannoni y su *Vecchie città ed edilizia nuova* (1913), y Quaroni y *L'architettura delle città* (1939). Esa visión urbana de la arquitectura italiana se revitaliza con el aporte de otros destacados autores entre los que sobresale, incluyendo su praxis, E. N. Rogers de BBPR y la Torre Velasca. La obra crítica de Rogers tendrá continuidad desde la revista Cassabella en arquitectos y críticos como Gregotti, A. Rossi, y otros (Gravagnolo, 2009: 429-433). La evocación antes que la cita, y la pertenencia al lugar, reencontrando el sentido histórico, son aportes debidos al país de la bota antes que a ningún otro. La milenaria civilización latina contribuyendo a la recuperación de la historia.

Los Aportes Británicos: De las utopías a las subtopías. La Utopía de MARS. Gran Bretaña no ha sido suelo fértil para las utopías cuyas pocas manifestaciones tempranas, desde el S. XVIII acabaron ahogadas por el academicismo. Es más, Utopía¹⁹ nace en Gran Bretaña con Tomás Moro. Hubo que esperar hasta el S. XX para que, como resultado de los CIAM, surgiese el Modern Architectural Research Group, MARS, (Grupo de Investigación de la Arquitectura Moderna) y comenzaran a aparecer nuevos proyectos utópicos. Uno de ellos fue el plan para Londres del MARS, completado justo antes de estallar la guerra (Johnson-Marshall, 1979: 138).

El Plan se basaba en un profundo estudio desarrollado por un grupo de destacados arquitectos, y aunque no tenía posibilidades de ser llevado a la práctica, contenía una gran cantidad de propuestas imaginativas. Establece el grupo por vez primera un diagrama global, a escala regional, de los elementos principales de las metrópolis, desarrollándolo después en sucesivas etapas hasta llegar al diseño de las unidades residenciales. Una de las consecuencias de este proyecto teórico fue que uno de sus artífices, Arthur Ling, entra a

¹⁹ El concepto **utopía** designa la proyección de un mundo idealizado que se presenta como alternativo al mundo realmente existente, ejerciendo así una crítica sobre éste. El término fue concebido por Tomás Moro en su obra *Dē Optimo Rēpūblicae Statu dēque Nova Insula Ūtopia*, publicado en 1516.

trabajar a continuación como urbanista en el equipo de Abercrombie en el Plan para el condado de Londres, y después como funcionario del London County Council. Sin lugar a dudas que el ejercicio teórico de la preguerra le sirvió de mucho para su posterior trabajo oficial (Ib.).

El proyecto de MARS (1942) rompe con la continuidad del tejido urbano y propone una serie de barrios separados por zonas verdes y unidos en forma de peine a un eje principal que atraviesa el centro histórico y las zonas industriales, a lo largo del Támesis. La Academia real publica en 1943, un plan de ordenación del centro según los conceptos tradicionales de valoración formal. Pero, en 1944, el County Council de Londres adopta en conjunto el plan de P. Abercrombie y Forshaw (Benévolo, Leonardo, 1979: 755).

La Reconstrucción de Saint Dié y el "modernismo". Casi concluida la segunda gran guerra Francia debe acometer la tarea de reconstruir sus ciudades. El Ministerio de reconstrucción y Urbanismo es el encargado, y para ello se crean nuevas leyes que se materializan en la redacción de distintos proyectos de ciudades afectadas.

La reconstrucción exacta exigida por la ley caracteriza los primeros proyectos: Saint-Malo, Blois, Castellón, Gien y Ammerschwih. En Le Havre y Tolón se recurren a formas contemporáneas. Dos tendencias estéticas predominan en estas operaciones: Una tradicional, prototipo de Saint-Malo, y otra de tipo racionalista en Caen, Le Havre, Tolón, etc. Hay una tercera de tipo "modernista", representada por Royan y Saint-Dié, cuyos planes no llegaron a realizarse (Delfante, 2006: 391). Esta ciudad fue total y sistemáticamente destruida por la retirada alemana, salvándose únicamente la catedral. Para la reconstrucción Le Corbusier ideó una planta con ocho unidades de habitación para una población de veinte mil habitantes, cada una con sus propios servicios y todos los equipamientos básicos: comercios, escuela, clubs para adultos y para niños, comunicados por una calle interior, y con un gimnasio sobre la cubierta. Y todas ellas rodeadas de parques. Le Corbusier proyecta en función del paisaje montañoso que rodea a la ciudad, en cuyo corazón su centro dejaría sentir toda su fuerza y dinamismo. Este nuevo centro incluye en las inmediaciones de la catedral: un edificio de oficinas administrativas, un centro turístico, un local sindical y almacenes. Un dique sobre el Meurthe comunica el centro con la otra orilla, destinada a actividades industriales propias de una escuela de formación profesional.

La planta, libre, de Le Corbusier dispone de un sistema de circulación muy jerarquizado para preservar el centro. Todas las construcciones se piensan en términos estrictamente contemporáneos (Op. cit. 393). El proyecto es la expresión real de todas las paradojas que comparten la obra de Le Corbusier: El programa contemporáneo y de futuro se traduce en una composición que da la espalda a los estándares de la ciudad tradicional, sin embargo dada la composición muy clásica, está en deuda con los principios renacentistas y clasicistas (Ib.).

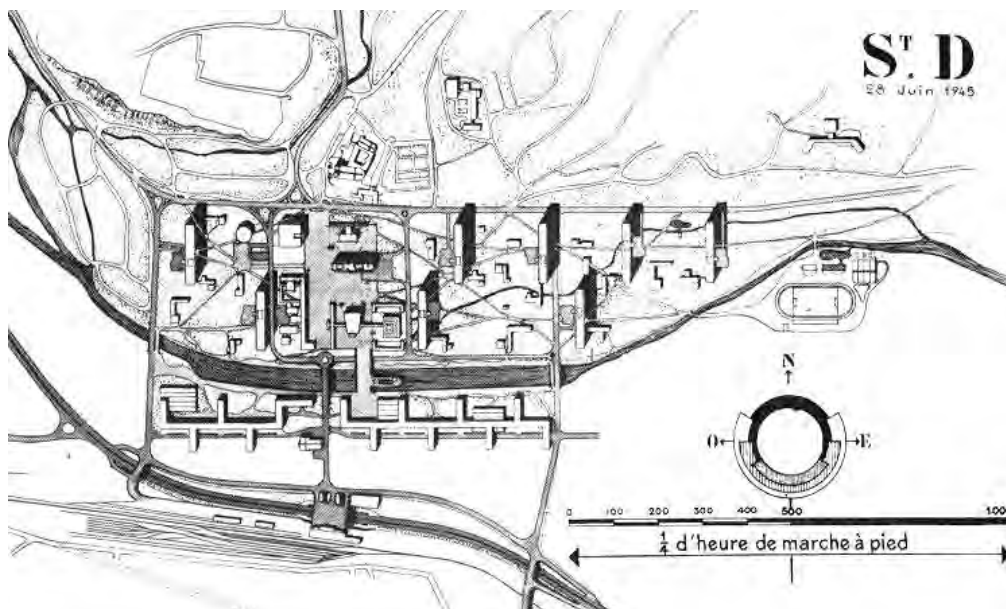


Fig. 16. Plano de Saint Dié, por Le Corbusier, 1946.

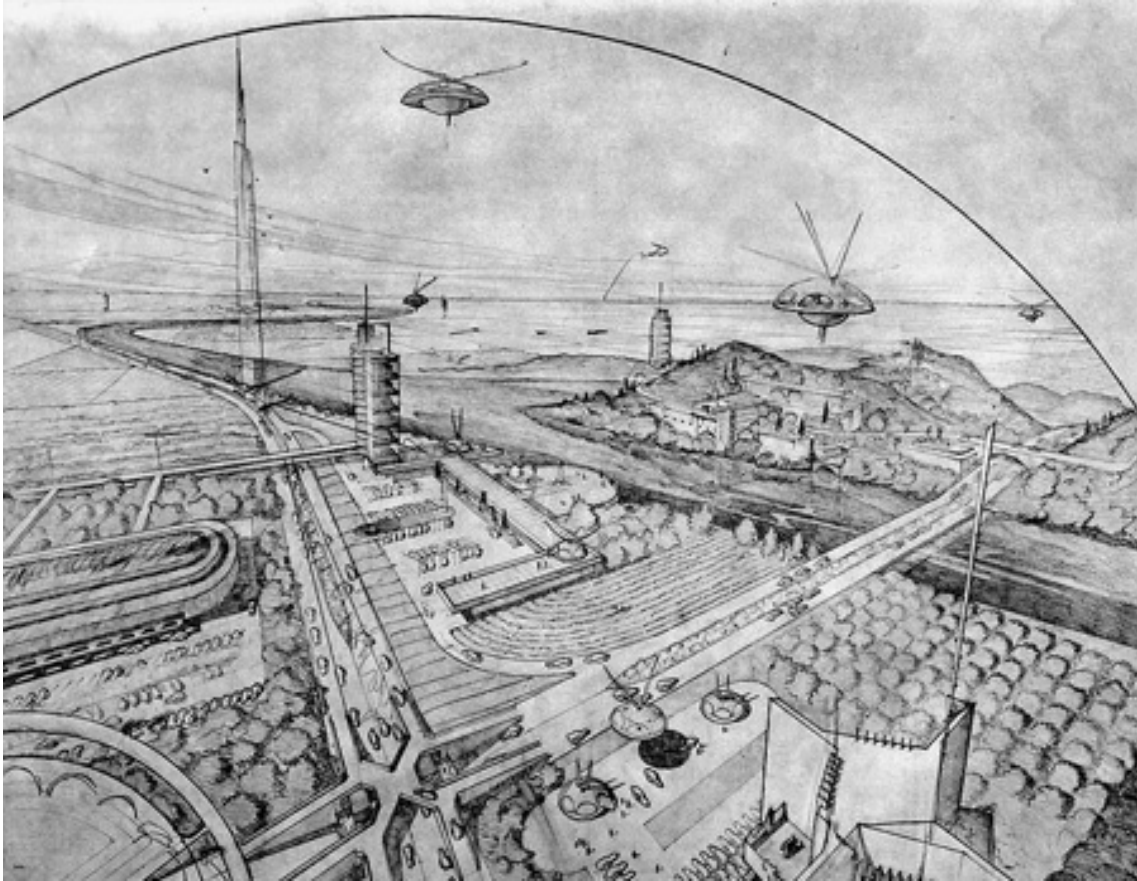


Fig. 17. Broadacre City por Frank Lloyd Wright

2.2 La situación urbana en Norteamérica.

A fines del S. XIX EUA ya se encuentra a la cabeza del mundo en producción industrial. Entre 1860 y 1890, la producción estadounidense de hierro y acero, es mayor que las de Francia, Gran Bretaña, Alemania y Austria-Hungría juntas (González, 2003: 19). Con la incorporación de Hawai en 1898, comienza la inmigración japonesa. A los inmigrantes chinos, tan numerosos durante la fiebre del oro, se les ha cerrado las puertas del mismo modo que a los inmigrantes negros y latinos, aún siendo europeos, pues se alienta sólo la inmigración de germánicos y postgermánicos (anglosajones y “vikings”). No se admiten eslavos. En las primeras décadas del primer siglo, EUA ya está preparado para desempeñar un papel preponderante en la economía y la política mundial. Concluyendo el primer conflicto mundial, en la conferencia de Versalles EUA participa a l lado de las potencias vencedoras.

Con el ascenso del nazismo al poder, miles de profesionales, muchos judíos entre ellos, emigran a América, entre otros, los que hicieron la Bauhaus: Gropius, Mies, Moholy-Nagy, Giedion, Sert, Saarinen, entre otros.

La Utopía Urbana de Lloyd Wright: Broadacre City.

El genio individual y fértil de Frank Lloyd Wright elabora en *Broad Acre City* un proyecto utópico²⁰ basado en la dotación de grandes espacios libres. Cada edificio está bastante alejado de los edificios vecinos en un diseño ruralista en el que los árboles y los cultivos dominan sobre las formas urbanas. Pocos países disponen de espacio suficiente para permitir

²⁰ De *Utopia*, en referencia a la utopía *made in USA*, de Wright, y a Usonia, término utilizado por Frank Lloyd Wright para referirse a su visión particular del paisaje de los Estados Unidos, incluyendo el urbanismo de sus ciudades, y la arquitectura de sus edificios.

una ocupación tan extensiva del suelo que sólo podría aplicarse a determinados tipos de comunidades, como puede ser un grupo de establecimientos docentes (Johnson-Marshall, 1979: 137).

La City Beautiful o Ciudad Bella

“El trazado en damero de las ciudades americanas es muy característico, pero también algo limitado. A finales del siglo XIX un grupo de urbanistas estadounidenses trataron de enriquecer el trazado en damero con elementos barrocos como grandes plazas y bulevares diagonales, para conseguir lo que ellos llamaron la City Beautiful” (Wilkinson, 2010: 92).

Daniel Burnham (1846-1912) es el profeta de la Ciudad Bella norteamericana. Este movimiento se origina en las grandes ciudades europeas con sus grandes alamedas y bulevares decimonónicos. Sus modelos son la reconstrucción haussmanniana de París y la construcción del Ringstrasse vienés. Sin embargo es en las grandes ciudades comerciales del centro y oeste norteamericano y en las nuevas capitales de las partes más alejadas del Imperio Británico. En el primer caso con la finalidad de superar los complejos colectivos de inferioridad y de estimular las empresas, y en el segundo con explícito afán de expresión de dominio imperial y predominio racial.

El movimiento regresa a Europa y culmina en los 30 auspiciado por dictaduras totalitarias (Hall, 1996: 186). Fue este movimiento un aliado del Beaux-Arts, carente de objetivos sociales y altamente seductor de las tiranías.

Burnham, quien se había enriquecido muy joven construyendo rascacielos y siendo responsable de la Exposición Mundial de Columbia, de 1893, acepta trabajos de urbanismo por muy poca o ninguna remuneración. Su Plan de Chicago (1909) es el mejor de sus proyectos. Reconstruye el Mall de Washington D.C., culminándose en 1922, tras casi veinte años de polémica.

Las Neighborhood Units (1929)

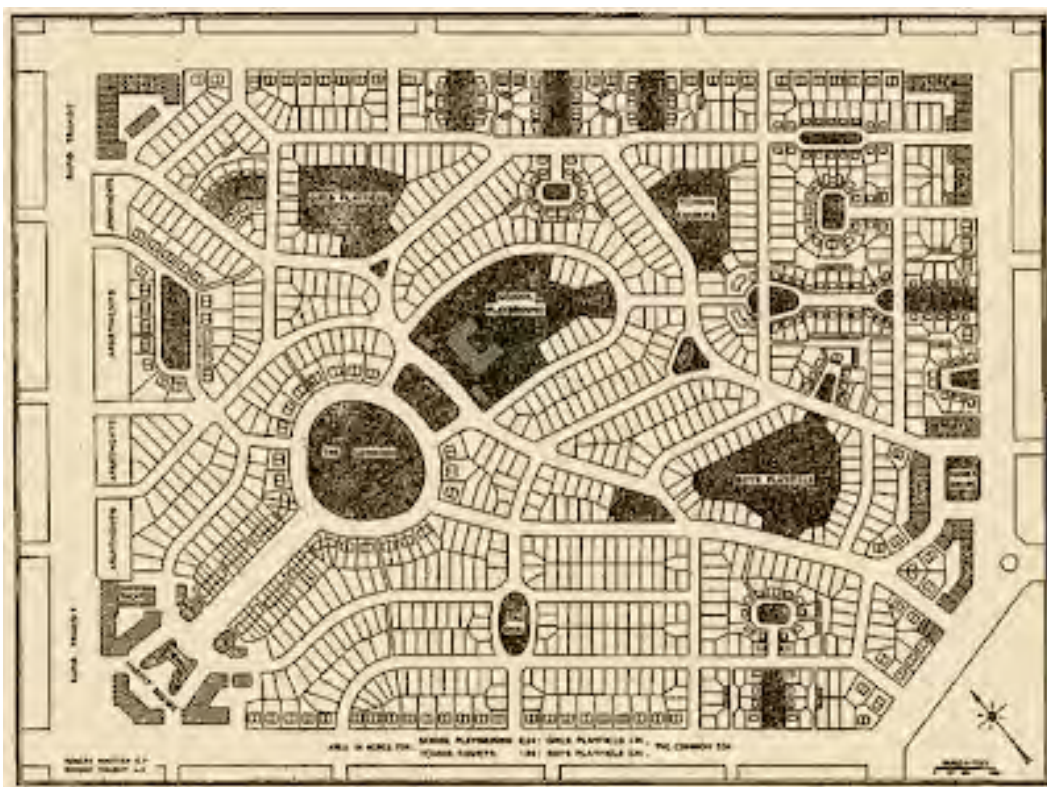


Fig. 18. Plano de una Unidad Vecinal dibujado por Perry, 1929-36.

En Norteamérica, un grupo de profesionales entre los que se encontraban Perry, Stein, Wright y Mumford, batallaron desde diversos frentes por los ideales de la ciudad jardín. Clarence Perry es el artífice de las Neighborhood Units o Unidades Vecinales. Desde los años 20 se ocupa de la creación de conjuntos de viviendas dotados de servicios colectivos. En 1929 publica su célebre esquema de unidad vecinal de gran influencia en el urbanismo contemporáneo. Fueron tres los temas de gran trascendencia planteados por Perry: La separación del tráfico rodado y peatonal; la idea de unidad urbana autónoma dotada de servicios propios y, la idea de ciudad como agregado de unidades urbanas (Pérez, 2010: 56).

La idea de Perry es dar respuestas a problemas técnicos, específicamente a las nuevas exigencias que impone el automóvil privado a la ordenación urbana, traducida principalmente en el peligro a que se exponen las personas en contacto con el tráfico rodado a alta velocidad, por lo que propone la separación de tráfico rodado y peatonal. En Estados Unidos la propuesta de Perry forma parte de una corriente de pensamiento que ya había dado ejemplos como los Forest Hill Garden, una versión norteamericana de las Hoffe vienas, edificios con servicios. Wright y Stein aplican principios similares a los de Perry en el conjunto Sunnyside Gardens en 1924 y en lo que se constituiría el modelo canónico en 1928: Radburn (Op. cit.: 57).

Concebidas como unidades autosuficientes para 5 mil personas, provistos de centro comunitario, escuelas y otras instituciones, situadas a cuatro minutos a pie de cualquier edificio. Perry concibe esta unidad de vecindad como una unidad social a pequeña escala que estimularía la iniciativa local y restauraría la participación democrática a un nivel que tan característico había sido en los pequeños pueblos de Nueva Inglaterra (Galantay 1975: 91). Este concepto tuvo una gran acogida en Latinoamérica gracias a la UV3, obra gestada e impulsada por Belaúnde en Lima, proyectada en 1945 y luego en Europa con las New Towns británicas desde 1946.

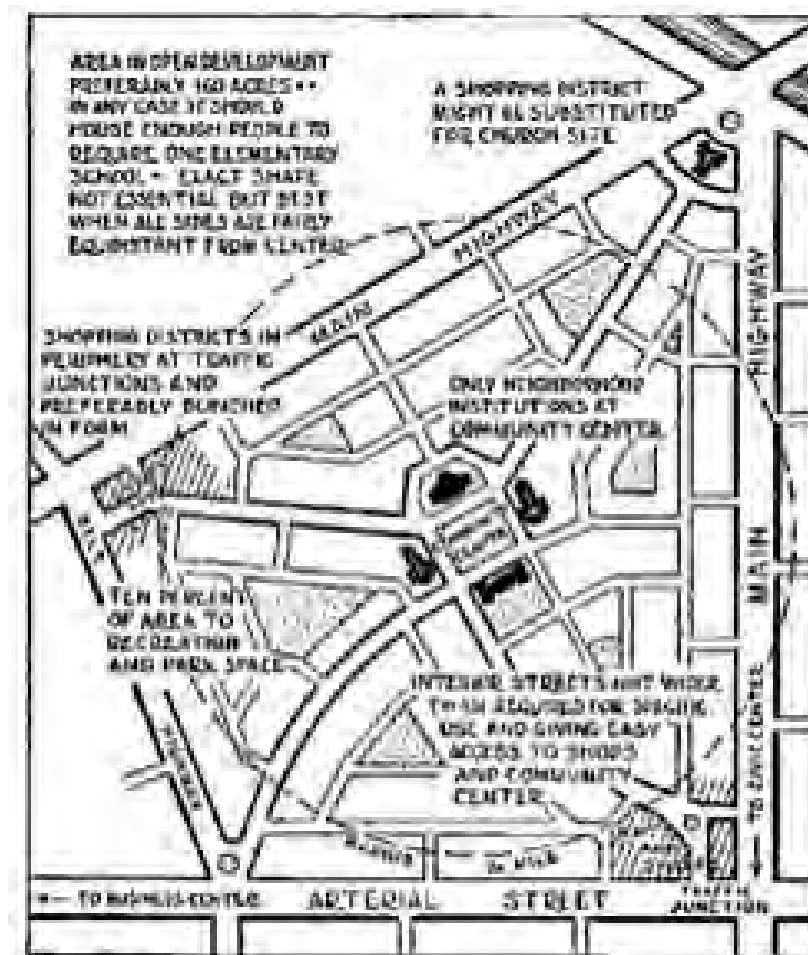


Fig. 19. Perry. Esquema de una Unidad Vecinal, 1929.



Fig. 20. Radburn, de C. Stein y H. Wright 1929. Fragmento que llegó a construirse antes de verse afectado por el crack.

GENERAL PLAN SHOWING NEIGHBORHOODS

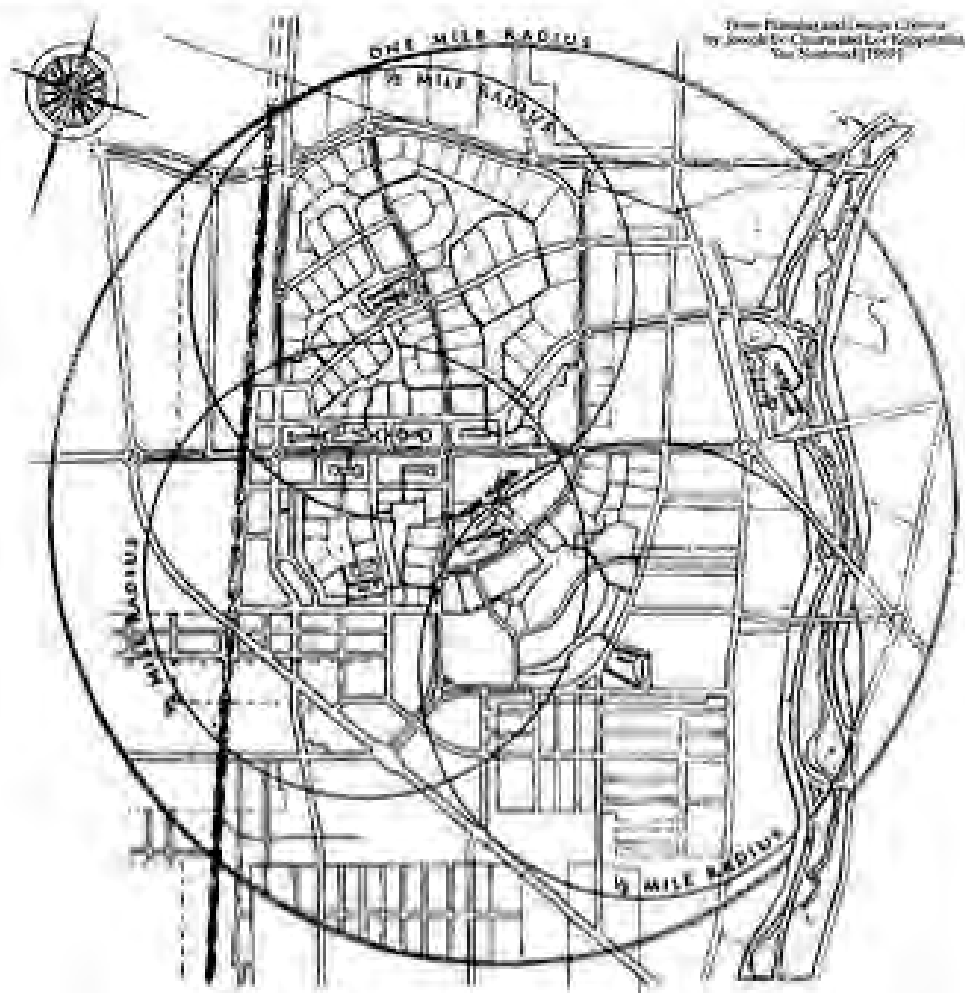


Fig. 21. Radburn. Plano de la ciudad.



Fig. 22. Radburn, New Jersey, 1928. Primera Unidad Vecinal, que no llega a completarse por el crac de 1929.

La Radburn (1928)

La primera ciudad jardín norteamericana popularizó otra innovación: Radburn, diseñada por Stein y Wright. Proyectada en 1928 para albergar a 25,000 habitantes en tres barrios, la ciudad no se pudo culminar a causa de la depresión. Sin embargo, el único barrio concluido bastó para demostrar los méritos del “esquema Radburn”, un ingenioso artificio para la separación horizontal de las áreas peatonales y vehiculares. Calles sin salida dan acceso a conjuntos de 20 casas incrustados en bandas ajardinadas a la manera de ruedas dentadas. Las bandas verdes conectan con grandes espacios comunes en el centro de la supermanzana (lb.).

El terreno se halla a 16 millas de Nueva York y es del mismo tamaño que el modelo de Howard. Más que una ciudad autónoma, Radburn es una ciudad dormitorio donde sus habitantes trabajan en la cercana Nueva York, a la que une una carretera y una línea ferroviaria. Al sur de la carretera estaba previsto un grupo de edificios industriales, en tanto que en la entrada a la ciudad, próximo a la carretera principal se localizaba un centro comercial de carácter regional (Pérez, 2010: 57).

En cinco puntos Stein enuncia los principios que inspiran el proyecto: (1) Sustitución de las manzanas tradicionales por supermanzanas libres de vías de tráfico; (2) Introducción de cuatro categorías funcionales de calles; (3) Separación de la circulación peatonal y la rodada creando una red especial de caminos para peatones y cruces a dos niveles donde ambas circulaciones se encuentran; (4) Orientación de las habitaciones principales de las casas hacia los jardines y calles peatonales, y no hacia las calles de tráfico rodado; y (5) Introducción en el interior de las

supermanzanas de grandes espacios verdes formando parques lineales que se ramifican por toda la ciudad.

Las zonas residenciales de la ciudad se dividen en megabloques, cada una con una red de callejones sin salida que dan a las calles una sensación de aislamiento y privacidad. Las carreteras de acceso local están separadas de la principal mediante vías que ayudan al tráfico a fluir y facilitan la circulación. Radburn influye en el urbanismo contemporáneo fuertemente, al extremo que, la jerarquía de calles y las vías peatonales, fueron adoptadas por los CIAM y proyectos como Chandigarh (Wilkinson, 2010: 149).

Los Greenbelt del New Deal (1933). Pueblos contra el desempleo.

Roosevelt, dentro de su programa de New Deal, contempla la construcción de pueblos greenbelt, o cinturones verdes, la versión americana de ciudad jardín. La idea era suministrar trabajo útil que aliviase el desempleo. Hacia 1933 se fundan varios.

Un cinturón verde o greenbelt es una política o una designación de la utilización del suelo usada en el planeamiento para conservar áreas de la tierra en gran parte subdesarrollada, salvaje, o agrícola de las zonas urbanas circundantes o vecinas. El cinturón verde tiene muchas ventajas para la gente: caminando, acampando, con áreas de ciclismo cerca de las ciudades y de los pueblos, lugares para las plantas y los animales silvestres, un aire más limpio y agua.

Los pueblos Greenbelt buscaron ubicaciones rurales, dentro de la esfera de acción metropolitana. Tomaron tierra atractiva y bien provista de accesos básicos (ferrocarriles y carretera). Plantearon en seguida, como base, una buena distribución de áreas construidas y libres, dando a éstas una inalterable amplitud, aseguraron el cinturón rural, intocable para otros usos. Asimismo estructuraron la comunidad en barrios bien definidos y provistos de las comodidades elementales, que completa el amplio centro cívico común (EAP, 1954).

Aunque los pueblos Greenbelt seguían siendo pequeños, entre 3 y 7 mil habitantes, y carecían de industrias, popularizaron aún más los elementos fundamentales del concepto de la ciudad jardín en Norteamérica (Galantay, 1975: 93).

Exurbs: Los Barrios Suburbanos. Levittown

En la posguerra, EE.UU. afronta el problema de la escasez de viviendas mediante proyectos a gran escala, cuya única preocupación es “ofrecer un buen hogar a un buen precio” (Op. cit.: 109). Dado que casi todas las familias eran propietarias de al menos un coche, propició la extensión urbana y las clases medias abandonan las ciudades en busca de nuevos modos de vida en los suburbios. Los pequeños negocios siguieron a sus clientes dando origen al centro comercial suburbano, accesible únicamente con el coche (lb.).

El primer barrio residencial suburbano es Levittown, inaugurado en 1947, floreciendo miles de ellos durante las siguientes décadas. Dichas zonas residenciales se convierten en símbolos de prosperidad de la nación durante la posguerra. Esa marcha de la clase media de las ciudades sume a muchas de ellas en decadencia (fuga blanca). Estas zonas residenciales convierten a millones de norteamericanos en dependientes del automóvil, lo que contribuye al aumento de la contaminación del aire, dependencia de la importación petrolera y aumento de la tasa de obesidad (Kidder, 2009: 288).

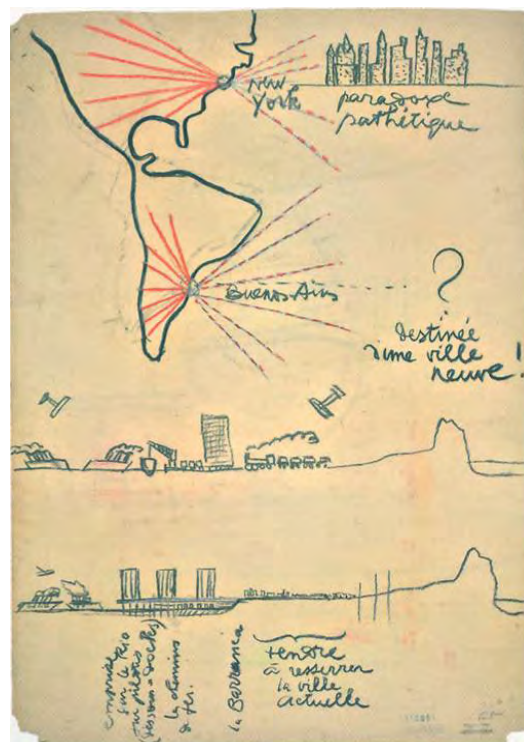


Fig. 23. Sudamérica en los croquis de Le corbusier.

2.3. Contexto Histórico latinoamericano. Las *Extopías*²¹

Las utopías de la modernidad ensayadas en suelo latinoamericano no han sido de concepción nativa en ningún caso, sino importaciones desde el hemisferio norte. Por un lado se importa la modernidad eurotópica, europea químicamente pura, que denominamos modernidad fluvial, por haber ingresado por dos “ríos”: por el Río de La Plata y Río de Janeiro, y por otro lado, la modernidad Eutópica, de influencia euro-estadounidense, proveniente desde Estados Unidos de América, que ingresa desde el norte, patrocinada por el Departamento de Estado Norteamericano, con implicancias geoestratégicas, geopolíticas y geoeconómicas.

En el primer caso estamos ante la imponente presencia de Le Corbusier, quien desde París invade el subcontinente y se introduce por el sur, por el estuario del Río de La Plata, continuando luego viaje por Río de Janeiro: el cuervo convertido en cigüeña venida desde la ciudad luz para alumbrar la modernidad urbana. Nuevos aires desde Buenos Aires. En el segundo caso estamos ante la presencia de TPA y Sert, antiguo delfín del Cuervo desde sus épocas en GATCPAC y los primeros CIAM, quien llega a Latinoamérica convertido en una suerte de Adelantado, con poderes plenipotenciarios de los CIAM y el Departamento de Estado Norteamericano, y posteriormente como catedrático de Yale, Decano y Presidente de la Escuela de Arquitectura de Harvard y Gran Mariscal de los CIAM, al ser nombrado presidente de estos congresos desde 1947 en Londres. Todo esto sin perder su condición de agente del Departamento de Estado norteamericano

En Bogotá, las fuerzas modernizadoras, provenientes del norte y del sur se dan cita. Hoy el padrinazgo se ha convertido en matrimonio ideológico, en sociedad, cuyo desenlace es el mismo que se da y se dará para toda la región: lo que comienza como un gran romance y con mucho entusiasmo acabará en sórdido fracaso, al no funcionar, más por la coyuntura política y social que por gestión de los modernos y funcionales arquitectos.

²¹ Al hablar de extopías estamos haciendo referencia a las utopías foráneas que se aplican en suelo latinoamericano.

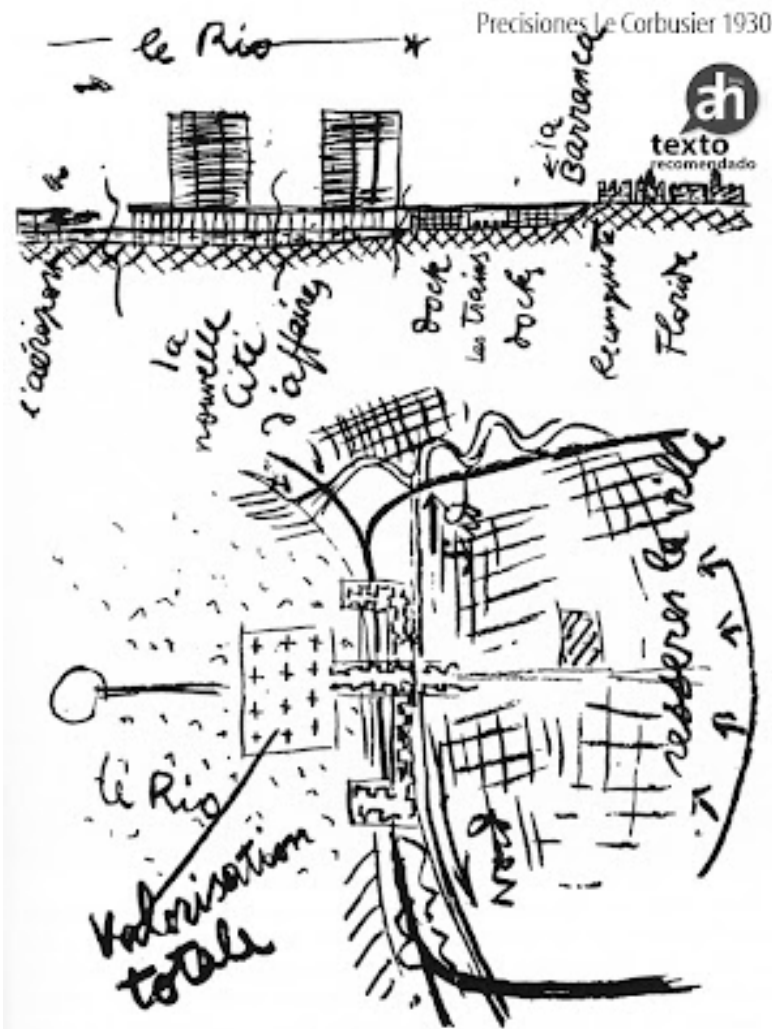


Fig. 24. Buenos Aires en los esquemas de Le Corbusier. 1929

Europías Australes. El Cuervo en Sudamerica ¿buen o mal agüero?

En el verano de 1929 le Corbusier es invitado a la Argentina. Da diez conferencias en Buenos Aires, dos en Montevideo y dos en Sao Paulo. Ya de regreso redacta un resumen de ella en el paquebote *Lutetia*. En el paquebote se le ha facilitado un camarote de lujo donde puede desplegar sus gráficos que ha improvisado y que serán el punto de partida de su libro *Précisions sur un état présent de l'Architecture et de l'Urbanisme*, que aparece a su regreso y enuncia los principios de arquitectura y urbanismo desarrollados hasta entonces por su autor.

Es también un homenaje a los países y a los hombres de América del Sur que tanto lo entusiasmaron. La obra no es didáctica. Inspirada en la belleza paradisíaca de la naturaleza americana, es la epopeya de la arquitectura moderna, de cuyos ríos con meandros que él ha seguido por el aire colige que sus *redents* previstos por él con anterioridad, sigue las eternas leyes de la naturaleza (Moos, 1977: 208).

La Plata Llega Sola I. El Cuervo y Buenos Aires. Buenos Aires, capital y puerto comercial de Argentina, es una de las primeras ciudades de América en experimentar un rápido crecimiento. Ya en 1887 al definir su perímetro "federal" engloba los antiguos poblados de Belgrano y Flores. Tres grandes intervenciones urbanas de carácter ornamental monumentalista caracterizaron ese crecimiento en 1883-1887, 1911, y 1924.

La parisina estética formalista y monumental que habían presidido las planificaciones sucesivas mencionadas parecía agotada en 1930. En este período la ciudad comienza su desarrollo industrial con transformaciones en las formas de vida que exigen grandes espacios públicos, centros de recreación, clubes y uso mayor de la ciudad en lo social y cultural. Es en estos complejos momentos en que hace su aparición Le Corbusier (1929) y definiéndola como “Buenos Aires la ciudad sin esperanza” le agregó el toque de utopía, retomando la antigua idea de 1824 de la “*New Town*” sobre el río (sic) (Gutiérrez, 1992: 687-8).

Los croquis que realiza Le Corbusier tanto para Río como para Buenos Aires evocan concepciones enteramente nuevas de urbanización, empleando técnicas modernas cuyo principio consiste en establecer las grandes circulaciones de automóviles en las ciudades inextricables. En Buenos Aires la propuesta de Le Corbusier consiste en dotar a la villa de un centro de negocios en forma de rascacielos, instalado en el Río de la Plata, cuyo lecho está constituido por rocas sólidas de hasta 18 metros de profundidad (Boesiger, 98: 324).

La Plata Llega Sola II. El Cuervo y Montevideo. El principio de la villa contemporánea no basta para resolver los problemas que plantean Montevideo y Sao Paulo. ¿De qué forma, por ejemplo, instalar un centro comercial en la agitada y abrupta costa de Montevideo? Se ha hecho un tímido intento: en una faja de tierra, muy cerca del puerto, se levanta un pequeño rascacielos. La fachada posterior da, naturalmente, a la escarpada colina cercana: el resultado es poco satisfactorio. Pero la proposición de Le Corbusier no se hace esperar (Moos, 77: 208).

La propuesta de Le Corbusier consiste en una ciudad de negocios acorde con la topografía (Boesiger, 1982: 177), donde una imponente edificación-autopista se incrusta en la montaña y se une al sistema arterial ciudadano. Del mismo modo que en la *Ville Contemporaine* de 1922, la circulación es su punto de apoyo, proponiendo una vía de circulación principal en la parte alta de la ciudad. Desde la meseta se extenderá hacia el mar como un viaducto. Esta plataforma domina el puerto desde 80 metros, y las oficinas de la *cité d'affaires*²² estarán suspendidas, como desde una percha. El resultado es un “*gratte-mer* antes que un “*gratte-ciel*”²³ (Moos, 77: 209).

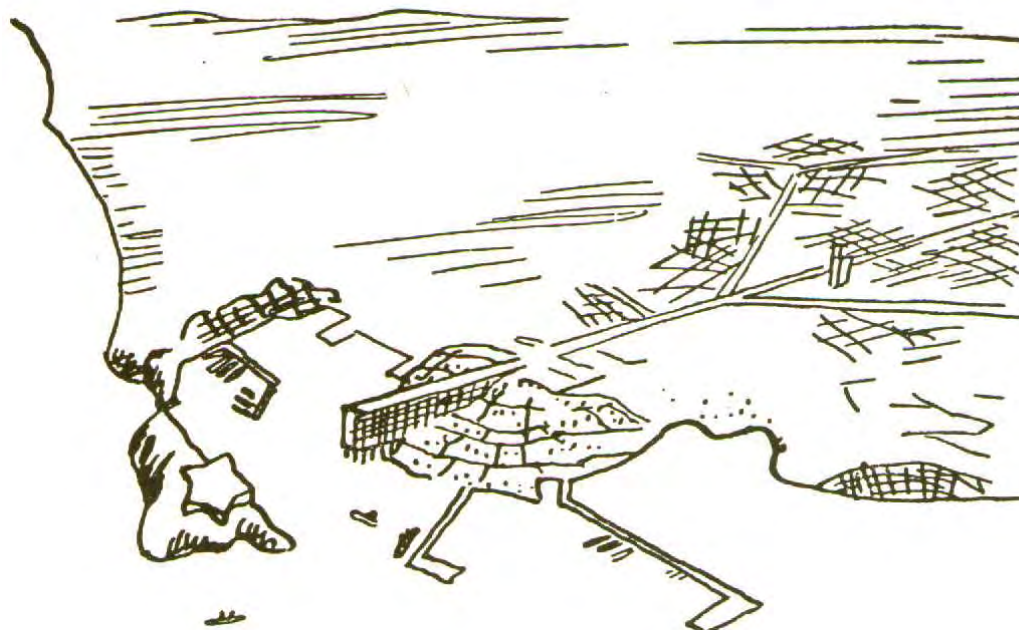


Fig. 25. Le Corbusier, estudio de Urbanización de Montevideo. 1929.

²²Ciudad de negocios.

²³Gratte-mer: tajamar, dique. Gratte-ciel: rascacielo.



Fig. 26. Le Corbusier, estudio de urbanización de Rio de Janeiro.

El Cuervo y Río de Janeiro. La Utopía Carioca. En los proyectos de Buenos Aires, Río y Argel alcanza su punto culminante el despotismo del arquitecto artista que no sólo transforma ciudades, sino regiones enteras. Ante Río, 1929, el entusiasmo de Le Corbusier es desbordante. Al ver la ciudad con ojos de turista de lujo, inclusive la miseria de las favelas le parece pintoresca. Le Corbusier ensalza Río ante los arquitectos de la ciudad. Se somete a la ciudad o por el contrario acomete una partida mano a mano, la del “hombre-que-se-afirma” contra o con la “naturaleza-que-está-ahí.” Aunque en un principio estaba convencido de que sería imposible construir dado el paisaje que rodeaba la ciudad, después cambió de idea y realizó varios apuntes entre 1929 y 1936. Echando mano de su cuaderno de apuntes, y con líneas audaces y simples, entroncó las colinas, la ciudad y las playas con una arquitectura que, como un acueducto gigantesco, habría surcado –y destruido- el paisaje, el cual en el fondo no tenía porqué ser preservado, sino puesto al servicio de la arquitectura. La interpretación de la ciudad consistiría en una línea única, cuyo canto concuerda con el fogoso *capriccio* de las montañas: la horizontal (Huse, 85: 98-100).

Concibe así la autopista urbana, en cuyas bases se encontrarán los bloques de vivienda hasta una altura de treinta metros en un primer estadio para luego alcanzar hasta los 100 metros. El arquitecto alaba el servicio colectivo de tales apartamentos, sus jardines colgantes y sus paredes de cristal “arriba, en el aire, casi como si fueran el nido de un pájaro”. (*Op. cit.*: 100). En el Plan *Obús* para Argel retomará el tema.

El Cuervo y La Utopía Paulista (1929). Sao Paulo, a diferencia de las otras grandes ciudades sudamericanas visitadas por Le Corbusier, no se halla a orillas del mar sino separada de ésta por la Sierra de Mar, sobre una meseta a 800msnm. El centro histórico se halla sobre una colina rodeada por los ríos: el Tamantuathey y el Anhanagabahú. Desde aquí la ciudad se extiende en un diámetro aproximado de 45 km. (Monteys, 1996: 181).

Cual Cardo y Decumanos modernos, la propuesta de Le Corbusier, un estudio de urbanización de Sao Paulo, supone la construcción de dos ejes, dos autopistas, que se cortan ortogonalmente en el centro de la ciudad. Le Corbusier lo describe: “Y si se hiciese lo siguiente: poner de colina a colina, de cumbre a cumbre: una regla horizontal de 45 kilómetros, luego, una segunda regla, aproximadamente en ángulo recto, para poder recorrer los otros puntos cardinales. Estas reglas rectas son las autopistas de gran penetración a la ciudad, en realidad, de gran tráfico. Ustedes no sobrevolarán la ciudad con sus coches, sino que la ‘sobre-correrán’, Estas autopistas que les propongo son unos gigantes viaductos. No hagan unos arcos costosos para estos viaductos, sino que pueden hacerlos sobre unas estructuras de cemento armado que podrán constituir unas oficinas en el centro de la ciudad y unos alojamientos en la

periferia. El cubo de estas oficinas y de estas viviendas será inmenso. ‘tomado en el aire’; es, por lo tanto, una magnífica valoración. Un proyecto preciso, un edicto” (Ib.).

Cerca al centro de la ciudad, donde se cruzan las dos autopistas, se aprecia un edificio sensiblemente cúbico, en cuyo techo se ubica un aeropuerto. Este conjunto de elementos, autopistas, aeropuertos, la *citté d'affaires*, puede ser considerado como una analogía al proyecto de la *Ville Radieuse* (Ib.). El edificio-autopista es una constante de sus propuestas tanto en Montevideo, Río de Janeiro y Sao Paulo. En África replicará éstas propuestas, pero no en el Plan Maciá ni los planes para París.



Fig.27. Estudio de urbanización para Sao Paulo por Le Corbusier, 1929.

Plan Director (Piloto) de Buenos Aires (1937). Esta propuesta nacida de la oficina de Corbu en París, es el más importante esfuerzo por llevar la modernidad urbana y arquitectónica a tierras gauchas. Nace de un trabajo que entonces los recién graduados Jorge Ferrari y Juan Kurchan realizan durante un año en el Taller de Le Corbusier. El plan es admirable por la capacidad anticipatoria y renovadora del proyecto. La aparición explosiva del trazado de autopistas, abierto en abanico desde un centro renovado a partir de una nueva monumentalidad que culmina en las cinco torres sobre el plano del estuario, “de cara al mundo”, muestra esto con la fuerza instantánea del golpe, quiebre histórico que se materializa en esos años. Este plan moderno que Ferrari y Kurchan ensayan a partir de su ciudad, forma parte del CIAM. Ferrari-Kurchan definen el plan como un “acto de fe”. Dice el texto introductorio: “Un plan director de los grandes lineamientos, manifiesta gráficamente los principios que dirigirán los estudios posteriores que se derivarán de él: da las grandes directivas; además es un acto de fe” (Molina, 1999: 133).

Un concepto biológico alumbra el plan: metamorfosis. También el modelo tomado de la medicina llevará a hablar de diagnóstico preliminar, identificación de la enfermedad y medidas para curar las ciudades en cuerpo y alma. Los puntos sobre los que se apoya el plan son: 1, Concentrar la ciudad; 2, Transformación molecular de la ciudad; 3, El despertar del sur; 4, Sistema cardíaco; 5, Los elementos; 6, Los órganos; 7, El comienzo de la acción. El estallido; y 8, Resultados éticos y estéticos (Op. cit.: 139-164).



Fig. 28. Plan Director de Buena Aires. 1937-1947.

Mi Buenos Aires Herido: Plan Bonet (1948-49). La Ciudad Frente al Río. Este Plan, contemporáneo al Plan Piloto de Lima, puede considerarse como una continuación del plan del 37, así como uno de los episodios importantes en los intentos de incorporar la modernidad arquitectónica y urbana en Buenos Aires. No se ejecutó por razones no sólo relacionadas al diseño, sino también por motivos económicos y políticos, lo que lo emparenta más aún al Plan Piloto de Lima, teniendo en consideración que con ello forma parte de la *catatopía*²⁴ urbana en suelo sudamericano. Al respecto, Molina afirma:

“Planes como los del CIAM o éste de la ciudad frente al Río son propuestas de órdenes totalizadores, organizaciones pensadas incluyendo todos los elementos de la vida comunitaria, y sus poderosas imágenes nos ponen frente a un mundo en que a la magnificencia del río se enfrenta la magnificencia de la ciudad como producto humano. (...) No hay lugar para la pobreza, para la desidia, para el caos, todo es armonioso. (...) Varias condiciones se dieron para que un enorme y valioso equipo pudiera ponerse a dar forma a este sueño” (Op. cit.: 167).

El proyecto, un estudio para un barrio de 50 mil habitantes en el Bajo Belgrano efectuado entre 1948-49, fue realizado por un equipo de arquitectos de valiosa experiencia dirigido por Jorge Ferrari Hardoy junto a sus tres consejeros: Antonio Bonet, Jorge Vivanco y M. Roca. Entre los jefes de departamento estaban Juan Kurchan, Ernesto Rogers y Clorindo Testa entre otros.

El proyecto de Pieza urbana tiene una imponente estructura a escala geográfica. La ribera, se libera en su totalidad como espacio verde y público incorporándose un sistema de autopistas limpio que se adelanta por cincuenta años. Después se resuelve con dos vías pasantes (hoy Libertad y Lugones) y transversales que prolongan calles de la trama de Belgrano tomando una de cada cuatro cuadras y formalizando así la “supermanzana”.

²⁴Catatopía: Utopía catalana. Bonet era catalán como Sert y colaboró con éste en sus inicios.

Una serie de veinte bloques de vivienda de 2,500 habitantes cada uno, con orientación este-oeste, se levanta aumentando la densidad y liberando el suelo según los principios Le CorbuCIAM conocidos. Estos veinte bloques están “tejidos” por un sistema de ejes que debían contener las circulaciones peatonales (bajo recovas) con los comercios y servicios esenciales, más los equipamientos de escuelas, jardines de infantes, centros de salud, centros sociales y deportivos (Op. cit.: 174).

La vida comercial imaginada bajo las recovas no tenía nada de continuidad con las preexistencias de Barrancas de Belgrano, que en esa época ya eran importantes por reunir tres hectáreas de plazas excepcionales con una estación de ferrocarril de la historia. Pero lo más grave de todo este desfase entre propuesta y realidad es la idea de reemplazar las vías de ferrocarril existentes por un nuevo trazado en trinchera, abierta o cerrada según los tramos, dando lugar a dos estaciones, de sub-tren y ómnibus, frente al estadio de River Plate (Op. cit., 199: 175).

El Plan Bonet tuvo dos grandes deficiencias: a) El nuevo sector urbano debió considerarse una extensión de la lo preexistente en Belgrano, sin pensarse como un aparato nuevo sobre un vacío; y b) Calles peatonales, asépticamente separadas de lo vehicular, en largas recovas, y desligadas de continuidad con los barrios preexistentes vecinos, están destinados a desvanecerse, pero también tuvo sus aciertos: aumentar la densidad para ganar el contacto con la naturaleza libre y pública; establecer jerarquías en un sistema circulatorio moderno desde la autopista hasta la calle más tranquila; partido claro en el tratamiento del territorio; utilizar los edificios en altura, tanto para la habitación como para la resolución de los nudos de circulación y estacionamientos (Op. cit. 182).



Fig. 29. Urbanización del Bajo de Belgrano. La ciudad frente al río.



Fig. 30. Josep Lluís Sert

Utopía Latinoamericana de Sert y TPA: Utopía y Miopía

La labor de TPA y Sert²⁵ en suelo americano ha servido para engrosar las páginas de la historia de las utopías, puesto que esta tarea está marcada por el fracaso. Sin embargo no podemos opinar que ese fracaso haya sido infértil pues dejó la semilla, la simiente para que mejores tiempos hagan suyo lo positivo de las propuestas. La historia comienza en Brasil con el proyecto para la Ciudad de Los Motores, la ciudad que nunca despegó, continúa en Perú con los planes piloto de Chimbote y Lima y prosigue con Colombia con los planes piloto de Tumaco, Medellín y Bogotá, Pomona y Puerto Ordaz en Venezuela, y el Plan Piloto de la Habana. Mucha utopía hubo en el camino, pero al mismo tiempo bastante miopía.

Pero, ¿de dónde viene el bendito nombre de plan piloto para estas intervenciones que en francés se denomina *plan directeur*? Al respecto nos dice Ockman: “Durante la guerra, la perspectiva aérea se había convertido en una herramienta habitual de reconocimiento y documentación. La elevación del observador sobre el nivel del suelo permitía una notable precisión, y al mismo tiempo, otro factor importante: un cierto distanciamiento emocional. Esta perspectiva de ‘piloto’ también caracteriza los planes sucesivos de Sert y Wiener para América Latina desde 1945 a 1952. Esta modalidad aérea de planeamiento y representación urbana se deriva obviamente de Le Corbusier, cuyos viajes en avión por el continente suramericano en la década de los treinta habían influido profundamente su visión del urbanismo. Con todo, los planes de Sert y Wiener de finales de los cuarenta, aunque seguían plenamente la línea de Le Corbusier, dibujaban una perspectiva más detallada y naturalista del paisaje, asociada a un modo de percepción propiciado por la fotografía aérea y la cartografía de los tiempos de guerra” (Ockman, 1997: 39-41).

²⁵ Sert, desierto en Catalán.

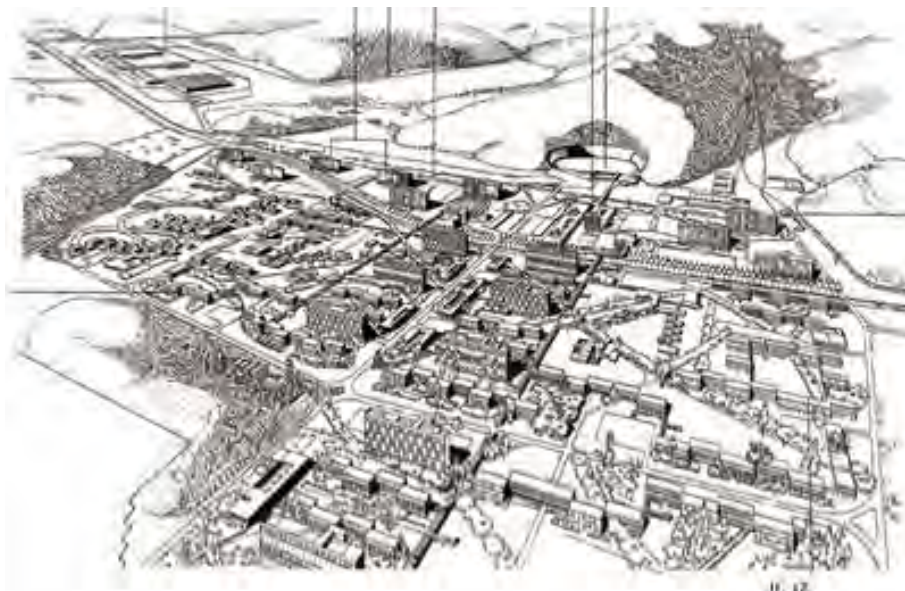


Fig. 31. Vista General de la Cidade Dos Motores

Cidade Dos Motores (1944-45). Una Sertao²⁶. La *Cidade Dos Motores* es el primer contacto de TPA con Latinoamérica. Josep Lluís Sert, Paul Lester Wiener y Paul Schulz, componentes de *Town Planning Associates*, se estrenaban en el campo de la planificación urbana, siendo entonces el “primer experimento de la ciudad funcional (...) que desarrolló en Latinoamérica con sus socios” (Rovira, 2005c: 116). Según sus autores, una ciudad “pensada para sus habitantes... para satisfacer plenamente las necesidades físicas y morales de la población... que ofrezca salud, felicidad y eficacia”(Ib.). Correa Lima había iniciado la propuesta pero fallece. Entra TPA.

Sert y Wiener realizan tres propuestas. Un primer dibujo muestra una continuidad con la propuesta de Correa “aunque con un orden y una jerarquía espacial bastante mejores (...) El estadio, en idéntica posición, generaba un gran eje en el que se disponían el Centro Cívico y las unidades de habitación. Unos edificios de planta en Y acercaban el conjunto a los dos complejos industriales” (Op. cit.:123). Pero su vasto programa de “estándares americanos” asusta a sus promotores. El 7 de mayo de 1945 Alemania había capitulado en Reims. Un segundo proyecto de TPA modifica la ciudad de 61 mil a 49 mil ha. “Corresponde al proyecto definitivo, cuya exhaustiva memoria lleva fecha de 2 de noviembre de 1945. Ha transcurrido un año entre la segunda propuesta y la tercera. Además de las reducciones previsibles en equipamientos, la nueva ciudad añade una Kitchen Factory que cierra el programa del conjunto al intentar planificar la ciudad en su región y admitir a ésta como suministradora de la comida necesaria para el mantenimiento de la nueva comunidad con la capacidad de autogestionarse como industria transformadora” (Ib.).

Rovira describe el entusiasmo que genera la propuesta: “Ahora la ciudad describe con gran precisión y se dibujan todos sus elementos con mucho detalle. Lo observamos en las imágenes adjuntas. Incluso hay preocupaciones compositivas y climáticas para las fachadas de los distintos edificios, maquetas a gran escala de las distintas partes de la ciudad, planos de detalles estructurales. Las cosas parecían marchar viento en popa. Una ciudad ideal, de habitantes felices y saludables que acuden al estadio o al cine después de la jornada de trabajo, que tienen guarderías y dispensarios, aquélla que comenzaba nuestro escrito. (...). Técnica y poder van de la mano. Un peligro evidente para los receptores de sus acuerdos”. (Op. cit.: 123-125).

La existencia de un stock de 180 motores Wright, semejantes a los allí producidos, decretaron el final de la producción. La política económica no pasaba por la planificación e industrialización del país sino por un retorno a un liberalismo económico irremisible. El estado dejaba de ser intervencionista. Desaparecida la posibilidad de edificar la ciudad, los técnicos desaparecen. “La

²⁶ En alusión a la obra de Sert y al Sertao brasileiro, que en catalán se traduce como Sert, desierto.

Fábrica” se convierte en una empresa privada, cesando sus actividades. Un año más tarde, la italiana Isotta Fraschini SpA la toma y fabrica camiones. Así acaba el sueño de la primera ciudad funcional para América Latina.

Concluida la utopía tropical de TPA, el Perú es la nueva escala en dos episodios: Uno referido al Plan Piloto de Chimbote (1946), encargo que TPA recibe directamente, y otro referido al Plan Piloto de Lima, donde Sert funge de Asesor de la ONPU (1948-49).

DeSert I: La Utopía de Chimbote (1946-48). El Plan Piloto de Chimbote, fue encargado por la Corporación del Santa a TPA mientras todavía se encontraban trabajando *La Cidade Dos Motores* en Brasil. La idea consistía en la elaboración de un plan de desarrollo para la ciudad puerto de gran potencial geoestratégico, tanto por sus recursos de pesca como por la construcción de la siderúrgica que favorecería enormemente el desarrollo de la región. La fuente de inspiración de esta estrategia era lo desarrollado por la Autoridad del Valle del Tennessee. Ver mayores detalles en el capítulo 3.2

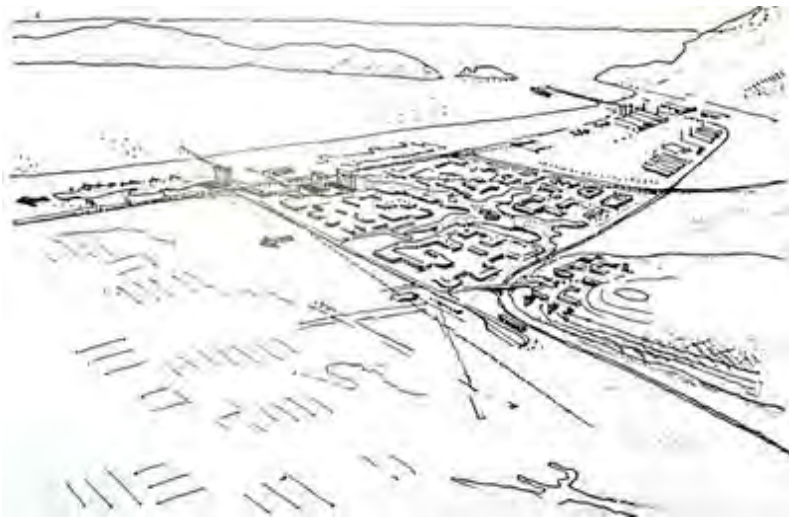


Fig. 32. Plan Piloto de Chimbote, Propuesta de TPA. Vista General..

Utopía DeSert II: La Utopía de *Limamanta Pacha* (1948-49). La experiencia de Lima viene a representar para Sert y TPA la segunda en el Perú y la tercera en suelo latinoamericano. Lima representará una tremenda oportunidad de promoción para la urbanística moderna, pues se trata de una ciudad capital con una gran tradición histórica. Es el momento de confrontar, 22 años luego del Plan Voisin y 14 años luego del Plan Maciá, una propuesta para una ciudad con rica tradición histórica, pero sobre todo se trata de poner en práctica por primera vez en el mundo, en una ciudad capital, y qué mejor si éste está preñado de historia, las conclusiones de la denominada “Carta de Atenas” publicadas por primera vez en 1943 por Le Corbusier, mezclada con las ideas expuestas por Sert en su libro *Can Our Cities Survive?* (1942), que viene a ser más o menos lo mismo que la carta de Atenas, aunque algo más evolucionada. La participación de Sert y Wiener no pasa de asesorías ad-honorem, pero eso importa poco cuando hay de por medio un plan para una ciudad importante que puede ayudar a la promoción internacional del equipo.

Sabemos que la modernidad urbanística y arquitectónica eran ahistóricas o antihistóricas, como se quiera ver, la historia y la tradición importaban un carajo a los modernos en general y a los “espaciales” (agrupación Espacio) en particular. Pero en Lima, el peso de la historia no puede ser soslayado completamente y Lima, si bien salió muy mal herida, pues impúdicas torres les fueron clavadas en el casco antiguo, paga caro su derrota, pues ideológicamente se impuso al dogma y a la doctrina de la *tabula rasa* de la modernidad, pues esta modernidad, esta vez con más fuerza que en Chimbote, comenzará a considerar el valor de las preexistencias, el peso de la tradición, el valor de la escala. Se vuelve más táctil y un poco menos visual, el confort térmico y el clima, presentes ya en el Plan Piloto de Chimbote, entran a

tallar con más fuerza en la planificación. Si bien con la intervención *tabula rasa* se destruye físicamente, ésta no logra destruir el alma ni el espíritu de la ciudad tradicional, ni siquiera en los planos, de donde no pasan las propuestas de nuestros encopetados embajadores del CIAM. Felizmente para la ciudad.

La promoción internacional del Plan Piloto de Lima no tuvo la trascendencia de la propuesta para Chimbote, sin embargo hoy a la luz de la historia apreciamos que la significación histórica del Plan Piloto de Lima es enorme. Ya no viven los protagonistas que puedan dar testimonios “a filo de catre”, salvo un anciano Domenack. Los últimos en irse fueron precisamente Luis Dorich, quien fuera el conductor de la ONPU y responsable del Plan Piloto de Limay Gastelumendi²⁷.

Entonces no habíamos se había comprendido todavía que la alternativa para el problema de la planificación de la ciudad de Lima, y su centro histórico, pasaba, como lo ha hecho notar Gastón Acurio en la gastronomía, por la fusión y la “mistura”.

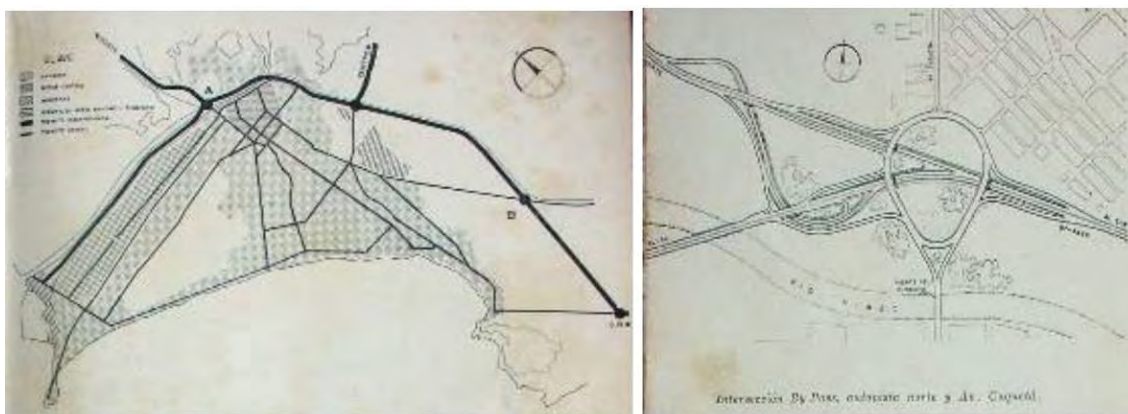


Fig. 33. Plan Piloto de Lima. ONPU, con la asesoría de Sert y Wiener. 1949.

La Utopía Colombiana I. Tumaco (1948). En tierras colombianas la utopía de la ciudad moderna alcanza cotas de realismo mágico, especialmente en la capital Bogotá. Macondo entonces será sólo una saga de ese surrealismo mágico ensayado con anterioridad por los tecnólogos de la ciudad moderna.

TPA es contratado en 1948 como consultora del Plan Piloto de Tumaco (PPT) por el departamento de Edificación Nacional del Ministerio de Trabajo Público. Se trata de reestructurar la isla de Tumaco, al extremo sur occidental de Colombia, que ha sufrido un incendio y proyectar un nuevo puerto. Se trata de un *mix*: combinar ciudad de nueva fundación e intervenir en el tejido preexistente. Ciudad de Dos Motores y Chimbote debieron ser entonces de mucha utilidad.

Jugaba a favor de la novedosa propuesta de modernidad el ambiente cultural reinante en el país, no obstante el ambiente político. Tumaco se beneficiará, y continuará, del cambio de valores en la nueva tradición que se gestaba en la modernidad gracias al Plan Piloto de Chimbote expuesto en el VI CIAM en 1947: valorar lo emotivo, lo significativo relacionado con el uso de la luz, el color y los materiales (Borgatello, 2005: 140).

²⁷ Al inicio de esta investigación, 2007, E. Gastelumendi se excusó por motivos de salud y aduciendo no haber laborado en el PPL, aunque la verdad era otra. Los testimonios históricos lo confirman: El Plan Piloto del Callao de 1951, bajo su dirección y la publicación del Plan Piloto de Lima en edición de la UPRP, también bajo su dirección, pero especialmente su figuración en el ejemplar mimeografiado elevado al CNU en abril de 1949. José Domenack nos aportó en 2008 ciertos datos de valor histórico y otros de carácter anecdótico, aunque ya en 2010 su salud no se lo permitía.

En el PPT la reconstrucción depende del esquema vial que conecta la isla del Morro, el nuevo puerto y una nueva base militar. El centro cívico se dispone como un eje transversal que atraviesa la isla de noreste a sureste circundando las unidades vecinales, con un estadio a un extremo en dirección de las mejores playas donde se encontraba la mayoría de la zona residencial y en el otro el puerto de cabotaje y la estación ferroviaria.

La circulación se ha jerarquizado conforme a la regla de las 7v de Le Corbusier. En el PPT se aprecian las cuatro funciones elementales, conforme a las experiencias anteriores. La vivienda está propuesta en tres tipos de residencia: unidades vecinales, zonas residenciales para la venta de terrenos y las zonas residenciales para militares. La forma de vida de los habitantes sirve de estudio para la propuesta de vivienda: vivienda taller para la población de bajos recursos, alternando materiales locales como el adobe, la paja y la madera con elementos prefabricados para las cubiertas. Se va más allá de los postulados funcionalistas puros, incorporando elementos locales válidos en la materialización de la propuesta (Op. cit.: 141).

Uno de los edificios más estudiados para la propuesta del centro cívico es la iglesia, cuya planta recuerda la iglesia proyectada en el Plan Piloto de Chimbote. Este proyecto puede vincularse a la capilla San Francisco de Asís en Pampulha, de Niemeyer en 1942 (Ib.). Total, Tanto Sert como Niemeyer compartían el interés por la luz, la preocupación por la integración con las artes plásticas y la valoración por lo regional. El mismo centro cívico se vincula a la tradición sudamericana de plazas coloniales

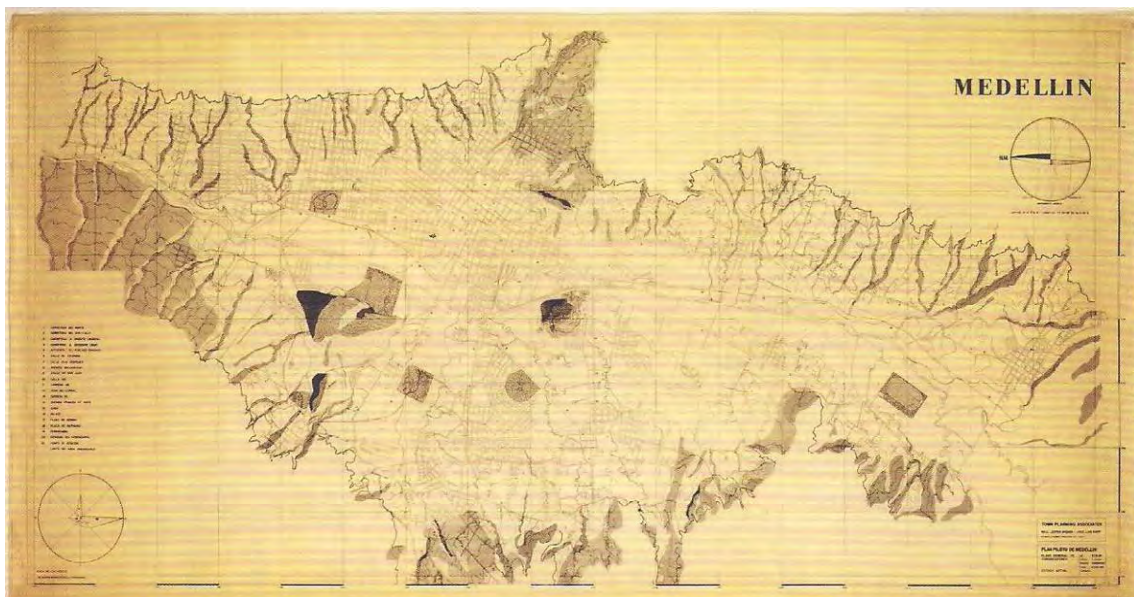


Fig. 34. Plan Piloto de Medellín, TPA. 1950

La Utopía Colombiana II. Medellín (1948-1950). Con el Plan Piloto de Medellín (PPM) estamos ante una propuesta cuya firma del contrato definitivo, en abril de 1950, pasa por una serie de vicisitudes desde mayo de 1948. Son sus etapas los clásicos análisis, anteproyecto o Plan Piloto, Plan General y ejecución de la Propuesta.

“La sección transversal del río plantea uno de los temas claves del plan: la explotación de la configuración geomorfológica como argumento del proyecto. Se trata de organizar la ciudad nueva a partir de la transformación urbana de las magníficas quebradas, ordenando el nuevo crecimiento –de 300 mil a 700 mil habitantes– en la zona libre de “La América”” (Rubert, 1997: 91).

Una amplia carretera a lo largo del río Medellín era la propuesta para unificar todas las zonas de la ciudad, significando la zona industrial de algodón y café y el centro cívico con un programa parecido a las anteriores propuestas de TPA. “La accidentada topografía de la ciudad, situada en el valle cruzado por el río, llevó a intentar devolver las condiciones de

drenaje de los torrentes que lo alimentaban consolidando con vegetación su recorrido lineal y delimitando áreas para la futura instalación de las conocidas unidades vecinales. En ellas encontramos la usual combinación de distintas ofertas de viviendas unifamiliares con patio construidas, algunas de ellas, con un techo abovedado que aún existen en algunos lugares de la ciudad. Y ofrecen el programa habitual: guardería, comercios, iglesia, escuela, mercado, garajes, campos de juego, club...” (Rovira, 2005e:142-143)

El centro cívico se ha construido olvidando los edificios de poca altura, que habrían favorecido un uso más doméstico del espacio libre. La malla viaria constituye “un exceso” que desvincula las distintas partes de la ciudad, aunque a la luz de la perspectiva actual se observe el interés ambiental de los espacios libres de las unidades residenciales y la calidad media de la arquitectura (Rubert, 1997: 91).

A diferencia del Plan Piloto de Bogotá, en Medellín siempre ha sido reconocida la importancia del Plano Regulador y del Plan Piloto por parte de las autoridades y el pueblo (Rovira, 2005: 143). Para Rubert, se trata probablemente de “la propuesta más interesante y completa de TPA en este período” (Ib.). No en vano Sert lo tenía en la sala de su casa como un gigantesco cuadro colgado en la pared.



Fig. 35. Plan Piloto de Cali, TPA. 1950.

La Utopía Colombiana III. Cali (1950). El Plan Piloto de Cali prevé un aumento poblacional de 275,000 a 750,000 habitantes en 35 años. Una nueva retícula reemplazará a la existente en el área central, confiriéndole jerarquía al orden fortuito de calles. Como en el Plan Piloto de Lima, se plantea la remodelación de manzanas existentes, o más tarde como en La Habana. El centro cívico se resuelve como un sistema dual de plaza abierta que agrupa edificios administrativos y una plaza de carácter comercial cerrada y porticada, enlaza con la Plaza de Armas mediante una doble vía comercial. El plan prevé que el crecimiento residencial se desarrolle hacia el oeste, donde se ubicarán los centros deportivos, conectados con la autopista del sur. A lo largo de la línea de ferrocarril que conduce a Buenaventura, unas alejadas unidades satélites adoptan un esquema lineal para zonas mixtas residencia/industria (Op. cit.: 94).

En la zonificación propuesta las zonas residenciales se ubicaban en los terrenos más favorables que se ubicaban en las inmediaciones de los cerros; las zonas industriales en un sector alejado donde la autopista y el ferrocarril se separaban del área urbana; la zona de esparcimiento se colocaba cerca del hipódromo y del estadio, añadiendo una plaza de toros a la propuesta general. Las zonas verdes, como los parques existentes –Bolívar, Isaacs y Uribe– se debían ampliar y conservar. Se determinaba la delimitación de un área de servicios y abastecimientos ligados al ferrocarril y a la autopista con un mercado general, almacenes y depósitos de gasolina (Borgatello, 2005: 181).

La unidad vecinal fue propuesta como elemento básico de planeamiento, conformando distritos y éstos a su vez la ciudad. La unidad vecinal fue la base para la zonificación de las nuevas áreas residenciales. “Comunidades satélite” conformadas por unidades vecinales a un lado de un eje vial y los centros industriales al otro (Ib.).

Se concibe Cali como una ciudad lineal que debía desarrollarse siguiendo la autopista del Valle, como eje estructurador del diagrama general de vías de la ciudad. El proyecto incorporaba una avenida de circunvalación y conexión uniendo los extremos de la autopista principal, la cual era aprovechada para desviar el tráfico pesado fuera del congestionado centro urbano (Op. cit.: 182).

La Utopía Colombiana IV. Psicotropía o la utopía bogotana (1950). El Plan General para Bogotá, como desarrollo del Plan Piloto de Bogotá (PPB), es el segundo que se realiza para una ciudad capital latinoamericana. El primero había sido para Lima (1948-1949). TPA y Le Corbusier trabajan juntos en esta propuesta. Entonces Bogotá tenía 500,000 habitantes y su crecimiento había previsto doblar la población. El Plan Piloto de Bogotá es parte del Plan Urbano de Bogotá (PUB), el cual constaba de 4 etapas: Análisis (OPRB + TPA. 1949-50), Esquema Básico Preliminar (LC + TPA + Ritter. 1949), Plan Piloto de Bogotá (1949-50), y Plan Regulador de Bogotá (1951-53). Paralelamente otros planes venían a complementar el PUB: el Plan Nacional de Obras Públicas (1947-50), el Plan Económico Nacional (PEN) y el Plan Administrativo y fiscal para Bogotá (PAFB, 1,953). Bogotá existe para imperio de la planificación, toda esta situación beneficia al PUB.

El Plan piloto de Bogotá se divide en 4 partes: Plan Regional, Plan Metropolitano, Plan Urbano, y Centro Cívico. Cada una de estas partes obedece a una escala de planeamiento diferente. Tiene como unidades de planeamiento el Sector, la Ciudad y las *Unités* (24, que no reciben apoyo). Son la red viaria y el centro cívicolos aspectos más relevantes del plan, siendo su desarrollo lineal, estando conformado por una red de parques lineales en torno a arroyos que le sirven de pulmón. Las zonas residenciales están conformadas por unidades vecinales como parte de town-ships (sub-cities), que conforman la ciudad como parte del área metropolitana y ésta a su vez como parte de la región económica. La limitación del crecimiento de la ciudad, la definición del tema de la capitalidad de la ciudad para el país, la concepción de Bogotá como una ciudad moderna de corte CIAM, el planteamiento articulador de vías debidamente jerarquizadas y la reestructuración morfológica del centro, pasando de manzanas a supermanzanas, son preocupaciones importantes del plan.

El Plan Regional observaba a Bogotá como una ciudad de demasiada altitud y alejada del puerto, con lo que se dificultaba su relación con la región, el país y el mundo. Asimismo observaba limitada sus posibilidades industriales, lo que la perfila más como una ciudad de prestación de servicios que un centro industrial.

El Plan Metropolitano se trabaja a escala 1/25,000, buscando una densidad promedio de 350 habitantes por hectárea. Prefigura un modelo de ciudad lineal de orientación N-S, con la ciudad recostada hacia los cerros orientales, alejada de zonas inundables. El límite oeste es la gran autopista junto a la zona agrícola, más allá de la cual se destinaba la ciudad industrial. A esta escala se define la zonificación: infraestructuras, trabajo, ocio y esparcimiento, todas enmarcadas por los elementos geográficos de la ciudad: cerros, ríos y quebradas (Castillo, 2008: 53-54).

El Plan Urbano se trabaja a escala 1/10,000, jerarquizándose las vías a través del método de la consabida 7V de Le Corbusier. Con las vías se delimitaban sectores cuyo módulo era de 800x600m, obedeciendo los sectores a las condiciones geográficas de la ciudad, buscando ubicar sus núcleos en los cauces de ríos y quebradas para a su vez unirlos con otros núcleos de sectores aledaños. El núcleo adquiriría así la importancia de centro de vida colectiva del sector. Con equipamientos comunales y referencia al centro cívico de la ciudad. La **función habitarse** localiza hacia el centro de la ciudad, donde la densidad se ha elevado notablemente. Para ello se reestructura morfológicamente el centro, reemplazando manzanas tradicionales por supermanzanas de estilo CIAM. La **función trabajar** (zonas industriales) en las afueras de la ciudad, con conexión viaria para flujo de materias primas y mercancías, con vientos que

llevan las emanaciones industriales lejos de las áreas residenciales. Respecto a la **función recreación**. Se organiza una red de sistema jerarquizado de equipamientos, con los principales ubicados en el centro cívico y los de menor escala en los sectores residenciales, los cuales se complementaban con la red de espacios públicos, estructurados en base a los corredores hídricos de la ciudad (Op. cit.: 54-57).

El Centro Cívico contiene la carga más fuerte hacia una ciudad fundacional americana vista por el urbanismo de este siglo. Se trabaja a escala 1/500. Aquí encuentran asiento las funciones cívicas relacionadas con el gobierno, la religión, la cultura. Ocupa un largo de 600x200m, ocupando un plano inclinado que desciende de la montaña. La Plaza Bolívar ocupa el centro, el Palacio Presidencial el alto, el Palacio Municipal, el Palacio de los Ministerios, y el de los sindicatos el bajo. Ligadas íntimamente a estas nuevas obras que serán construidas, aparecen la Catedral, el Parlamento, el Teatro Colón y un cierto número de calles y de edificios históricos españoles. Sobre todo reunirá aquí el espíritu de la ciudad, la escala humana, la diversidad y la unidad. Una verdadera sinfonía arquitectónica y paisajística se desarrollará. La montaña servirá de fondo a la composición. Para llevar a cabo el Centro Cívico había que demoler bastante en el centro histórico de la ciudad, con excepción de algunos edificios históricos, con lo cual la plaza Bolívar se triplicaría en tamaño y resultaría flanqueada por edificios en altura con planta libre en el primer piso (Op. cit.: 57).

El plan fue muy cuestionado desde diferentes frentes precisamente por su carácter utópico y por arrasar con buena parte del centro de la ciudad. Al gran maestro se le dijo de todo, viéndolo nosotros hoy como una suerte de *psicotropía*²⁸ urbana



Fig. 36. Plan General de Bogotá. TPA y Le Corbusier

La Utopía Venezolana. Ciudad Piar y Puerto Ordaz. En Venezuela, estado de Bolívar, se pretende explotar el rico cerro Bolívar, “la montaña de hierro”, para lo cual en 1949 se propone a la junta militar en el gobierno un macroplan para impulsar el desarrollo industrial de Venezuela. El aprovechamiento hidroeléctrico del río Caroní va de la mano.

Sert y sus socios trabajan entre enero de 1951 y octubre de 1953. Puerto Ordaz, establecido oficialmente el 8 de febrero de 1952 es un homenaje al descubridor del Orinoco Diego de

²⁸ En referencia a psicotrópicos, de la que Colombia es gran productor, entropía (urbana), desorden del sistema especialmente en el centro de Bogotá, y utopía.

Ordaz, en tanto que Ciudad Piar, fundada un día más tarde, homenajea al general independentista Manuel Piar, fusilado por orden de Bolívar en 1817. Las dos ciudades distan entre sí 120 km aproximadamente y se encuentran unidas por un ferrocarril que transporta el material bruto entre ambas. El mineral procedente de Ciudad Piar se tritura en Pto. Ordaz, se seca, se almacena y se producen lingotes (2005: 182-183).

Sert advierte que no quiere repetir la experiencia que observa en los campos petroleros y que le interesa una ciudad dotada de los elementos y técnicas que había desarrollado hasta entonces. Su intención es crear dos ciudades a partir de unidades vecinales servidas y cohesionadas por un “potente centro cívico”. La idea del corazón de la ciudad no puede evitarla. Puerto Ordaz es pensada por fases sucesivas y las oficinas, en una flexibilidad asombrosa, pueden transformarse en colegios, considerando un mayor realismo que en otras propuestas. Las condiciones climáticas igualmente son consideradas por los proyectistas. Sert y sus socios consideran las necesidades y costumbres de la población futura, de regiones vecinas e inclusive extranjeros. Encontrará oposición de sus clientes al imaginar el modo de vida de los habitantes (Op. cit. 183).

Ciudad Piar contendría un centro con un club, iglesia, tiendas, hospital, cine y comisaría. La zonificación segregaba obreros y otro sector, probablemente ciudadanos norteamericanos, pues contaba con viviendas individuales con patio. Esto irritó a los de la OMC pues era intención de Sert mantenerlas en las dos propuestas que presentó. La presencia de dos centros cívicos también impedían la integración necesaria. Por su parte, la OMC protesta porque en las propuestas de TPA no había modo de controlar a la “población parasitaria” (Op. cit.: 183-184).

Los planos se concluyen en Agosto de 1951. La observación de los mismos no satisfizo a los de la OMC: las viviendas no se aceptaban por ser dúplex y caras, no funcionaban, no querían saber nada de lavaderos comunes ni bovedillas encarecedoras. No les interesaba una cocina comedor ni les gustaba la escuela. “a vista de lo que sucedió, debemos preguntarnos quién defendía a los futuros habitantes. Ni Sert, con sus manías y deformaciones propias de su biografía, ni los de la OMC, con sus obsesiones por el gasto y la reproducción de la fuerza de trabajo, les consultaron.” El “habitante feliz” de la ciudad de los Motores tampoco sería posible acá (Ib.).

La propuesta para Puerto Ordaz discurre de un modo similar, “aunque debemos señalar la presencia de un barrio bastante alejado del centro cuyo destino ignoramos” (Op. cit.: 185). En las dos propuestas presentadas, el centro cívico, el corazón de la ciudad, separa y discrimina dos zonas diseñada por su contenido de clase. “Quizá Sert lo imaginaba como aquello que aglutina y facilita los contactos entre clases diversas y ayuda a la integración de las clases en sus queridas ciudades. Dudoso, porque la zona obrera también tiene su pequeño centro, a la espera de que se construya el definitivo” (Ib.).

La Utopía Cubiche: La Habana. La recientemente creada Junta Nacional de Planificación en 1955 contrata a la firma TPA para proyectar el Plan Regulador de La Habana. La utópica ciudad planteada para cuatro millones de habitantes arrasaba el centro histórico sustituyéndolo por edificios de oficinas. El cambio de situación con la Revolución Cubana archivaría el expediente y evitaría la pérdida del casco antiguo de la ciudad (Hyde, 2005: 199).

La estructura básica del Plan viene determinada por una nueva red de vías, donde se combinan autopistas con varios otros tipos de carreteras de accesos locales que facilitarían la circulación del tráfico. Según Hyde, “simboliza el intento de introducir un orden formal y científico en el caos derivado de una expansión urbana especulativa” (Ib.). La red se superpone sobre la ciudad de acuerdo al sistema conceptual de las 7V de Le Corbusier para Bogotá, que trabajara al lado de TPA.

La Habana quedaría dividida por esta red vial en sectores, los cuales se comunicaría mediante arterias principales, carreteras locales y calles peatonales o parques lineales. Estos sectores constituirían los barrios de la ciudad, cada uno con su centro comunitario. El sector típico se ejemplificó con la Quinta Palatino, diseñada por Sert y Wiener en 1954. También incluía el Plan excepciones al modelo del sector típico, tal como el Malecón que se acompañaría de altas

edificios, que ya habían comenzado a aparecer como respuesta a la Ley de propiedad Horizontal de 1952. Serviría de Centro Cívico la Plaza de la República. La Habana Vieja, el antiguo casco histórico de la Ciudad se trataría como un sector distinto, donde se respetarían sus características históricas (Op. cit.: 199-200).

El PPLH consideraba mantener un cierto aire de barrio antiguo, algo destripado por las vías a ampliarse, manteniendo las fachadas sin restaurar, pero vaciando el interior para acomodar aparcamientos, parques para los residentes y zonas de juegos infantiles. Los exteriores de las cuadras se limitarían “con columnatas modernas, poco decoradas, que evocasen los soportales coloniales de las principales calles de La Habana” (Ib.). Algunas calles se cerrarían al tráfico con la finalidad de “mantener el dinamismo de la actividad peatonal en La Habana Vieja” (Ib.).

Se demolería la mayoría de estructuras antiguas por considerarse casas viejas y ruinosas, manteniéndose únicamente aquellos edificios dotados de un valor arquitectónico o cultural. El Plan consideraba *zonas arqueológicas* en las que se mantendrían intactos edificios como vestigios de la ciudad colonial. Pero, un plan moderno que se precie de tal no podía dejar de considerar los edificios altos en bloques, cuyo contraste con la ciudad antigua relieves sus cualidades. Estos se dispondrían en una zona financiera en el eje central del distrito, albergando bancos, e incrementando la densidad urbana, ayudando a frenar la creciente expansión de La Habana hacia el oeste (Ib.).

Modernidad Urbana en Otros Países de la Región

México D.F. ¡Salud con Tequila! El área urbana de ciudad de México trasciende los límites políticos del Distrito Federal. Su crecimiento fue incorporando antiguos poblados y municipios. Todavía en 1930, 98% de los habitantes del área urbana vivían dentro de los límites de ciudad de México y sólo el 2 % en Coyoacán y azcapotzalco. En ese momento el problema urbano comienza a plantearse desde el punto de vista teórico en los estudios de C. Contreras quien los presenta a la conferencia de Planeamiento Urbano y Regional de Nueva York en 1925. Por esa fecha José Luis Cuevas había proyectado la “Colonia Ferrocarrilera”, la primera ciudad jardín en México, proyecto devorado por el crecimiento de la ciudad (Gutierrez, 1992: 667).

Los estudios del Ing. Sánchez para el Plano Regulador de México y los de Contreras, 1933, hoy considerado “verdaderos planes” (Sánchez 2008: 259), se traducen en una serie de obras aisladas como la ampliación de la calle San Juan de Letrán que determinó la pérdida del singular templo de Sta. Brígida. Otros estudios de Lama, Cuevas e Inquiaga originaron el trazado de la avenida Insurgentes y la “20 de Noviembre” así como la prolongación de la avenida Chapultepec de Rodríguez y luego de Obregón (1925). Este último proyecto incluía estacionamientos subterráneos bajo la Plaza Constitución (Op. cit. 666).

Las clases medias y altas abandonan el centro entregándoselas a las funciones comerciales. La ocupación del centro por la “city” comercial y bancaria unida a la creciente burocracia administrativa está vinculada a las obras de vialidad de San Juan de Letrán y 20 de Noviembre. Hacia 1950 México llega a los tres millones de habitantes y una década después a los cinco millones (Ib.). México no presenta influencias de la obra de Corbu. Esta razón no se debió al desconocimiento de la obra del maestro, sino a que México, muy próximo a la esfera de la influencia norteamericana, rechazó a Corbu y su obra, tal como lo hace explícito Contreras (1938) al referirse a los rascacielos y “soluciones a la Le Corbusier” (Sánchez, 2008: 266)

La ciudad funcional de corte CIAM y Corbusiano no tuvo arraigo en México en toda la década de los 30. El mismo Contreras se encargó de combatirlo. México se hallaba más vinculado a la tradición anglosajona del *planning* y sus diversas vertientes antes que a la tradición del *Urbanism* propugnada por la corriente francesa del CIAM y Le Corbusier. Será a fines de los cuarenta cuando la influencia de Le Corbusier y el CIAM llega a México. Así lo testimonian el Multifamiliar Miguel Alemán (1947) y la primera ciudad planificada en barra de Navidad, Jalisco (1957), de T. Gonzáles (Op.cit: 267).



Fig. 37. Multifamiliar Mateo Alemán, México D.F., 1947.

Caracas. ¡Salud con Amargo de Angostura! Son dos los planes urbanos modernizadores emblemáticos de Caracas: el Plan Monumental de Caracas, de 1939, y el Plan Regulador de 1951. El impacto serio se producirá entre 1945 y 1955, cuando el inusual ritmo de crecimiento exija respuestas inmediatas de una industria de la construcción que estaba lejos de poder brindarlas. La dictadura de Pérez Jiménez apunta a resolver los problemas básicos de la infraestructura, transformando definitivamente la ciudad (Gutiérrez, 1992: 673).

En lo sustancial se mantuvieron ciertas características del Plano Director de Rotival y C. R. Villanueva de 1939 como las vías principales al puerto de la Guayra y la que penetraba por el valle del Guaire, así como la ubicación de la avenida Bolívar, pero sin caer en las propuestas monumentalistas. Sin embargo la construcción de la ciudad quedó en manos de la improvisación y la corrupción especulativa. La confluencia de intereses entre especuladores, inversionistas y las necesidades de los usuarios posibilitaron obras donde la calidad bajó a niveles tales con el único fin de elevar la rentabilidad. Hacia la década del 50 surge la invasión campesina que instala sus míseros ranchos en las laderas de las colinas (*ib.*).

El Plan Monumental de Caracas, entregado en 1939, es denominado Plan Rotival: “una atrevida propuesta en donde se reordenaba el casco histórico y se proyectaba la expansión de la ciudad, mediante la creación de nuevas y amplias vías (o el ensanchamiento de algunas ya existentes), y a través de una serie de intervenciones arquitectónicas. La estrella de la propuesta, sin embargo, era la gigantesca avenida Bolívar, desproporcionada en su monumentalidad para una Caracas que no superaba el millón de habitantes (de hecho, esa era la proyección demográfica que el Plan Rotival hacía para el año 2000). El plan estaba cargado del más puro academicismo francés, fiel a los cánones del urbanismo clásico y tradicional. Como podemos observar, predomina en el esquema la simetría en función del gran eje monumental de la avenida. Pero las influencias del barón de Haussmann, (...) eran demasiado claras y contundentes” (Revista Sala de Espera: 1-2). El Gobierno únicamente autorizó el plan de calles y avenidas, dando paso a la construcción de la emblemática vía en el corazón de la ciudad, así como algunas otras arterias menores.

En 1951, vuelve el mismo equipo para elaborar ahora el Plan Regulador, más moderno y menos monumentalizante. Se impone el modelo de ciudad funcional de los CIAM, de Le Corbusier y los racionalistas. Como sabemos, la ciudad de los CIAM y la Carta de Atenas es la ciudad de las cuatro funciones, para el trabajo, para la residencia, para el ocio y para la circulación. La idea de una ciudad de este tipo “era la de descongestionar y repartir la población, para hacer de las urbes lugares más saludables. Pero en realidad son ciudades pensadas más para el automóvil que para el hombre. Hasta peligrosa, pues ¿quién queda en la ciudad del trabajo cuando cierran las oficinas?”. A diferencia del Plan Monumental, el Plan Regulador se construyó en su totalidad. Nació la Caracas moderna, la Caracas del automóvil, de las autopistas. Y el progreso, a la larga, se tradujo en una ciudad poco humana, como cualquier otra ciudad moderna del mundo (Op. cit. 2-3).

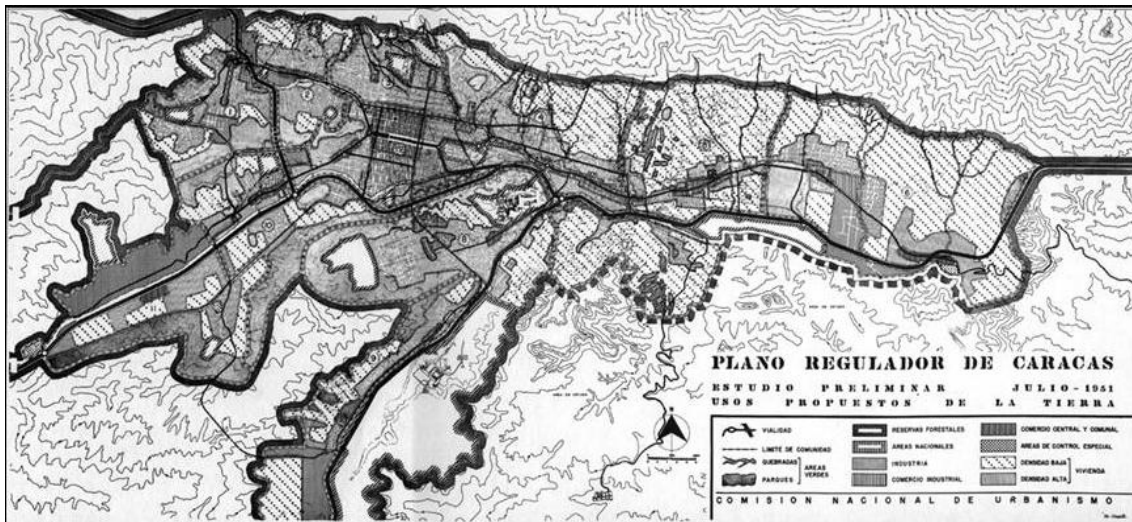


Fig. 38. Plano Regulador de Caracas. Usos Preferentes de la Tierra.

Río de Janeiro. ¡Salud con Pinga! Varios planes ve Río durante la primera mitad del siglo XX.

El Plan de Agache (1928). En este plan aparece el centro comercial como nuevo símbolo de la ciudad moderna, así como áreas deportivas y parque como tendencias a solucionar problemas de higiene urbana. La imagen de ciudad monumental no tenía nada que envidiar a las uniformadas moles de la arquitectura totalitaria nazi. La zonificación consideraba a Petrópolis y Teresópolis como ciudades satélites y creaba ciudades-jardín en Gobernador y Paquetá. El Plan Agache se cuestionó en el propio Congreso Panamericano de Arquitectos, Río, 1930, justamente por ser una ciudad francesa colocada en Brasil, que ignoraba las necesidades topográficas para imponer sus avenidas radiales. Los primeros problemas que se plantearon estuvieron vinculados al crecimiento de la zona sur y las dificultades de accesibilidad y transporte. La formación de nuevos túneles y carreteras tendía a conectar el norte y sur, Lagoa y Río Comprido, Gavea y el Norte. La zona industrial del norte fue conectada con avenidas facilitando el contacto con el área de oficinas. Se imponía la City Beautiful y las operaciones inmobiliarias con este plan. No obstante no ser aprobado este plan, de él quedó el esqueleto vial que alumbraría algunas de las realizaciones posteriores (Gutiérrez, 1992: 676).

La llegada de Le Corbusier (1929) replantearía el tema urbano de Río de Janeiro reiterando sus ideas para la ciudad de tres millones de habitantes de 1922. El tema de la arquitectura paisajística es una preocupación importante en Río y otras ciudades del Brasil, donde se retoma las tradiciones históricas de la azulejería lusitana de los claustros brasileños así como la forestación y ambientación vegetal de patios, jardines y paseos desde el siglo XVIII. Esto, gracias a Burle Marx. Hacia mediados del S. XX Río ha perdido su hegemonía a favor de Sao Paulo y la capitalidad en 1960 a favor de Brasilia.

El Plan de Comissão da Cidade, 1938-1948, basa su desarrollo en una red vial básica. Siendo básicamente un plan de carreteras para apoyar la expansión urbana, “expresa una voluntad de articular el norte y el sur, evitando el congestionado centro de negocios. Es la expresión de una política deseosa en acabar con decisiones de embellecimiento, y que confía más en el automóvil y en la industrialización para mejorar las condiciones de vida de la población. Este Plan Piloto no presenta un gran interés desde el punto de vista de la teoría, pero sus propuestas tuvieron una gran influencia en la creación del Río actual, y con él se inicia una etapa de construcción de túneles, viaductos y carreteras que marcará la expansión de la ciudad durante casi cincuenta años” (Andreatta, s/f: 22). En la conducción de este plan alternaron los arquitectos José de Oliveira Reis y Affonso Eduardo Reidy. En este Plan se manifiesta por primera vez la influencia del funcionalismo y racionalismo moderno en su formulación urbanística.

El Plan Doxiadis (1965). Para este Plan se contrata al arquitecto Doxiadis, que siguió el modelo que utilizaba en todo el mundo (Atenas, Nairobi, Acra, etc.): “Caracterizado por una red de vías

rápidas, que crearían condiciones para el crecimiento multidireccional, casi infinito, potencializando sectores urbanos autónomos de la ciudad que, posteriormente, serían absorbidos por aquel”. La propuesta para Río contemplaba la puesta en marcha de una red viaria básica “para todo el territorio municipal y municipios vecinos (de la llamada Baixada Fluminense) hasta el otro lado de la Bahía de Guanabara, caracterizada por una malla vial rectangular, apenas deformada por los accidentes topográficos del territorio. El Plan contiene una enciclopédica y caótica cantidad de datos estadísticos de todo tipo, ejemplificando el enfoque tecnocrático que caracterizará, durante algún tiempo, el planeamiento urbanístico en el mundo”. El Plan no fue aprobado pero sirvió para justificar conceptualmente “las políticas de urbanismo y redes viarias llevadas a cabo hasta el final de la década siguiente: expansión metropolitana, con énfasis en el “rodoviarismo”, abandono de la ciudad construida, anomia formal del tejido urbano y la proliferación de la ciudad informal de las favelas” (Ib.).

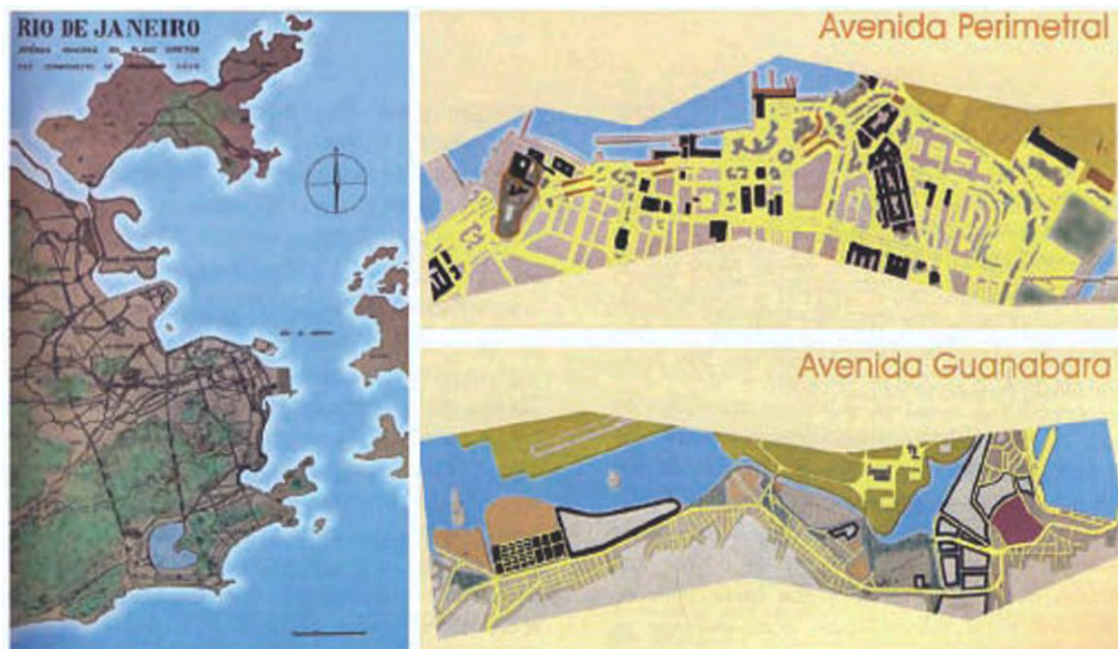


Fig. 39. El Plan de *Comissão da Cidade*, 1938-1948, de Oliveira y A. E. Reidy.

Santiago. ¿Salud con Piscola? En 1929, como consecuencia de la Ley de Planeación se elaboró el plano Ciudad Santiago: Estudio del futuro ensanche plan para Santiago, del vienés Karl Brunner, con diversas recomendaciones para la futura expansión de la ciudad. A ese plan le siguió el Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago (1934), del mismo Brunner, donde se aborda Santiago como una “totalidad intercomunal”, plan que fue aprobado en 1939, con las modificaciones propuestas por el Arqto. Humeres (Sánchez, 2008.: 222). La ciudad se zonifica en 4 áreas: zona mixta de equipamiento, oficinas y vivienda en densidad; zona residencial y zona industrial. Con una estructura vial en base a diagonales y vías radiales interurbanas, Barrio Cívico y eje monumental (Munizaga, 1997: 235).

En 1936 se crea el Departamento de Urbanismo, el cual contaba entre sus atribuciones la promoción de planes de ciudades mayores de 8,000 habitantes. A principio de los 40, había impulsado la planeación para 55 ciudades (Sánchez, 2008: 222). Sólo en 1961 se formula el *Plan Regulador Intercomunal de Santiago de Chile*, primer plan Regulador Intercomunal. Luego de tres años de estudio se presenta una completa estructuración de vialidad, centros y subcentros, zonificación y áreas urbanas de desarrollo (Munizaga, 1997: 248). Podemos concluir que Santiago no tuvo entonces un plan moderno concebido dentro del formato del urbanismo CIAM y la ciudad funcional. El Plan de Brunner de 1934, un exponente de la *École de Beaux-Arts*, no recoge las conclusiones del Cuarto CIAM (Atenas, 1933), puesto que la Carta de Atenas recién se publica en 1943. El Plan Regulador de 1961 ha sido testigo del desmontaje del edificio ideológico de los CIAM llevado a cabo en Oterloo en 1959.



Fig. 40. "Barriadas de Lima", cuyo problema se agudiza en los 1940s

2.4 Contexto Histórico Local

Los 40 se constituyen en la década de oro para el urbanismo en el Perú. A fines de los 30, la Profesión de arquitecto en Lima se prestigiaba en esta década por el alto nivel de sus egresados, superando entonces los buenos arquitectos locales en cantidad a los foráneos. Por estos años la enseñanza es criticada de "demasiado académica y europeizada". La sección de arquitectura de la carrera de ingeniería civil se convierte en Departamento de Arquitectura y en 1937 se funda la sociedad de Arquitectos del Perú. Ese mismo año aparece en el medio la revista *El Arquitecto peruano*, fundada por Belaúnde, que tendrá gran repercusión para la modernidad en el país así como para el auspicio del largamente ansiado plan moderno de la ciudad (Cuadra, 2010: 39).

Prado gobierna desde diciembre del 39 hasta julio del 45, coincidiendo su período con el conflicto bélico mundial, poniéndose el Perú del lado de los aliados. La exportación de materias primas debido a la conflagración bélica supuso para el Perú beneficios económicos. En el 41 nos vemos enfrentados a Ecuador en un conflicto bélico por fronteras, que llevó a las tropas peruanas a invadir las provincias ecuatorianas de El Oro y Loja. Durante este gobierno se construyen los edificios de El Porvenir, lugar para el hacinamiento y la insalubridad.

José Luis Bustamante y Rivero asume la presidencia en julio del 45. Trajo bríos renovadores, que (...) se vieron perturbados por la situación económica resultante de la finalización de la segunda guerra mundial, reflejada en el alza de los costos, escaso desarrollo industrial y otros factores (Bentín, 1989: 105). En 1947 el Apra, su aliado hasta entonces, pasa a ser oposición generando una crisis en el gobierno. Bustamante apuesta por la democracia en un ambiente de irrestrictas libertades. Ha llevado a Belaúnde de Diputado y por ese conducto obtiene logros importantes en cuanto a lo urbano y urbanístico. El aporte más conocido del gobierno de JLBR es reivindicar la soberanía territorial sobre las 200 millas marítimas. Durante este período, en materia urbanística el Perú construye tres hitos para la modernidad urbanística internacional:

La Unidad Vecinal N° 3 (1945-1949), por gestión del diputado y arquitecto F. Belaúnde; El Plan Piloto de Chimbote (1947), a cargo de TPA con apoyo de Dorich, y el Plan Piloto de Lima, donde Sert funge de asesor del Plan encargado a la ONPU, bajo la dirección de Dorich.



Una rebelión apoyada por el Apra en el Callao genera inestabilidad que es el pretexto para que Odría se levante en Arequipa y se haga con el poder derrocando a JLBR en 1948. Parte de los logros de Bustamante se truncan entonces. Ya desde comienzos de los 40 se habían venido dando asentamientos informales producidos por los migrantes del interior del país, cuya situación precaria era deslegitimizada por la clase política en el poder.

Hacia mediados del 40 el crecimiento de la ciudad había llegado hacia el este hasta Manzanilla, Matute, El Porvenir y la avenida República de Panamá. Hacia el Sur involucra a Magdalena, San Isidro y Miraflores. Hacia el oeste se une con los distritos de Breña y Pueblo Libre, surgiendo urbanizaciones a lo largo de los ejes Argentina y Colonial. Hacia el oeste, el distrito del Rímac comienza a crecer sobre la avenida Caquetá. El Plan Piloto de Lima, iniciado con Bustamante se aprueba en este período, su función: prever el crecimiento ordenado de la metrópoli.

Fig. 41. Presidente Augusto B. Leguía.

La Modernidad en el Perú

La modernidad en el Perú, comienza a asomar en los años 20 del siglo pasado. Hasta entonces la lógica del capitalismo, defectivo y dependiente, es indiscutible. El proceso de industrialización, que había comenzado en los últimos lustros del S. XIX, no conseguía todavía constituirse en fuente de alternativas que pudiesen objetivamente discutirle el dominio a las que procedían de la lógica del capitalismo dependiente (López, 1988: 9).

La lógica de la sociedad civil, socialmente significativa, aparece en los años 20. El sujeto colectivo que porta el embrión de esta lógica, está constituido en base a los sectores medios, a los artesanos y pequeños propietarios en proceso de proletarización y al incipiente proletariado. Las fuentes ideológicas de las que se nutren estos sectores son liberalismo decimonónico, tradición indigenista, anarquismo sindicalista y socialismo revolucionario europeo. "El hecho de que este sujeto colectivo, ya en el proceso mismo de su constitución como tal, tenga que vérselas no propiamente con una lógica de la industrialización sino con una lógica del capitalismo dependiente explica no pocas de las tendencias y características de la lógica de la sociedad civil que entonces comienza su lucha por la hegemonía social" (Ib.).

Encuentra López Soria un segundo momento del proceso de conformación de la modernidad en el Perú en los años 50, cuando la lógica de la industrialización –por sustitución de importaciones- comienza a ser socialmente significativa. El hecho de que la industrialización esté marcada por la sustitución de importaciones deja también profundas huellas en las tendencias y características de la lógica de la industrialización (Ib.).

Las reformas de Velasco cierran el proceso de gestación de la modernidad en tanto que asientan y robustecen la lógica de la industrialización y, terminan de constituir al sujeto colectivo que es potencialmente portador de la lógica de la sociedad civil. Halla López que "no es raro que el equilibrio social sea, desde entonces, particularmente inestable ni que aparezcan con perfiles más nítidos las demás características de la modernidad: la lucha entre alternativas

raigalmente contrapuestas, la problematización como condición humana, la novela como forma literaria predominante, la ciudad como espacio preferente de convivencia conflictiva, etc, (*ib.*).

Tomando como referencia las reflexiones de López Soria podemos concluir que hacia 1945-48, con Bustamante elegido al frente del nuevo gobierno, nuestra modernidad no es todavía un proceso maduro, por cuanto al componente capitalismo, de indiscutible presencia de larga data, no podemos sumarle una industrialización sino incipiente. En cuanto a la lógica de la sociedad civil, todo parece caminar sobre ruedas pero, perdido el apoyo del APRA, el gobierno civil y democrático de Bustamante y Rivero camina directo al patíbulo que el golpe de estado de Odría le asestará. Tenemos que aceptar que el golpe de Odría significa un duro golpe a nuestra incipiente modernidad apoyada en el trípode lopezsoriano: capitalismo, incipiente industrialización y sociedad civil (democracia) endeble.



Fig. 42. Lima en los 1920s. En primer plano la Penitenciaria.

El Movimiento Moderno en el Perú

La modernidad arquitectónica surge en los países desarrollados del globo y aparece íntimamente ligado al industrialismo. Le Corbusier, el más conspicuo, preconiza ya en 1910 sobre la era tecnológica que nos toca vivir, pues esta llama a “grandes realizaciones”. A fines de los cuarenta Luis Miró Quesada considera que las condiciones en el país están dadas para la arquitectura moderna y se lanza con todo. El desfase temporal resultaba históricamente necesario. Al industrialismo incipiente del Perú de 1910 no le era posible proveer otra base material que la que permitía una construcción artesanal y una formatividad tradicional vernácula, de un lado e historicista y periférica de otro, cuya epidermis variaba eclécticamente dentro de un tratamiento desaprensivo de lo que se conoce como Neo-estilos (Sota, 1988:10).

Nuestra base industrial hacia el 45 resultaba incipiente para la arquitectura moderna formulada desde afuera por gente como Wright o Le Corbusier. Las poderosas y subyugantes imágenes foráneas propiciarían la derrota del proceso y el método.LMQ y la agrupación espacio intuyen la existencia de condiciones materiales mínimas, aunque insuficientes diríase hoy, para iniciar

el despliegue de la arquitectura moderna en el país, cumpliendo esta agrupación un triple papel: Instauró la modernidad arquitectónica, aceleró la modernización capitalista en el sector construcción, y definió la vivienda para las mayorías como problema fundamental de la arquitectura peruana. Tras corta batalla, la arquitectura moderna se impone primero en Lima, incipientemente industrializada y luego en el resto del país (*Op. cit.*: 11).



Fig. 43. Baños de Miraflores de Héctor Velarde. Modernidad temprana en estilo Buque.

La modernidad, por entrar desde arriba y en condiciones de un incipiente desarrollo industrial y a pesar de la creatividad y progresismo de la agrupación Espacio, no pudo doblegar factores deformantes de nuestra matriz cultural y, queriendo instalar un proceso cultural modernista en el Perú, sin pretenderlo, instaló un estilo modernista viciado de los contenidos de carácter procesal que deberían sustentarlo. Tal vaciamiento explica la banalización productiva que sentimos en nuestra arquitectura a partir de los 70 (*ib.*).

En el Perú, la modernidad también propugna la nueva ciudad, la nueva vivienda, fundándose en 1944 el Instituto de Urbanismo del Perú. En 1945 se proyecta la Unidad Vecinal N° 3, en 1946 e crea la Corporación de la Vivienda, y en 1947, en la UNI, Belaúnde crea el curso Problema Nacional de la Vivienda. Para la nueva ciudad debían seguirse tres pasos según los postulados de la modernidad: destruyendo “barrios malditos”, urbanizando la periferia y naturalmente creando ciudades modernas desde el origen. Brasilia por ejemplo (*Op. cit.* 12).

La modernidad no reparó en La destrucción de ciudades históricas ni en lo irritantes que pudieran ser sus intervenciones a la hora de renovar las células del tejido histórico. En el Perú, el industrialismo incipiente, la incapacidad del estado para asumir la vivienda como derecho, reafirmada por una dinámica de desacumulación que impone y practica la clase dominante, no generaron una nueva ciudad, ni centro con periferias modernas, sí una explosión urbana. En este caos cohabitan contradictoriamente, la alta burguesía, la clase media y los sectores populares. Una estética desdentada de Lima brillapor la ausencia de lo moderno, destacando por contraste espacios urbanos como la Plaza San Martín, el Paseo Colón, Plaza de Armas, 2 de Mayo, y barrios como Barranco (*Op. cit.* 13).

La modernidad nace como proceso para hacer (re-renacer) la arquitectura. Las frases de Le Corbusier y otros grandes maestros nos remiten a la razón, al método, pero nunca al precepto formal. Cuando LMQ funda un curso para la enseñanza de las nuevas ideas no la llama Arquitectura Moderna sino Análisis de la Función Arquitectónica, y cuya intención era transmitir todos aquellos conocimientos tecnológicos que no los había recibido como alumno. A pesar de

este esfuerzo, el proceso se convirtió en estilo y el resultado se convirtió en método, de ahí que pocas obras en el Perú tengan categoría de arquitectura moderna, emergente del método, siendo una de la más importante la casa Wiracocha de LMQ, de 1947. “El íntegro del planeamiento era fundante para la perspectiva peruana, desde el planteamiento arquitectónico hasta la fachada” (*Op. cit.*:15).

La naciente modernidad peruana tuvo grandes representantes aparte de LMQ en Agurto, Bianco, Córdova, Benítez, Malachowski, Wakeham, Tode. La modernidad estilística propalada por las revistas norteamericanas y europeas pudo más que la Facultad de Arquitectura de los años 40 y 50, y rápidamente, ganó prestigio social connotando modernidad y progreso. El estado, la burguesía y la clase media demandaron proyectos y, al hacerlo, le otorgaron el estatus y la legitimidad social que lo impondría sin problemas hasta fines de la década de los 70 (*Ib.*).

Pero la modernidad peruana a la que hace referencia Sota, básicamente es de carácter arquitectónica y teórica, desconociendo los aportes de un tigre como Fernando Belaúnde Terry quien, gracias a la obra de Ludeña, se revela como el gigante, presente y oculto al mismo tiempo en el teatro de operaciones. Su aporte lo veremos en los siguientes capítulos.

La Situación del Urbanismo en el Perú



Fig. 44. Plaza San Martín, que se crea conmemorando el centenario del aniversario patrio.

Los Inicios del Urbanismo Moderno en el Perú. Si bien la modernización había comenzado en el Perú ya hacia fines del S. XIX, tal como lo sostiene López Soria, de ello dan testimonio obras y proyectos que aunque no llegan a concretarse algunos de ellos, muestran la voluntad de transformación de la ciudad. Obras como La avenida La Colmena transforman el panorama limeño.

Llama la atención un supuesto Decreto de 1902 respecto a la planeación de ciudades mencionado por Violich (1944) en su libro *Cities of Latin America* (Sánchez, 2008: 197). Buena parte de la estructura urbana limeña surgió durante el oncenio leguista o del impulso que ahí recibió. En 1920 y años posteriores, por el lado sur la ciudad acababa en las calles

transversales del Paseo Colón. El único servicio de transportes a Barranco, Chorrillos, Miraflores y La Punta era el que se efectuaba mediante el tranvía (Basadre, 2005a: 176).

Con ocasión del centenario de la independencia se urbaniza el fundo Santa Beatriz y se abre la Av. Leguía (Arequipa), que dispone al inicio de un arco morisco donado por la colonia española. Con un trazado de seis kilómetros une Lima y Miraflores, instalándose lujosas mansiones a ambos lados del trazado. El Parque de La Reserva abre bellas perspectivas y se culmina la Plaza Sucre en 1924. Ese mismo año se inaugura la avenida del Progreso que une Lima y Callao, sucediendo lo mismo con la avenida de La Unión (Argentina). Hacia 1929 se ejecutan los trabajos de la Av. Pershing y la de Francisco Pizarro. Se une asimismo las avenidas Brasil y Leguía mediante la avenida Mariátegui, y se abre una pequeña sección de la llamada avenida Central que debía unir la Av. Brasil con la Plaza San Martín. Víctor Larco Herrera urbaniza la Plaza 2 de Mayo y se inaugura la avenida Alfonso Ugarte en 1928. Miraflores queda unida a Barranco y Chorrillos mediante una vía de empalme (Op. cit.: 177).

Nuevos espacios urbanos se abren o se culminan, entre éstos tenemos la Plaza San Martín, la Plaza Washington, la Plaza Sucre, El Parque Universitario y el Pasaje del Correo. Se reconstruye el incendiado Palacio presidencial con panos de Sahut. Se inaugura para las fiestas del centenario de 1924 el Hotel Bolívar. Otras obras emprendidas con motivo de estas fiestas son el Panteón de los próceres sobre las habitaciones de la antigua iglesia de San Carlos, el Ministerio de Fomento y el Museo de la Breña. Se inaugura el Country Club en 1926. La Escuela de Agricultura y Veterinaria que ocupaba terrenos del fundo Sta. Beatriz se muda hacia La Molina. Otros edificios importantes inaugurados en este período fueron el Teatro Forero, el Club Nacional, El banco Anglo Sudamericano, El BCR, el Banco Italiano y el edificio Gildemeister. Asimismo el primer rascacielos limeño, el edificio "Minería". Igualmente la ciudad se ornamentó con los obsequios de las colonias extranjeras tales como el mencionado arco morisco para la avenida Leguía, donada por la colonia española, la colonia inglesa regaló un estadio, la china una fuente monumental, la alemana una torre con un reloj para el Parque Universitario, la japonesa una estatua de Manco Cápac y la norteamericana una estatua de George Washington (*Ib.*).

La valorización inmediata de los lotes urbanizados dio origen a ingentes negocios inmobiliarios y dio fuego a la industria de la construcción. En 1930 queda organizada la Sociedad de Arquitectura del Perú. Lima había pasado de 223.807 habitantes en 1920 a 376.500 en 1931 (*Op. cit.:178*).

El Plan de la Gran Lima de Werner B. Lange. Este Plan fue un encargo del gobierno de Leguía en 1927 al mismo autor del edificio Gildemeister. El Plan no llegó a aplicarse dada la forma violenta en que llega a su fin el oncenio y al mismo tiempo por la gran depresión económica norteamericana, que no solo tuvo consecuencias económicas difíciles en la región, sino también políticas pues significó cambio de gobiernos en países como Chile, Argentina, Bolivia y Brasil, por mencionar sólo a los vecinos.

Este Plan no era otra cosa que "una disposición estética normativa e ideal de un proyecto urbano para la ciudad" (Acuña, 2006). Indudablemente el espíritu de la época y las tendencias y planes e intervenciones en Norteamérica y Europa están impregnados del escenismo Neobarroco de Haussman y de la City Beautiful. Bruckner andaba por Latinoamérica regando de barroquismos las ciudades que intervenía y Le Corbusier no había venido todavía a Sudamérica, El Plan Maciá no se formulaba y la Carta de Atenas aún no había sido planteada.

Probablemente hubiéramos tenido en la ciudad intervenciones similares a las de Karl Brummer en los países vecinos de haber prosperado el plan de Lange.

Harth-Terré y Héctor Velarde. Esta dupla de ingenieros-arquitectos, contemporáneos entre sí, casi gemelos disciplinadamente, rivales y amigos, constituye el binomio de personalidades más interesantes, polifacéticas y polémicas de la arquitectura y urbanismo del Perú del S. XX. La ingeniería, la arquitectura, el urbanismo, el arte, las letras, las humanidades en general, la restauración, la historia, la crítica, la teoría, el ensayo, la administración pública, la docencia

universitaria, fueron áreas que compartieron y cultivaron con gran versatilidad. Inclusive una temprana formación parisina en un caso y otra no tan temprana en el otro caso. Inclusive compartieron las mismas casas de estudio en docencia a excepción de la Escuela Militar de Chorrillos.



Fig. 45. Antiguo local municipal que fue destruido por un incendio y que reconstruye Harth-Terré.

El Baron de Harthmann Limeño (1899-1983) y el Harth-terrorismo urbano. Emilio Harth-Terré, el polifacético y polígrafo ingeniero y arquitecto (1899-1983) fue una de las personalidades más notables de la cultura peruana en el pasado siglo y probablemente el arquitecto-urbanista de mayor trascendencia para la ciudad de Lima. Su versatilidad la muestra en campos como la ingeniería, el urbanismo, las humanidades, la arqueología, el arte, la crítica, la teoría, la poesía, el ensayo, la historia, la Docencia, el dibujo, la milicia (reservista del ejército), la administración pública (funcionario y autoridad política), etc. Un hombre renacentista para una ciudad renacentista. Desde muy joven estuvo involucrado en temas de la ciudad y del urbanismo como consultor, crítico, proyectista, funcionario público, autoridad política, asesor técnico, ponente, conferencista, radiodifusor, historiador, ensayista e investigador. Fue premiado en numerosas oportunidades en el Perú y en el extranjero, gozando de gran prestigio. Fue el primer ingeniero-arquitecto graduado en la ENI en 1925.

Su labor docente que la paseó por distintas universidades fue la que atrajo la atención de sus discípulos, especialmente de los de la Escuela Nacional de ingenieros, desde donde germinarían los procesos que involucrarían a las grandes aportaciones que en materia de arquitectura y urbanismo, como estandarte de la modernidad, se irradiaría a todo el país. Curioso y estudioso de los avances en materia de urbanismo y planificación, abogó por un plan para Lima desde las páginas de *El Comercio* y *La Prensa*. Con sus textos, comentarios, ponencias y radioemisiones, fue una de las personas más influyentes que contribuyó a adobar la situación para la llegada del Plan Piloto de Lima. Probablemente sea el único suscriptor peruano, como urbanista, de la Carta de Atenas en 1943 (Sic, Pinillos, 1982).

EHT ha sido el gran ejecutor del centro histórico de Lima. Interviene en los dos espacios más emblemáticos de la ciudad y restaura las obras civil y religiosa más representativas de la ciudad: La plaza mayor, la plaza San Martín, el Palacio Municipal y la catedral de Lima. El

espacio más emblemático y el espacio más bello respectivamente. Reconstruye el Palacio Municipal de Lima luego de ganar un concurso tras el incendio que la arrasó, y como Obrero Mayor de la catedral de Lima, se encarga de su restauración, donde sostiene una polémica con Héctor Velarde. Asimismo, como funcionario público Jefe de la Sección de Estudios Urbanos del Ministerio de Fomento y Obras Públicas (1940-47) es abiertamente modernizador del centro histórico de la ciudad, esto es, responsable de la culminación de la prolongación de algunas avenidas en el damero de Pizarro, en estricto cumplimiento de los dictados de la Carta de Atenas, la cual viene a significar la caída de Troya o el Waterloo para el centro histórico. Para bien o para mal, a nivel personal y urbanístico, nadie ha dejado una huella tan profunda sobre esta ciudad como EHT, quien por sus intervenciones se ganó el mote de Harth-Terrorista. Indudablemente hacen falta estudios que profundicen más las consecuencias urbanísticas de la obra de nuestro querido “Harth-Terrucco” y su significación histórica en la ciudad.



Fig. 46. Héctor Velarde.

Héctor Velarde Grohman (1898-1989). Bell-Arte, el humanismo y la tradernidad. Héctor Velarde fue un ciudadano del mundo. Se formó en Petrópolis, Brasil, Laussana, Suiza, y estudia arquitectura en École des Travaux Publics Bâtimentse Industries deParís y luego en École Lemania en Lausana, Suiza. Su formación en la ETPBI garantiza una formación Beaux-Arts, aunque con conocimientos tecnológicos” (Gutiérrez, 2002: 13). Posee experiencia como diplomático y como profesional en Francia, Argentina, EUA. En su formación tecnológica francesa se había impregnado de la tradición historicista que entonces dominaba París.

Su conocimiento de la historia será fundamental para su praxis profesional en el país, pues se vincula a la docencia en la enseñanza de la Historia del arte. Velarde “consolida con certeza una posición sobre la arquitectura peruana, a partir de sus dos vertientes formativas, la de la vanguardia tecnológica y la de la conciencia histórica, donde podemos encontrar con notable precisión su reflexión sobre tradición y modernidad concebidas no como opciones antagónicas sino como facetas complementarias de una superadora realidad” (Op. cit.: 16). Esa conciencia de la modernidad que asimila voluntariamente a la historia y la tradición, concientemente desinstintiva en Velarde, la llamaremos *tradernidad*, aunque suenemal.

Su espíritu humanista le hace publicar textos, de poesía, ensayo, arquitectura, arte o geometría descriptiva. Por el pensamiento que trasunta sus publicaciones, Gutiérrez lo compara en actitud con Martín Noel y Barragán: “En todos ellos la visión humanista teocéntrica les permite entender la ‘universalidad de su aldea’ como punto de referencia, antes que optar por la evanescente ‘universalidad’ abstracta” (Ib.). (Op. cit.: 18). En su obra inicial Velarde trasunta tres lenguajes formales distinto, “que no son exclusivos ni excluyentes entre sí, y cuya elección responde más bien a la pertinencia del momento y del lugar. Son estos lenguajes el académico-clasicista, propio de la influencia de la Escuela de Bellas de París y que era requerido para la arquitectura institucional y por un sector de la burguesía limeña (...); el lenguaje más bien racionalista y moderno, solicitado por un sector más de avanzada de la sociedad de Lima (...) o una propuesta de arquitectura de influencia local, que devendrá en el llamado estilo neocolonial, y que será reclamado por otro sector de la burguesía de Lima (Villacorta, s/f).

El terremoto del 40 había afectado fuertemente a la ciudad de Lima y Velarde se encarga de restaurar muchísimos monumentos en peligro. Velarde también destaca como constructor y empresario de la construcción al fundar Gramonvel, hoy transnacional Graña & Montero. La amplitud intelectual de Velarde y la labor desplegada en pro del Plan Moderno para la ciudad de Lima es muy valiosa y así lo reconoce Sert invitándolo directamente a participar del CIAM, irritando en extremo a los vanguardistas “espaciales”, que no pudieron acallar sus iras al enterarse de la invitación directa que había recibido Velarde del Presidente de los CIAM, mientras ellos, los “espaciales”, los “modernos”, sufrían gestionando su participación.

Belaúnde, Dorich, Luis Ortiz De Zevallos o La Trilogía de Apusdel Urbanismo Moderno Peruano. Fernando Belaunde Terry, Luis Dorich Torres y Luis Ortiz de Zevallos son los tres mosqueteros, los tres caballeros, los gestores más importantes de la modernidad urbanística peruana. Con este trío comienza la institucionalización, la práctica y la enseñanza del urbanismo moderno en el Perú.

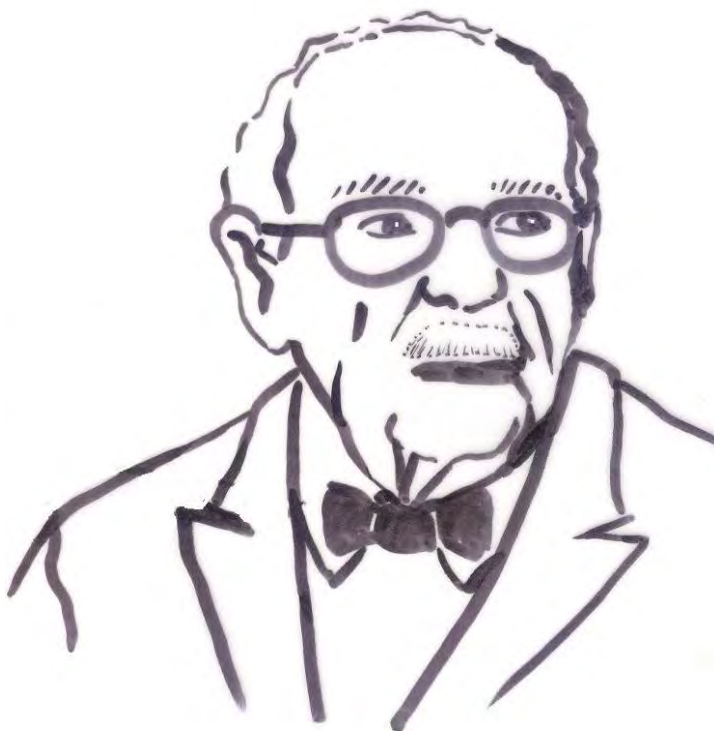


Fig. 47. Luis Dorich Torres

Luis Dorich Torres, (Lima, 1915 – Boston, 2005). Se trata del primer urbanista nacional graduado. La mejor carta de presentación de Dorich es la Unidad Vecinal N° 3 (UV3), el mejor programa colectivo de América Latina según Freddy Cooper²⁹. Su segunda obra de mérito es el Plan Piloto de Lima, el cual dirigió y realizó con la asesoría de Sert y Wiener. Con el primero acaba con la utopía de una vivienda digna para los pobres que Rengifo denomina la *ciudad hogar* (2004: 99). Con la segunda inaugura la tradición utópica moderna en el Perú, acorde con los preceptos de la Carta de Atenas (1943).

Dorich cursó estudios en Suiza (matemáticas y diseño técnico), Arquitectura y Urbanismo en La Sorbona, París. De regreso al Perú, trabaja al lado del ing. Jochamowitz, Director de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, egresado de las mismas aulas parisinas. Ahí coincide con

²⁹Decano de la Facultad de Arquitectura de la Católica (PUC) y Hexágono de Oro del Colegio de Arquitectos del Perú (1985). Miguel Cruchaga, Decano de la Facultad de Arquitectura de la UPC, también Hexágono de Oro y sobrino de FBT es de opinión similar.

C. Morales Macchiavello, A. Dammert Muelle, E. Montagne, M. Valega Sayán y otros más. Es el primer peruano en obtener una maestría en Planeamiento Urbano en el MIT, Massachusetts, 1944, con la tesis *Bases Para Instituir el Planeamiento Urbano en el Perú*. A su retorno se reincorpora al Ministerio de Fomento como Jefe del Departamento de Planeamiento Urbano.

Las propuestas urbanas, tan dependientes del poder político, se ven favorecidas con la irrupción de las masas populares en 1945. Belaúnde gana una diputación por Lima y ha elaborado el programa de Vivienda del frente vencedor. Le encarga a Dorich el proyecto de creación de una entidad de Urbanismo, se promulga la ley y se crea el Concejo Nacional de Urbanismo, con la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, su brazo ejecutivo, del que asume como primer Director. Fue llamado en 1946 para enseñar en el entonces Departamento de Arquitectura, por la Junta Mixta de Reforma que gobernaba la Escuela de Ingenieros. Allí ejerció la docencia durante largos años. Fue profesor principal durante 15 años de Urbanismo y Planeamiento Urbano (1947-62) en la Facultad de Arquitectura de la UNI. También fue profesor en las Universidades de Sao Paulo, México y Consultor técnico en la CEPAL en Stgo. de Chile.

Introduce la teoría de las unidades vecinales en su curso de Urbanismo, entusiasmando a Belaúnde. Inmediatamente es llevado a la práctica para sobre treinta hectáreas de terreno en el camino Lima-Callao, contando con 87% de área libre. Dorich proyecta urbanizaciones en Arequipa (Selva Alegre), Sta. Cruz, Ovalo Gutierrez y Corpac en San Isidro, mediador entre la Corporación del Santa y TPA, autor del Plan de Chimbote. Dirige el Plan Piloto de Lima (1948-9) asesorado por Sert y Wiener de TPA. Representante Peruano en el CIAM de 1949, en Bridgewater. Durante sus años otoñales dirige la Revista Plaza Mayor en colaboración con Ernesto Gastelumendi. Es autor del magnífico libro-memoria *Al Rescate de Lima* (1997).



Fig. 48. Luis Ortiz de Zevallos Paz Soldán.

Luis Ortiz de Zevallos Paz Soldán. Uno de los urbanistas más importantes del Perú del siglo pasado, tanto por su obra como por su participación en la instauración del urbanismo en el Perú como disciplina moderna y en la gestión y creación de sus instituciones más importantes, es el arquitecto Luis Ortiz de Zevallos Paz Soldán. Miembro de una familia tradicional limeña, las preocupaciones de LOZ son de orden cívico, urbano, cultural, histórico artístico y de gran amor por su territorio e historia. Desde las páginas de *El Arquitecto Peruano* critica la situación de la ciudad y aboga por un plan para Lima, siendo uno de los pocos en poseer una especialización urbanística antes de la llegada de Dorich (Ludeña, 2004a: 105).

Crítico con el Plan de la Zona Central de Lima (1941) de formulación edil, considera que el mencionado Plan no cumple a cabalidad para ser considerado un Plan Regulador, dado que un

Plan Regulador “obliga a realizar una serie de estudios previos utilizando los servicios de un conjunto de especialistas” y “el plano regulador debe ser la resultante de todas las conclusiones a que se llega en los estudios previos” (LOZ, 1941.). Le duele la transformación espiritual de Lima. Participa de la fundación de nuestras principales instituciones que se gestan en aquella “década prodigiosa” para el planeamiento y el urbanismo en el país: Instituto de Urbanismo de Lima (1944, con Belaúnde, Dorich y C. Morales Macchiavello), Corporación Nacional de la Vivienda (1946) y la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1946).

El pensamiento urbano y territorial de LOZ queda dramáticamente graficado en las siguientes líneas en que se proyecta sobre el futuro de nuestra ciudad y nuestro país: “debemos estudiar nuestra realidad urbana para crear un urbanismo que resumiendo las enseñanzas y directivas generales del urbanismo europeo y norteamericano, sea un urbanismo propio a nuestra realidad, que nos permita prever los problemas resultantes de la transformación industrial, restablecer el equilibrio entre el campo y la ciudad, revalorizar la provincia para que sus habitantes no emigren a la Capital, realizar una política rural que ofrezca al campesino las ventajas de la civilización reservadas a las ciudades, planear nuevas poblaciones, remodelar las existentes y trazar, en suma, planos regionales para las principales zonas de nuestro territorio nacional, dentro de un esquema de planeamiento nacional” (LOZ, 1948 s/p.).

Asimismo en 1947 en el VI Congreso Panamericano de Arquitectos en Lima, hace patente su preocupación por la intromisión de la máquina en la vida y deshumanización de nuestras ciudades y de la importancia de los núcleos antiguos como soporte material y espiritual en la vida del hombre. LOZ fue uno de los responsables de comunicar la selva al territorio patrio, pues contribuyó de manera decisiva a la construcción de la carretera Huánuco-Pucallpa (1938-43) y fue el autor del Primer Plan Director de Pucallpa en 1942 (LOZ, 1982: 20). La vida y obra de Luis Ortiz de Zevallos estuvo vinculado a los años de gloria y fundación de la modernidad urbana en el país y a la investigación y difusión de la gloriosa historia urbana de los peruanos.



Fig. 49. Fernando Belaúnde por Carlos Campos.

Fernando Belaúnde Terry (1912-2002). Apu Mayor del Urbanismo Moderno en el Perú. Fernando Belaúnde Terry (a) *Telahúnde*³⁰, “un hombre que no conoció el reposo” a decir de Zapata, es la gran figura del urbanismo moderno peruano. Reunió muchas cualidades entre las que un febril trabajo por su disciplina, su gremio, su pueblo y una fuerte convicción en sus ideas hizo posible semejante obra. Fue arquitecto, urbanista, planificador, docente universitario, gestor, político, estadista, proyectista, editor, ensayista, orador de polendas. Habiendo culminado sus estudios de Arquitectura de la Universidad de Texas, en 1935, se encuentra en Perú el 37 fundando la revista “*El Arquitecto Peruano*”, la más importante del pasado siglo, “en cuyas páginas escribieron todos los que tuvieron que ver con el nacimiento de la arquitectura y la Planificación en el Perú” (Zapata, 1995: 13). En Méxicoinicia su práctica profesional, y la Revolución le inspira un hondo sentimiento de orgullo por sus raíces autóctonas.

Construye el edificio Ferrand, en la avenida Wilson, una propuesta audaz que aprovecha el vértice de un terreno triangular con una planta semicircular que produce un volumen cilíndrico. Se inicia en La Católica enseñando Urbanismo, de donde pasa al departamento de Arquitectura de la Escuela de Ingenieros. Al poco tiempo asumió su dirección y poco después, logró convertirla en Facultad, independizándola de los estudios de ingeniería. Como consecuencia de ello, fue haciéndose de un rico “dossier” de proyectos de represas, puertos, puentes y carreteras, que profundizan su conocimiento del país y sus necesidades. Más adelante, formarían parte de su programa de gobierno.

El Arquitecto Peruano fue para FBT el instrumento mediante el cual fue explorando y anticipando su propio destino. Su curso en la Facultad de Arquitectura se denominaba Problema Nacional de la Vivienda. Difundía en él las ideas más avanzadas en materia urbanística y habitacional concebidas, principalmente, en Inglaterra. Entre ellas, resultaba particularmente relevante la idea de la “ciudad jardín” de Ebenezer Howard de las que provinieron las “unidades vecinales”, que desde la UV3 de 1946 hasta la “Ciudadela Santa Rosa”, de 1984 constituyen testimonios de su legado.

Como Diputado en 1945, tuvo una fecunda gestión parlamentaria en la que se gestaron las leyes más relevantes respecto del planeamiento, el urbanismo, la vivienda de interés social y la propiedad horizontal. Construye el local de la facultad de Arquitectura de la UNI con donativos y jornadas de trabajo compartidas con profesores y estudiantes; crea el Instituto de Planeamiento de Lima, una escuela de post grado interamericana, con apoyo de la OEA y de la Universidad de Yale, con sede en la UNI, a la que concurrían estudiantes de toda América Latina. Como diputado había creado la Corporación Nacional de la Vivienda y la ONPU (Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo); había soñado con la arquitectura como una profesión que liderara el desarrollo del Perú. Muchos se contagiaron de ese sueño.

La paradigmática Unidad Vecinal N° 3, UV3, es la obra cumbre de la arquitectura y el urbanismo del S. XX en el Perú, ejemplo a nivel internacional y orgullo de sus moradores. Obra de Belaúnde. Su querida Ciudad Constitución, otra *Belaúrbe*, intenta replicar la amazónica experiencia Brasileña de L. Costa en la Amazonia peruana. Fernando “Telahúnde” T. clavó la picota fundacional del urbanismo moderno en el Perú.

El Arquitecto Peruano y el Plan Urbano de Lima o la Obsesión Catoniana. La necesidad de un plan que oriente el crecimiento de la ciudad era una exigencia de larga data. Durante el Leguismo, debido al crecimiento y expansión de la ciudad vuelve a ponerse sobre el tapete. Es entonces cuando se encarga a Werner Lange la propuesta de un plan urbano para Lima, plan del que ya hemos referido en líneas anteriores. La interrupción del gobierno de Leguía y la crisis del 29 que significó el olvido del plan de Lange. En 1937 FBT crea la revista *El Arquitecto Peruano*, desde cuyas páginas se gesta el movimiento que va a concluir en el Plan Piloto de Lima: El plan es elaborado por la ONPU, de reciente creación (1946). En dichas páginas, y casi de manera obsesiva, está presente el catoniano clamor que vela por un plan moderno para la

³⁰“Telahúnde”, alias coloquial, y hasta diríase cariñoso, con el que era conocido entre la población limeña durante su segundo gobierno presidencial.

ciudad, por acción de renombrados arquitectos y urbanistas como Belaúnde, Dorich, Ortiz de Zevallos, Harth-Terré entre otros.

La Carta del Hogar o la Personal Carta de Atenas. Con toda la autoridad que le confiere su prédica por doce años desde su trinchera de *El Arquitecto Peruano*, pero sobre todo por las felices circunstancias que se vislumbran con la pronta inauguración de la UV3, FBT propone su Carta del Hogar como ponencia ante el CIAM de Bérghamo en 1949, cuyo tema central es La Arquitectura como Arte. Es la preocupación social la que lo lleva a elaborar la mencionada carta, pero, al mismo tiempo se deja llevar por su admiración por la *Carta de Atenas*, presente griego que el IV CIAM dejara a las ciudades y que hará agua en Venecia de 1964 con la promulgación de su famosa Carta³¹.

Concibe a su Carta del Hogar como un “Conjunto de Normas para deslindar el radio de acción de la Vivienda Económica” estructurada en cuatro puntos: I. Base de La Carta; II. De la Casa o Departamento; III. Del Barrio. IV. De las Condiciones. En ella considera:

Toda familia, carente de bienes de fortuna, cuyos ingresos sean comprobadamente limitados y provengan del trabajo de su jefe o miembros, en forma de salario, sueldo o pensión, o se deban al ejercicio directo de la pequeña industria, comercio, agricultura, minería o artesanado, tiene derecho a ocupar una casa o departamento de las características fijadas en esta CARTA DEL HOGAR, mediante el pago de mensualidades que estén en relación con sus recursos económicos, por exiguos que estos sean.

Con esta Carta del Hogar FBT se adelanta en cuatro Años al IX CIAM de Aix-en-Provence, Francia, y su Carta de Habitación. Sin ser un documento de premisas originales, “se trata del primer programa sistemático de carácter proyectual producido en nuestro medio” (Ludeña, 2004: 134).



Fig. 50. El Ayllu andino, inspira a Belaúnde en su propuesta teórica.

El Ayllu Urbano o la Enseñanza de Nuestro Pasado Inca. El Ayllu Urbano es uno de los pocos esfuerzos teóricos en el campo del urbanismo y la Planificación en el Perú (Op. cit: 141). Es un intento por unir la tradición inca con los planteamientos de la ciudad Jardín y los de las Unidades Vecinales. Un intento por incluir la tradición inca en planificación con la planificación moderna. FBT vincula de este modo la Waraka, organización inca de 1000 familias, con la Unidad Vecinal n° 3, concebida para 1,112 familias. Asimismo, encuentra en la Minka un modelo de cooperativismo popular. Dicho sea de paso este modelo se adelantó en cinco siglos al movimiento cooperativo o cooperativismo de origen inglés.

Institucionalización del urbanismo en el Perú o Quién le pone el Cascabel al gato. Como hemos referido al tratar sobre FBT, fue a él a quien correspondió la creación de las principales instituciones del urbanismo en el país, directa o indirectamente: Instituto de Urbanismo de Lima (1944), La Corporación de la Vivienda (1946), el Consejo Nacional de Urbanismo (1946), la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1946). Podemos afirmar entonces que fue a FBT, tras tesonera labor, a quien en el tema de la institucionalización del urbanismo le correspondió poner el cascabel al gato.

³¹ Carta de la cual es suscriptor nuestro querido y admirado Víctor Pimentel.

La Idea del Planeamiento en el Urbanismo Según la ONPU. La idea del Planeamiento de la ONPU se explicita manifiestamente en la publicación denominada *Plan*, de 1948, publicada por la misma institución. No olvidemos que al frente de la institución se encuentra Dorich, nuestro primer urbanista, quien le imprime su sello a la publicación. Dirigido a un público amplio, conformado por no especialistas, en este texto la ONPU aborda en cuatro ítems el tema del Plan: 1 ¿Qué es el Plan?; 2 ¿Cómo se hace un Plan Regulador?; 3 ¿Cuáles son sus características?; 4. ¿Quién debe hacer el Plan Regulador?

Sobre la primera pregunta responde con una concepción funcionalista de estirpe LeCorbusiana: “Es la ciencia que estudia el crecimiento físico de las aglomeraciones humanas en armonía con sus necesidades sociales y económicas, su principal objetivo es el bienestar de la colectividad mediante un programa racional que sirva de pauta para encauzar el crecimiento urbano. Este programa se denomina PLAN REGULADOR” y agrega “Por consiguiente, el Plan Regulador debe dar las soluciones para que ese complicado organismo, que es la ciudad, pueda crecer y desarrollarse evitando su declinación y atrofiamiento”(ONPU, 1948: 1).

A la pregunta ¿cómo se hace UN PLAN REGULADOR? (punto 2), La ONPU se responde en 4 pasos: Recopilación de Datos, Análisis, Objetivos y Soluciones, pasando luego a detallar cada uno de esos aspectos. La pregunta 3, sobre las características del plan, igualmente es respondida en cuatro puntos: 1 Expresión del sitio; 2 Prever una continua evolución; 3 Hacer obra colectiva y no personal, y 4 Posibilidad de realización. A continuación desarrolla cada uno de los puntos.

¿Quien Debe Hacer el Plan Regulador? Corresponde a la ONPU, “La Ley N° 10723 ha creado la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo con el fin de que formule los Planes Reguladores de las ciudades del País para lo cual la ha provisto de los fondos necesarios, así como de la autonomía indispensable para el contenido de sus funciones” (Op. cit: 4).

Luego del estudio de *Plan*, resulta bastante tierna, y esquemática la concepción de la planificación por parte de ONPU, aunque mucho de su contenido provenga de la “bendita” Carta de Atenas. Y es que estamos en los albores de la planificación moderna y “pseudocientífica” en el país. Sin embargo, a un nivel aún incipiente, se encuentra el germen, el embrión de la planificación moderna en el Perú. Se está en pañales, pero se ha comenzado la etapa seminal y heroica de la planificación en el país.

Una invocación que sale de lo más profundo del alma de nuestros idealistas, Dorich entre ellos, hace culminar *Plan* con las siguientes palabras: “No permanezcamos indiferentes ante el desarrollo de los males de nuestras ciudades. Iniciemos de inmediato el estudio de sus planes reguladores.



Fig. 51. Luis Miro Quesada G., Cartucho (¿el Cartesius peruano?), líder de la Agrupación Espacio.

La Contribución de Espacio. Adobando Más la Situación. No es mucho lo que se ha estudiado sobre la influencia de Espacio en las áreas de la planificación y el Urbanismo en el Perú. Conocida es sin embargo su contribución a la Arquitectura. Las apariencias engañan, los textos y artículos del grupo Espacio y de sus integrantes parecen desmentirlo.

La visita de Le Corbusier a Sudamérica con sus esquemas urbanos formulados para Sao Paulo, Río y Buenos Aires, y la creación de las principales instituciones vinculadas al urbanismo en el país con la formulación de las unidades vecinales y la construcción de la UV3 desde 1946, prácticamente dejan la mesa servida de la ideología que *Espacio* va a hacer suya.

Espacio hace suyo la concepción del urbanismo como una ciencia moderna “que se basa en el estudio racional de las necesidades urbanas”, tal como lo formulara Wiener en entrevista en *El Comercio* en 1948. En la misma entrevista, Sert afirma que “el urbanismo moderno se ocupa de la coordinación de las funciones urbanas de acuerdo con la estructura de la población y con sus necesidades económicas y sociales, estudia también los problemas del tráfico tal como los plantea hoy la generalización del empleo del automóvil y del avión, elementos que exigen una transformación total del antiguo concepto de trazado de ciudades” (Ludeña, 2004: 158-159)

Ante estas circunstancias, los muy dispuestos jóvenes de Espacio, arremeten con todo su juvenil ímpetu y apoyados en su revista y en la llegada que tienen al decano diario nacional, *El Comercio*, militan, abogan y propugnan la modernización de la ciudad teniendo como objetivo el plan urbano moderno, científico, aquel que ha convertido a los urbanistas en tecnócratas científicos y ya no en meros trazadores urbanos de función constreñida a la estética urbana. El discurso de orden arquitectónico, básicamente de orden estilístico, es cambiado por uno urbanístico, de corte racional y funcionalista.

No resulta entonces aventurado afirmar que es en el urbanismo donde el funcionalismo de *Espacio* encuentra suelo fértil, alejado de preocupaciones esteticistas que realmente disfrazan un pretendido funcionalismo arquitectónico. Se convierten así en los más fieros defensores del Plan Piloto de Lima y del Plan Regulador con su Monumental Centro Cívico³². Pervio a todo esto, la agrupación Espacio había lanzado su manifiesto (ver anexo 6) en las páginas del comercio en 1947. El Plan Piloto de Lima, con la contribución de *Espacio*, que tenía una gran militancia, inaugura la etapa de “cientifización” del planeamiento urbano peruano.



Fig. 52. Szyslo, otro suscriptor del manifiesto de Espacio.



Fig. 53. Carlos Williams, uno de los conspicuos miembros de Espacio y que colaborara con Sert en Nueva York.

³²Años después serían algunos de estos jóvenes los que, tras ganar el concurso, terminarían construyendo el Centro Cívico formulado por aquellos años.



Fig. 54. Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes.

La Idea del Planeamiento en el Urbanismo Según la Agrupación Espacio. Cuando la batalla por la modernidad urbanística se libra en la década del cuarenta, la agrupación *Espacio* fue una de las grandes protagonistas del grupo de los “aliados”, conformado por Belaúnde, Luis Ortiz de Zevallos y Luis Dorich, contra el “eje”, entre quienes los aliados identificaban al grueso de la sociedad, el estado y su burocracia, la misma Escuela de Ingenieros y el grueso del cuerpo docente de la sección de Arquitectura.

Cuando *Espacio* publica su manifiesto, en ningún momento se digita la palabra urbanismo o planificación, planeamiento o planeamiento urbano. Sí muchas veces la palabra arquitectura, estética y estilo. Sin embargo *Espacio* fue la agrupación que plantea en el Perú una modernidad, urbana, cultural artística, modernidad en el más amplio sentido de la palabra. Así se muestra no en su manifiesto sino en los artículos que publica periódicamente en el Diario El Comercio de Lima, mediante colaboraciones de sus miembros.

Son “campañas urbanísticas destinadas a demostrar al público la necesidad de una estructuración orgánica de las ciudades, e introducción en la conciencia cívica de nuestro medio el concepto de que el urbanismo debe tener como módulo y razón de ser al hombre” (A. Espacio, 1948). De todos esos artículos, un alto porcentaje de ellos están dedicados al urbanismo.

Uno de los artículos, *El Planeamiento en el Urbanismo* (*Espacio*, 1950) nos ofrece la visión que al tiempo tenían sus miembros sobre el planeamiento urbano, fuertemente influenciados por la Carta de Atenas del CIAM (1943) y la urbanística de Le Corbusier.

Espacio considera:

“el planeamiento como indispensable para conseguir un adecuado desarrollo económico y cultural de la región”. Luego afirma “De este modo se entiende ahora el planeamiento como la actividad que organiza una región o un centro poblado, de manera de conseguir las mejores condiciones de vida para el hombre. La serie de modificaciones propuestas para lograr esta

finalidad es el plan regulador". Pero sobre todo, "un verdadero Plan regulador es además y principalmente, un sistema complejo de directivas, orientaciones y reglamentaciones; un organismo vivo, basado en la realidad y adaptable a las contingencias; un organismo que modifica continuamente sus soluciones de detalle, pero que encuadra éstas en el marco de una orientación general. Un plan regulador está basado en estudios estadísticos, demográficos, humanos, económicos, etc.; trata de adaptar las grandes directivas universales a las consideraciones locales de raza, costumbres e idiosincrasia; está inspirado en una emoción cívica y social acendrada. Labor compleja, delicada y de enormes repercusiones, requiere del concurso de diversos especialistas y su realización debe ser siempre producto de amplios estudios" En él el Plan Piloto es "Parte muy importante y primaria (...), ordenamiento que guía y dirige los estudios posteriores y que contiene el enfoque inmediato del problema y la dirección en la cual se orientarán los trabajos. Tratándose de una ciudad, este plan señala la zonificación, distribuye el tránsito y determina la ubicación de los elementos viales de la estructura citadina. Mucho del éxito del plan regulador se deberá siempre a la correcta formulación del plan piloto o director".

Asimismo considera al planeamiento como "una de las más señaladas conquistas (de) la inteligencia, es la última etapa de una actividad que se inició cuando el hombre tomó posición del planeta: la de adaptar el espacio a las condiciones de la vida humana. Cuando nuestras ciudades parecen ser incapaces de subsistir, el planeamiento en el urbanismo puede ser la salvación de nuestra civilización". Concibe Espacio la importancia del Plan Piloto, en el marco General del Plan Regulador, que "contiene el enfoque inmediato del problema", casi como lo concebiría hoy un plan estratégico.

La Carta de Atenas está omnipresente en el alma de los artículos de Espacio e inclusive es publicada por Espacio en tres entregas. Pero lo mismo podemos decir del ideario de Jose Luis Sert, patentizado en su libro *Can Our Cities Survive* (1942) inspirador de algunos artículos de la agrupación. No debemos de perder de vista que Sert, desde antes del manifiesto de Espacio, se encuentra elaborando para la Corporación del Santa el Plan Piloto de Chimbote (1946-47). No es secreto entonces que el urbanismo que auspicia la agrupación espacio es aquel racionalista funcionalista de Le Corbusier, los CIAM y la Carta de Atenas, pero también el de influencia norteamericana auspiciado por Sert, del *Can Our Cities Survive?* y de las unidades vecinales, tributarias de la ciudad jardín. Espacio publica algunos artículos sobre ellos o inspirados en ellos durante el primer año, pero sobre todo, son testigos privilegiados de la obra de la Unidad Vecinal N° 3 que en terrenos de Mirones se levanta majestuosa, funcional y segregacionista del tráfico.

La influencia de la agrupación espacio en pro del Plan moderno fue enorme para el país. Lo que no podemos dejar de observar es que la agrupación Espacio funcionó entonces como el "brazo armado", de ideología, de la ONPU y de su activo Conductor Luis Dorich. No nos olvidemos de importantes simpatizantes de la agrupación que sin ser miembros, moralmente se hallaban vinculados a ellos, entre los que destaca Fernando Belaúnde Terry. Tanto simpatizantes como militantes de Espacio laboraban eventualmente en la ONPU, caso Cayo y Williams, pero también pertenecían a su instancia superior, el Concejo Nacional de Urbanismo, caso Belaúnde y Agurto.

Las Influencias y Antecedentes locales en el Plan Piloto de Lima. El Plan Piloto de Lima se ha alimentado, de manera directa o indirecta, de numerosas fuentes foráneas, o en todo caso ha de confrontarse con muchas otras con las que por cercanía o contemporaneidad vale la pena realizar el ejercicio. Ya nos hemos referido a varias de estas fuentes, a otras apenas las hemos mencionado.

De las tres tradiciones del urbanismo occidental, de plano descartamos la tradición estética o esteticista de la ciudad como continuidad histórica, pues a esta no se ha recurrido. Las otras dos tradiciones, la de la ciudad como medio de transformación social³³ o de la poética verde y,

³³La de la ciudad jardín y el Plan de Abercrombie para Londres, está presente apoyada por las unidades vecinales.

especialmente, la ciudad funcional-tecnológica o de racionalidad científico técnica, van a estar presente en su formulación.

En la tradición de la ciudad como medio de transformación social o la de poética verde, tenemos todas las variantes europeas y norteamericanas de la tradición, desde la ciudad jardín, las neighborhoods units (1929), Radburn (1928), las Greenbelt del New Deal, el Plan de Londres de Abercrombie (1944), las New Towns británicas (1947) y las ciudades satélites.

En la tradición de la ciudad funcional tecnológica tenemos desde la ideología de la *tabula rasa* del *Plan Voisin* de París, de Le Corbusier (1925), la ciudad industrial de Garnier (1904), los barrios racionalistas, los CIAM (1928-1947), el IV CIAM (Atenas, 1933), el más famoso de todos por considerarse la cuna de la Carta de Atenas, el Plan Maciá de Barcelona (1932-34) de Le Corbusier y GATCPAC (incluye a Sert), El Plan Director de Buenos Aires (1937) de CFK, *Can Our Cities Survive?* (1942), la Carta de Atenas (1943), la *Cidade Dos Motores* (1944), el plan para la reconstrucción de Saint-Diè (1946), de Le Corbusier, y finalmente el Plan de Buenos Aires (1948-49) de Bonet.

Lastimosamente, la ausencia de la tradición estética o de continuidad histórica es la causante del daño a la zona central de la ciudad, la que precisamente requería de esa continuidad histórica que se le negó y del que el documento denominado Plan de la ONPU (1948) hace mención. Sin embargo para un análisis comparativo con el Plan Piloto de Lima no estaría demás incluir los planes inmediatos posteriores como los de TPA en Colombia: Tumaco, Cali, Bogotá, Medellín; Puerto Ordaz y Ciudad Piar en Venezuela; La Habana, Chandigarh, Argel, Brasilia, Bidagor.

En el medio local, tenemos dos intervenciones claves que nos permitirán un mejor entendimiento del Plan Piloto de Lima: la Unidad Vecinal N° 3 (1945-1949) y el Plan Piloto de Chimbote (1946-48) de TPA.

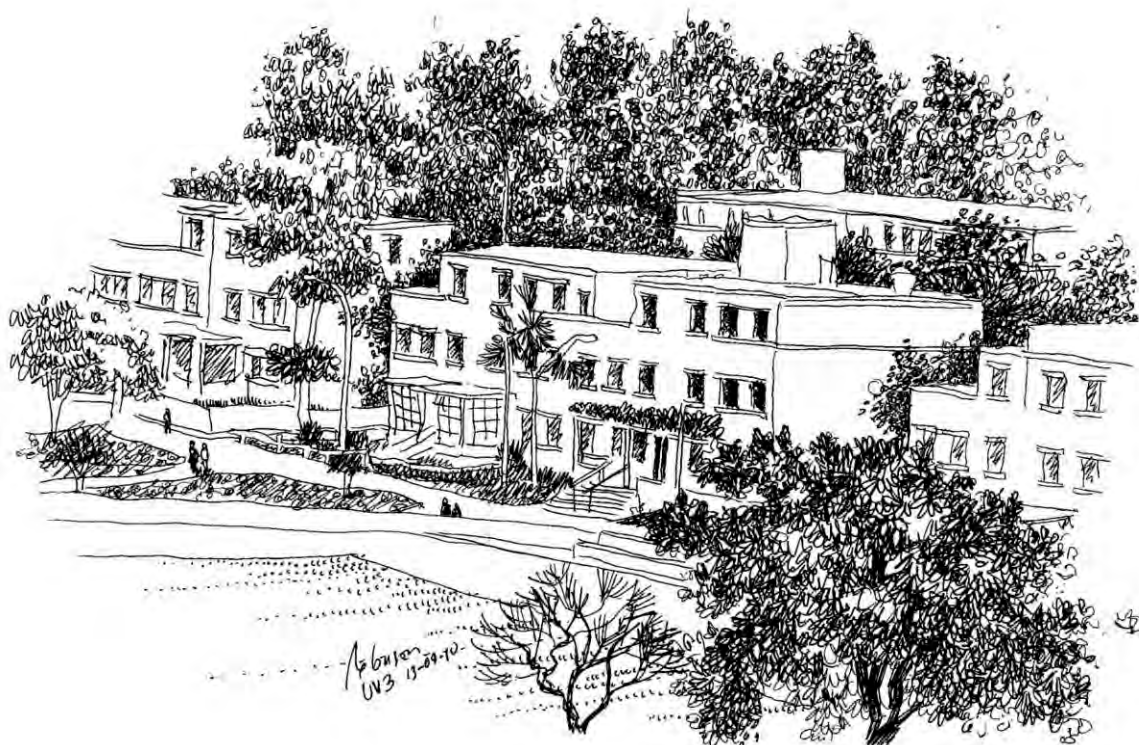


Fig. 55. Unidad Vecinal N° 3, Lima. 1946-1949.

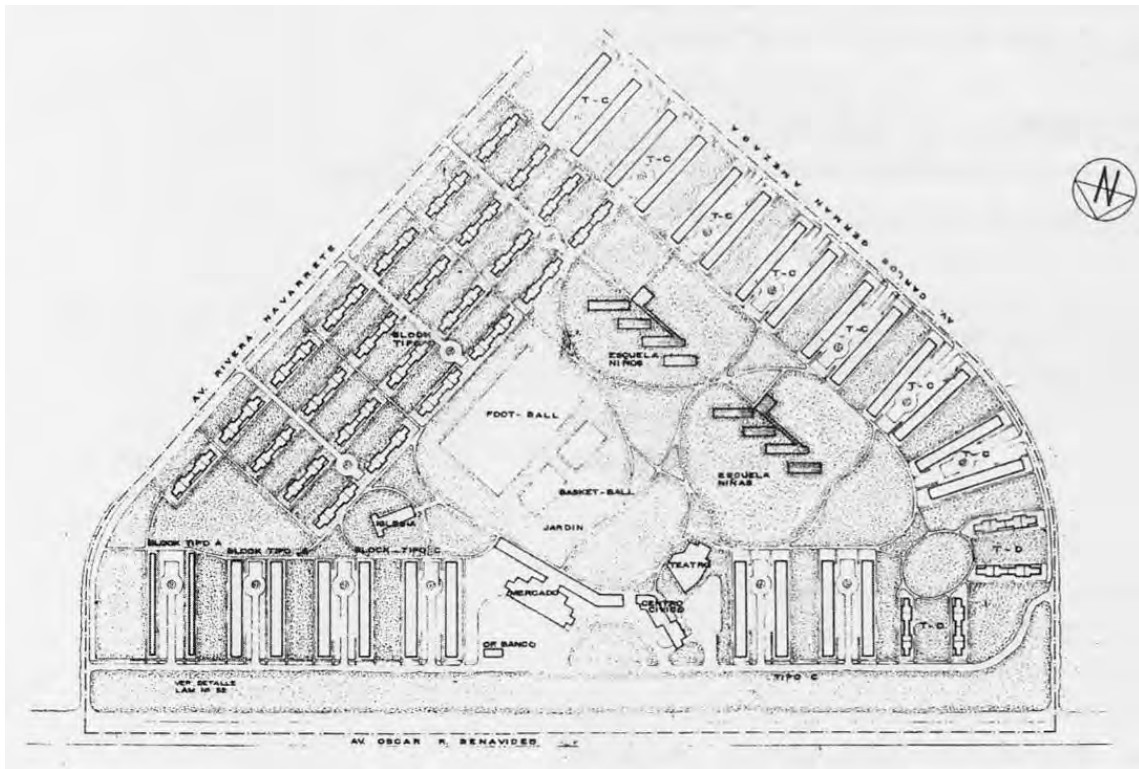


Fig. 56. Unidad Vecinal N° 3, Lima, 1946-1950.

Unidad Vecinal N° 3 (1945-1949). La Ciudad Risueña. Este extraordinario ejemplo de pequeña ciudad inaugurado en 1949 es parte de la obra de ese Quijote urbano y cosmopolita que fue Fernando Belaúnde Terry, apoyado por un notable equipo integrado por L. Dorich, M. Dammert, C. Morales Macchiavello, E. Montagne, Manuel Valega Sayán, Juan Benítez. No es el lugar para hablar de todos los molinos de viento que tuvo que enfrentar y los ladrillos que tuvo que soportar para sacar adelante esta magna obra, aclamada casi por unanimidad como el más logrado ejemplo de arquitectura peruana del siglo XX. Entre las opiniones más valiosas con ese parecer destacan José García Bryce, Freddy Cooper, Miguel Cruchaga y Willy Claux³⁴.

La idea de la unidad vecinal proviene de estados Unidos con Clarence Perry, y en la región, el Perú fue el lugar desde donde se difunde no sólo la idea sino también la obra concreta. Para ser precisos desde el VI Congreso Panamericano llevado a cabo en Lima en 1947. En 1945 asume la presidencia José Luis Bustamante y Rivero, dándole carta blanca a Belaúnde para llevar adelante su programa de vivienda. Ese mismo año, ya se disponen de los planos de lo que será la futura unidad y que se comienza a construir en 1946.

En sus orígenes, la UV3, estaba ubicado a medio camino del centro de Lima y El Callao, muy próximo a la zona industrial de la av. Argentina, en medio de chacras de cultivo pertenecientes al fundo Aramburú. El conjunto que se concibió como un barrio para la clase menos favorecida, incluye en sí muchas tradiciones, desde la ciudad industrial de Garnier, la ciudad jardín de Howard, pasando por las Green Belt, los barrios obreros y la Neighborhood Unit de Perry. Se trata de una pequeña ciudad, una ciudadela centrada en sí misma, una ciudad risueña como diría FBT. Sobre casi treinta hectáreas se han dispuesto los bloques residenciales de hasta cuatro pisos, donde encuentran lugar los 1112 departamentos entre 1 y 5 dormitorios, y cuyo índice de áreas libres no lo tiene ningún barrio de ricos: 87.923%. ¡Casi 90 por ciento!

³⁴Los 3 primeros mencionados dieron su opinión en una encuesta sobre la mejor obra de arquitectura del siglo XX promovida por el diario El Comercio de Lima, en tanto que lo manifestado por Willy Claux es testimonio personal. Todos ellos son diseñadores que han obtenido el Hexágono de Oro, premio máximo que otorga el Colegio de Arquitectos del Perú en el marco de las Bienales de Arquitectura.

Posee todos los servicios que pueda necesitar una agrupación residencial de 5,000 habitantes, sin necesidad de tener que desplazarse más allá de 400m. Inclusive la industria está muy cerca, hacia la avenida Argentina. Posee un centro cívico conformado por locales para correos, comisaría, posta sanitaria, administración; 1 mercado con 21 tiendas en la zona comercial; iglesia para el culto católico; 2 escuelas y un jardín de infancia; un centro recreativo con cine-teatro con restaurante anexo y club comunal. Las áreas recreativas, dentro de las áreas libres, incluyen campos de fútbol, fulbito y básquet, así como novedosos campos infantiles y espejos de agua. Un cinturón verde, en dos de sus tres caras de planta triangular, completaban el generoso programa de este barrio de pobres. 2 árboles por cada habitante es lo sembrado en materia de arborización, lo que lo convirtió en el más ecológico y sostenible programa de vivienda en el Perú. Hasta hoy.



Fig. 57. Makatampu, a la altura de la cdra. 27 de la av. Argentina, uno de los tantos sitios arqueológicos destruidos por el crecimiento de Lima en los 40s.

CAP. 3. ALGUNOS PLANES REFERENCIALES:

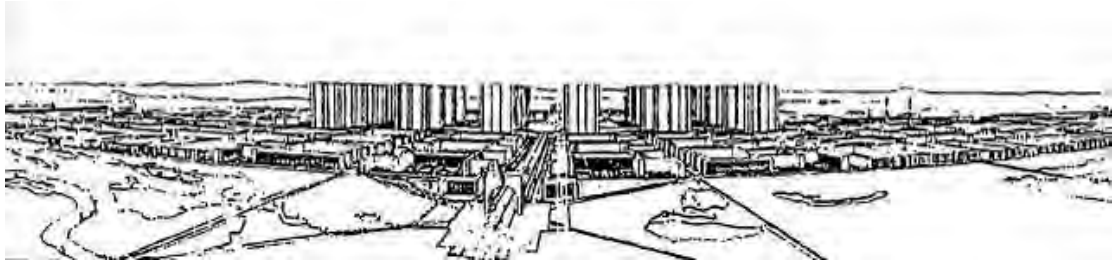


Fig. 58. Plan Voisin, Le Corbusier

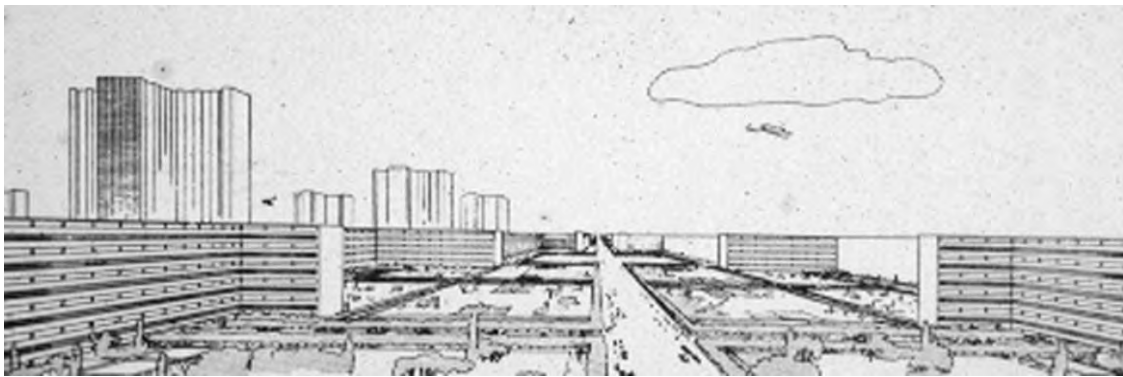


Fig. 59. Plan Voisin, Le Corbusier <http://lifeloom.com/263HistArch6.htm>

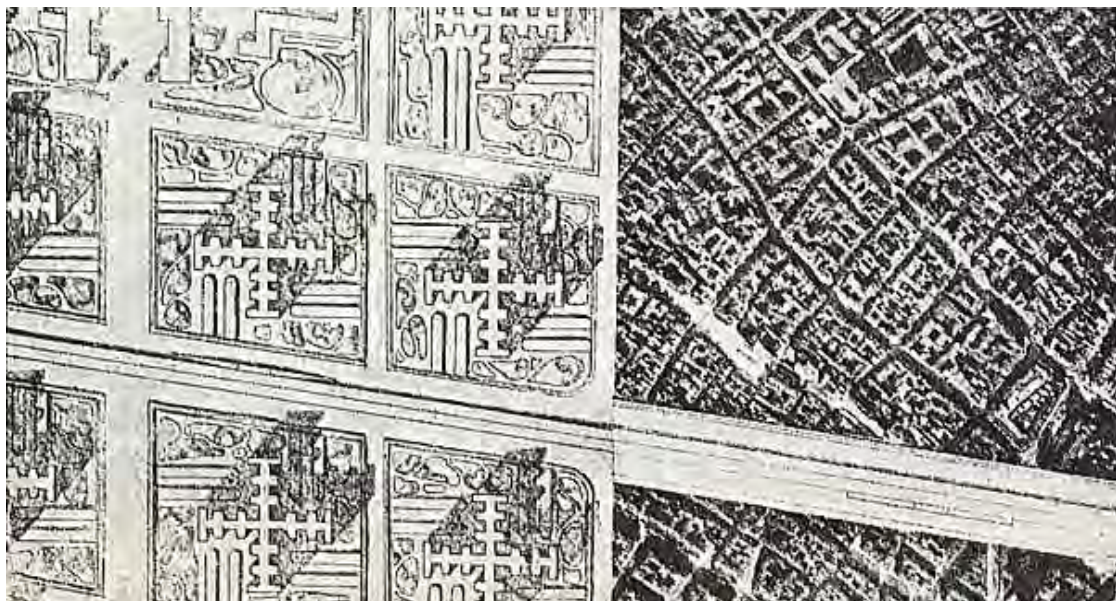


Fig. 60. Plan Voisin, Le Corbusier.



Fig. 61. *Monsieur Le Corbusier*, autor de "el Modulor"

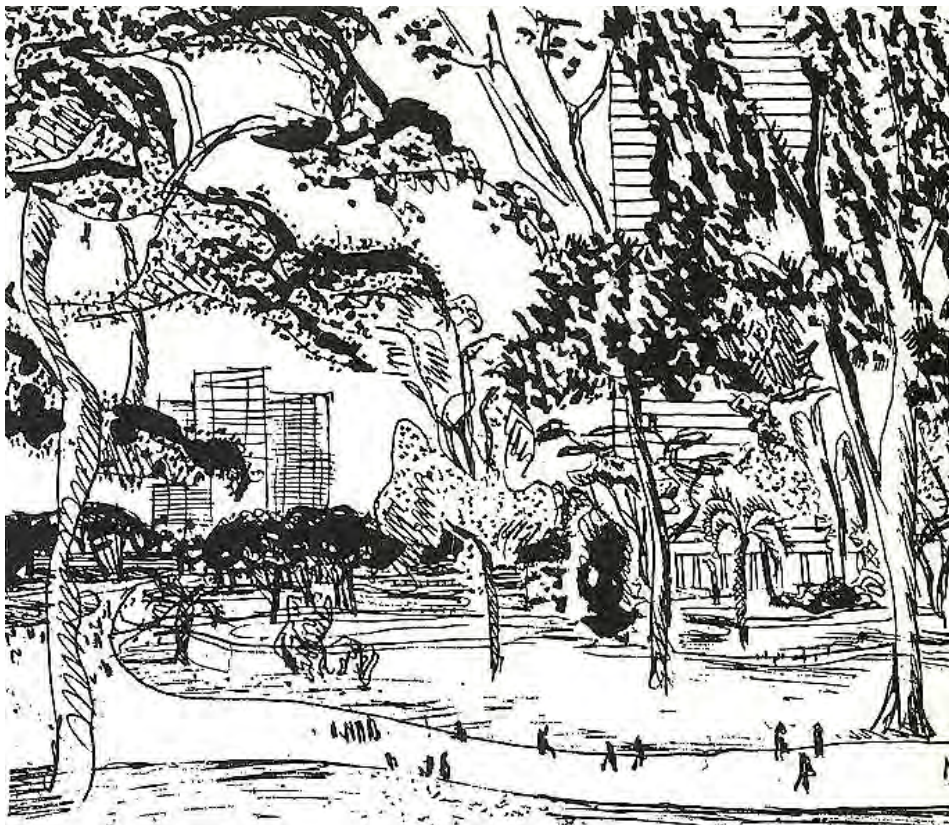


Fig. 62. Villa Radiosa en perspectiva peatonal. Le Corbusier.



Fig. 63. Le Corbusier, Ferrari, Kurchan. La cité d'affaires.

3.1 Plan Director (Piloto) de Buenos Aires (1937, 1947)

La ciudad de Buenos Aires, capital de la República argentina, tiene una población algo mayor de dos millones de habitantes. Está situada en el norte del país a orillas del Río de la Plata, sobre una altura promedio de 25msnm. La ciudad transcurre sobre un llano sin mayores accidentes geográficos ni topográficos, sobre la base de una retícula regular que tiene su origen en la fundación española de la ciudad colonial en 1580. Previamente tuvo otra fundación en 1536, pero la ciudad fue abandonada. El Río de la Plata, cuyo cauce es el más ancho del mundo, confundió a los primeros navegantes que lo visitaron pensando que se trataba de un cabo por donde entrar al Pacífico. El río crea un vínculo muy fuerte con la ciudad cuya vocación es determinada por él.

El binomio puerto-ferrocarril juega un papel muy importante en la ciudad. Este binomio se encuentra "estrechamente vinculado a la moderna colonización del territorio argentino iniciada en el XIX por los ingleses" (Monteys, 1996: 257). Un complejo sistema de transporte de las riquezas agrícolas y ganaderas del país eran conducidos, vía férrea, al puerto de Buenos Aires, que se encontraba dotado de almacenes, silos, frigoríficos, para su transporte a Inglaterra, el propietario mayoritario de dichas instalaciones y transportes. Tanto el sistema como el grueso de las terminales ferroviarias y el puerto determinan la configuración de la ciudad, conjuntamente con su trazo de manzanas a cordel, siendo el perfil de la costa el accidente geográfico más importante de la ciudad (ib.). La poca profundidad del estuario constituye una dificultad para el atraque de buques, especialmente los de gran calado, siendo estas observaciones útiles para ayudar a entender la propuesta.

Este plan en realidad se remonta a 1929, cuando Le Corbusier es invitado a Buenos Aires y realiza los primeros croquis para la nueva urbanización de la ciudad, así como su conocido boceto de las cinco torres sobre el río, en visión nocturna, reflejado sobre las aguas del río. La

citté d'affaires se perfila flotando sobre el río desde entonces y en el plan de 1937 se yergue sobre una plataforma artificial (Op. cit.: 258).

A grandes rasgos, el plan supone la reconversión del tejido residencial existente, conformado por manzanas e 110m x 110m a otro tejido de mayores dimensiones, 400m x 400m. Su tipología edificatoria pasa a un tipo edificatorio basado en el bloque en *redent*. El acondicionamiento del sistema portuario se divide en dos puertos para liberar el frente marítimo donde se ubicaría la *citté de affaires* fluvial, frente a la *citté de affaires* terrestre. Se considera el establecimiento de un complejo gubernamental-administrativo-representativo en el corazón de la ciudad y, de todas formas, el establecimiento de áreas industriales, educativas, deportivas, de ocio y libres (ib.).

Esta propuesta nacida de la oficina de Corbu en París, es el más importante esfuerzo por llevar la modernidad urbana y arquitectónica a tierras gauchas. Nace de un trabajo que entonces los recién graduados Jorge Ferrari y Juan Kurchan realizan durante un año en el *Taller del Orfebre*³⁵. El plan es admirable por la capacidad anticipatoria y renovadora del proyecto. La aparición explosiva del trazado de autopistas, abierto en abanico desde un centro renovado a partir de una nueva monumentalidad que culmina en las cinco torres sobre el plano del estuario, “de cara al mundo”, muestra esto con la fuerza instantánea del golpe, quiebre histórico que se materializa en esos años. Este plan moderno que Ferrari y Kurchan ensayan a partir de su ciudad, forma parte del CIAM. Ferrari-Kurchan definen el plan como un “acto de fe”. Dice el texto introductorio: “Un plan director de los grandes lineamientos, manifiesta gráficamente los principios que dirigirán los estudios posteriores que se derivarán de él: da las grandes directivas; además es un acto de fe” (Molina, 1999: 133).

Un concepto biológico alumbra el plan: metamorfosis. También el modelo tomado de la medicina llevará a hablar de diagnóstico preliminar, identificación de la enfermedad y medidas para curar las ciudades en cuerpo y alma. Los puntos sobre los que se apoya el plan son: 1, Concentrar la ciudad; 2, Transformación molecular de la ciudad; 3, El despertar del sur; 4, Sistema cardíaco; 5, Los elementos; 6, Los órganos; 7, El comienzo de la acción. El estallido; y 8, Resultados éticos y estéticos (Op. cit.: 139-164).

1. Concentrar la Ciudad. Este punto va ligado a las ventajas derivadas de las nuevas tipologías de edificación en vertical capaces de concentrar la ciudad y hacerla más eficiente. Una vez definido el perímetro dentro del cual se concentran la población y las actividades, debe aparecer un cinturón verde que haga la pausa justa y eficiente con un sistema de ciudades satélites igualmente concentradas y rodeadas también de análogos cinturones verdes. De modo que lo que se presenta como concentración está dependiendo de generosas superficies verdes naturalmente de baja densidad. El plan CFK es el que más acabadamente muestra cómo puede resolverse arquitectónicamente lo que se plantea en escala regional y urbana, cosa que no aparece ni en el Plan Noel ni en el del Conade. El plan pretende marcar un límite de cuatro millones de habitantes. Y, como no podía ser de otro modo, establecer una zonificación.

2. Transformación molecular de la Ciudad. Supuesta la trama de manzanas cuadradas repetidas sobre dos ejes ortogonales, y la “cuadra” de aproximadamente 100 metros como módulo invariable, más un ancho de calles (intermódulos) del orden de los 10 metros o menos, que corresponde al período de las dos fundaciones de Buenos Aires, se plantea la necesidad obvia de responder a las nuevas condiciones del tránsito, a las nuevas velocidades mecánicas, de modo que aparece la formulación de nuevas escalas de módulos mayores y supermanzanas capaces de alojar construcciones en altura de mayores densidades. De ese modo aparece un sistema circulatorio de calles más anchas, con cruces más distanciados, alimentados por una población con fuertes concentraciones puntuales: las torres o edificios en altura.

³⁵*El Taller del Orfebre*, Drama escrito en 1960 por Karol Wojtila, futuro Papa Juan Pablo II, sobre el amor y el matrimonio, donde de un modo figurado el orfebre representa la figura de Dios, que todo lo observa. Basado en esta obra, Guillermo Dávila interpreta la canción con el mismo nombre, tema central del álbum que varios artistas venezolanos graban en 1985 en homenaje a la visita de S.S. Juan Pablo II. En esta canción el orfebre es una “autoridad en amor y sentimiento”. Para nuestra figura literaria hemos utilizado *orfebre* por el *демиurgo* Le Corbusier.

3. El despertar del Sur. En este punto se considera la articulación de los terrenos altos del centro antiguo (al norte) y los bajos del sur con proliferación de estructuras portuarias e industriales. La proximidad de ese sur se irá haciendo mayor en la medida que crezca hacia el norte. Una de las ideas es la de fortalecer la avenida 9 de Julio con edificios para los mayores servicios públicos, de gobierno y administración con la finalidad de crear un “cosimiento” del sur y el norte que estaban divididos por la avenida de Mayo que funciona de este a oeste.

4. Sistema cardíaco. Aquí se habla ya de del buenos Aires existente, real y con historia, sobre el cual se aplican las ideas de renovación de las velocidades, de escalas de espacios y tiempos de densidades e intensidades crecientes y hasta entonces no conocidas. Arterias direccionales, ejes principales uniendo los puntos clave con el puerto y los rumbos que en abanico lo ligan con la región y el país. Luego arterias de distribución y finalmente arterias de repartición.

La estructura viaria quedará fuertemente marcada por la presencia del eje este-oeste, Av. de Mayo, que finaliza en la citty de afaires, y por la presencia del eje norte-sur, que lo cruza en el corazón de la nueva cuadrícula de 400m x 400m, Av. del 6 de Julio, partiendo de este eje vías vías que surgen en cuatro direcciones, oblicuas a los dos principales (Monteys, 1996: 258). A la observación del dibujo de la propuesta realizado sobre una fotografía aérea, destacan fuertemente los nuevos *Cardo* y *Decumanus* sobre la masa edificada de la ciudad (Ib.).

5. Los elementos. En este acápite se ocupa del diseño urbano, al cual se le considera un puente entre el planeamiento y la arquitectura. También se contempla la aspereza entre la “claridad de las teorías” y la rebelde confusión de los “hechos”.

6. Los órganos. La ciudad es tanto “un aparato, un mecanismo, una máquina” como un ser vivo, orgánico en permanente evolución, donde los planos, no son totalmente nuevos, sino una conexión prolija con las estructuras de la ciudad históricamente conformada desde antes. La biología de Buenos Aires está establecida y se enuncian entonces sus órganos: El Centro de Gobierno, el Centro Municipal, Centro Panamericano, Centro de Asociaciones, Centro de Finanzas, “Cité” de Negocios (oficinas), Zona Industrial, Esparcimiento, Diversiones, Ciudad Universitaria, Un Barrio de Habitación, y los hoteles, embajadas, comercios. Todas estas piezas urbanas son capaces de definir hitos monumentales capaces de complementar la nueva estructura vial elevada y renovada.

El centro de la ciudad se extiende sobre una retícula regular de 6 x 5 supercuadras de 400 x 400m aproximadamente, ya que todas ellas no son idénticas. El conjunto forma un gran cuadro de 3.4 x 3.4 km, dividido en cuatro partes producidas por los ejes principales. En el interior de esta trama destacan el conjunto de equipamientos que ya hemos enunciado: Centro de Gobierno, etc. De este conjunto de equipamientos “se distinguen dos tipos en cuanto a la disposición de sus elementos sobre el suelo: unos tienden a la ocupación sobre la base de las nuevas cuadras de 400 x 400m, y por tanto a ceñirse en un perímetro cuadrado o rectangular; mientras que los otros tienden a disponerse longitudinalmente, formando recorridos jalonados con edificios (Monteys, 1996: 258-261).

7. El comienzo de la acción. El estallido. Iniciativa estatal para las propuestas de las políticas del plan, que abre las posibilidades. Inserción luego de la iniciativa privada. Es la idea del mecanismo capaz de poner en acción al plan. Idea clara como cualquier manifiesto vanguardista de los años 20. Un toque de utopía y futurismo impulsa a CFK a despegarse de la realidad, pero su apreciación sobre “la potencia de vida de la capital estalla”, da la medida justa de lo que ocurrirá en el resto del siglo.

8. Resultados éticos y estéticos. Provocar lo impecable El clima de entusiasmo con que el texto se exalta a si mismo alcanza aquí tonos de grandeza escénica, a las que sólo les falta alcanzar el goce metafísico colectivo de un país embarcado en una aventura “magistral”. Es el discurso de los conductores de masa, clara conciencia de la fuerza irresistible de los cambios que suceden, idea de estar envueltos en un probable cataclismo que sin embargo podemos transformar en nuevo y aún no imaginado orden feliz. Lejos del desánimo y del pensamiento rutinario de los inicios de la desideologización, aceptando los riesgos de pensar. CFK nos dejan

Borda, amigo de Ferrari, es nombrado Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad por el peronismo en 1947. Los discípulos fueron contratados para instrumentarlo y buscaron que, por su autoría, se incluyera a Le Corbusier. Pero no hubo caso: agarrado al nacionalismo, Borda

fue tajante en su oposición a que el plan se atribuyera a un extranjero. El trío, además, fue tomando distancia de algunas ideas urbanísticas de un Maestro que pasó de exultante, con los pichones ahí, a indignado con la demora en el reconocimiento. Llevaba casi dos décadas esperando y nada. Liernur transcribe la carta lapidaria que le mandó, en 1949, a Ferrari Hardoy, en la que los trata de deshonestos, incapaces y traidores: "Ustedes son unos pobres diablos" (Berlanga, 2010)³⁶. *Cria cuervitos y te sacarán los ojitos*.



Fig. 64. Plan Le Corbusier, 1937: La red de tráfico.

³⁶ Angel Berlanga: El Proyecto de Le Corbusier para Buenos Aires en <http://juankurchan.blogspot.com/2010/01/el-proyecto-de-le-corbusier-para-buenos.html>



Fig. 65. Plan Piloto de Chimbote: Centro Cívico. TPA, 1947.

3.2 Plan Piloto de Chimbote (1946-1948)

Chimbote es una ciudad portuaria a orillas del Pacífico, en el desierto costero del departamento de Ancash. Se ubica sobre la Bahía de Ferrol en la cuenca del Lacramarca, a 432Km al norte de Lima. Esta aldea de pescadores, era el lugar indicado que se requería para poder trasladar los recursos mineros del norte del Perú. Su nombre parece provenir del quechua *chimpay*, que significa banda de enfrente (Rovira, 2005d: 129)

En el siglo XIX llega el ferrocarril a Chimbote, donde Meiggs había trazado un plan mediante un reticulado de 60 manzanas de 100 x 100m y un incipiente puerto. Desde entonces Chimbote estaba destinado a convertirse en la ciudad portuaria que evacuaría la riqueza de la región, aún sin explotar. El censo de 1940 arroja para Chimbote una población de 4,200 habitantes.

En Diciembre de 1939 es elegido presidente Manuel Prado. Su mandato conservador, hasta 1945, está políticamente muy bien dispuesto con su poderoso vecino del norte. La TVA es el

espejo en que Prado se mira para su propuesta de desarrollo, teniendo como centro a Chimbote, que requería de la fuerza motriz que podía aportarle la cercana proyectada central hidroeléctrica del Cañón del Pato para poder llevar a Cabo sus objetivos.

Se sabe que desde 1941 Sert y Wiener están en contacto con el Perú³⁷. A diferencia de su presencia en Brasil, “su intervención en el Perú no vino precedida de necesidades estratégicas, sino que la presencia de materias primas actuó de reclamo inmediato y las circunstancias de guerra hicieron el resto” (Ib.).

Rovira aporta algunos detalles interesantes: “El 18 de septiembre de 1942, cuando Chimbote ya dispone de aeródromo, el ingeniero norteamericano de la TVA, Barton Jones, especialista en construcción de presas, llega a Perú para hacerse cargo de los trabajos necesarios del aprovechamiento hidroeléctrico del río Santa. En 1944, se adquieren a los EE.UU. los mismos equipos perforadores que se usaron en la obra de la TVA. Los EE.UU., a través de un Banco del que hemos dado noticias, el Import-Export Bank, presta 25,000,000\$ y el gobierno del Perú aporta 100,000,000 de soles. Y los nombres de los ingenieros se multiplican. En Mayo de 1941 H.A. Brassert recomendará la construcción de altos hornos en Chimbote, dada la gran riqueza de yacimientos de carbón en el valle del Santa y para garantizar el desarrollo pleno de la industria siderúrgica. En septiembre del mismo año se desplaza a la zona la expedición de Wenner Gren, que ofrece 100,000,000 de soles para financiar las industrias colindantes. Proliferan las constructoras con capital americano: La Frederick Snare Corporation termina el puerto de Chimbote y el Hospital de la Caleta en Abril de 1945 con todas las instalaciones anexas, mientras que la Utah Construction & Co. se encargan de extraer mineral de hierro y de trasladarlo desde Marcona hasta aquel para desde allí transportarlo a los EE.UU. En agosto de 1944 la firma F.L. Smith de Nueva York estudia la posibilidad de instalar una planta cementera en el puerto de Chimbote. La Neumont Mining buscará zinc e instalará una planta electrolítica de este mineral en el mismo puerto” (Op. cit.: 130).

En Junio del 43 se crea la Corporación Peruana del Santa (CPS) con un capital inicial de 100'000,000 de soles. Se encargará “de desarrollar las riquezas que provengan de la zona y las que se generarán en el puerto de Chimbote, desde el que se exportará carbón, materiales ferrosos, carga y pasajeros. Es una institución imprescindible en este clima industrializante y es la que contratará a Sert y Wiener para que diseñen la planificación física de Chimbote, esta ciudad escogida” (Ib.). Sert y Winner habían sido contactados por Dasso en Nueva York (Williams, 2003).

En Mayo del 45, luego de la inauguración del puerto de Chimbote por Prado, David Dasso, presidente de la CPS, le comunica a Wiener sobre las conversaciones sostenidas en Lima y su “sugerencia de compilar todos los datos disponibles para preparar un plan maestro de largo alcance de Chimbote y alrededores...” (Op. cit. 130-131)

Sert Y Wiener se ponen manos a la obra con la colaboración de Dorich, quien debe encargarse de suministrar la información necesaria para empezar el diseño: fotografías aéreas, topografía, expectativas de la ciudad en todos sus ámbitos funcionales y de población, costes de construcción en la zona, clima, sismos, vientos, etc.

“El 28 de Julio de 1945 el presidente Pardo (sic) informa al Congreso de la nación de sus avances³⁸. Demagogia política al margen, Pardo (sic) habla de las obras de la CPS en el Cañón del Pato que traerá energía eléctrica a Chimbote, de la industria química a desarrollar desde los recursos naturales que Perú posee: petróleo, carbón, hierro, sal común, cal, jebe, y otros metales; de la minería, que podrá elaborar metales puros por procedimientos electrolíticos, de la completación de la red ferroviaria de la zona del Santa y

³⁷ Esto es, desde antes de la publicación del famoso libro de Sert sobre la ciudad funcional *Can Our Cities Survive?* de 1942 y de la misma Carta de Atenas (1943).

³⁸ Debe haber sido su discurso de despedida por cuanto ese día asumía como mandatario de la nación el elegido José Luis Bustamante y Rivero.

la adquisición de nuevas locomotoras, de la siderurgia y de la hulla necesaria para hacerla funcionar, del drenaje de las zonas pantanosas...” (Op. cit.: 131).

En 1945 asume la presidencia José Luis Bustamante y Rivero, apoyado por el Apra, una agrupación “antiimperialista”. Bustamante llevaba entre sus filas al joven Belaúnde que había sido elegido diputado por Lima. Es por acción de Bustamante, con el apoyo de Belaúnde, que se construye la Unidad Vecinal N° 3, proyectado en 1945, se inicia y concluye el Plan Piloto de Chimbote, iniciado también el 45 y se inicia el Plan Piloto de Lima en 1948.

En setiembre del 45 Wiener escribe a Dasso pidiéndole material. En Diciembre del mismo año, “Dasso justifica su interés por esta planificación imprescindible, cantándole las excelencias de Chimbote, capital de una región con un futuro además de industrial, turístico. Dasso informa el 6 de Marzo de 1946 que el plano topográfico y el censo de la ciudad aún no están disponibles” (Ib.).

En Mayo, Dorich, el colaborado peruano, escribe a los de TPA manifestándoles “que el gobierno de Bustamante y el Instituto de Urbanismo le han encargado el diseño de 6 unidades vecinales que han desarrollado conforme al programa que Sert y Wiener defienden para este tipo de actuaciones” (Ib.).

Buenas noticias parecen llegar cuando se les informa a TPA que el Apra está al frente de los ministerios de Agricultura, de Finanzas y de Obras Públicas. Los urbanistas peruanos se encontraban felices con la situación. Beaúnde, el ingeniero-arquitecto-urbanista-editor-catedrático-diputado, se encuentra impulsando una Corporación Nacional de la Vivienda. La libertad de prensa facilita las críticas violentas contra Dasso, el impulsor del Plan Piloto de Chimbote y dimite en 1946, siendo reemplazado por Vásquez Díaz. Previamente en Mayo, Sert y Wiener habían enviado a la CPS un organigrama de trabajo acortando los plazos de entrega del plan (Op. cit.: 132).

Con las ideas claras aunque con pocos datos, Sert y Wiener trabajan desde Julio de 1946. Su camino trazado pasa por las cuatro funciones, la unidad vecinal y el centro cívico. En todo este tiempo, hasta junio de 1947 concretan sus peticiones y Vásquez les envía el contrato, donde se señalan honorarios y condiciones: Deben entregar el Plan General en enero de 1949, por lo que cobrarán US\$28,700. El Plan Piloto lo entregan el 14 de febrero de 1948, y es “aprobado por la CPS el 31 de marzo y el 15 de junio lo aprueba el Ministerio de [Fomento y] Obras Públicas; y el 2 de enero siguiente, el Plan General”. (Ib.). En 1947, en el CIAM VI de Bridgwater, Sert expone su trabajo en la Ciudad de los Motores y los avances del Plan Piloto de Chimbote. En ambos casos son las unidades vecinales lo que se muestra. Y no podía ser otro modo dado el tema del primer CIAM de la posguerra: la reconstrucción de las ciudades devastadas por la II Guerra Mundial³⁹.

Según Williams, “Sert no consideró oportuno remodelar la ciudad y recomendó que la Corporación comprara todas las construcciones existentes para reemplazarlas por edificaciones modernas y trazar una nueva ciudad en el espacio vacío. Su decisión se basaba en la consideración del valor, a su juicio insignificante, de las viviendas del lugar cuyo precio total podía ser pagado por el Estado.

”El arquitecto tomó nota del bellissimo paisaje de la bahía chimbotana y de la humedad del terreno producida por una napa freática alta. (Personalmente recuerdo haber pasado por el sitio de regreso a mi pueblo en mis tiempos de estudiante y visto las calles de Chimbote cubiertas por grama salada y la ciudad formada por casas de madera apoyadas sobre pilotes cortos). Con esa base diseñó una ciudad con calles perpendiculares al mar en cuyo eje corrían pequeños riachuelos. En la bibliografía del autor aparece el esquema de esta

³⁹ Hubiera sido interesante la presencia de una fuerte delegación peruana en dicho evento. En el Perú ya se podían ver las obras de la Unidad Vecinal N° 3, primera unidad vecinal en el mundo completa, que tanta admiración causó entre los asistentes al VI Congreso Panamericano de Arquitectos en octubre de ese año.

ciudad y en el estudio que ocupaba con Wiener en Nueva York colgaba en la pared una ampliación del dibujo” (Williams, 2003).

La memoria del Plan Piloto, de fecha 14 de febrero de 1948 da cuenta de la proposición del Plan Piloto: “plantear en esta fase del trabajo los problemas referentes al uso de la tierra y esbozar las posibles economías que resulten de una buena planificación. Este Plan Piloto se propone establecer una clasificación del área urbana en distintas zonas según las funciones respectivas que se asignen a éstas” (Op. cit.: 133).

La memoria menciona los aspectos que se resolverán en el Plan General pero antes hay algunos problemas que resolver: el estado de la propiedad. Aparentemente existe la posibilidad de resolverse favorablemente, y para ello hay que captar el interés de los habitantes, lo cual entienden Wiener y Sert resulta de suma importancia, y debe conseguirse haciendo todo lo posible.

Desde los debates de los 30 de los CIAM, Sert conocía que “sin propiedad pública, no hay planificación posible aunque los procesos de reparcelación son un sustituto que puede considerarse eficaz en algunos casos” (Rovira, 2005d: 135).

La estrategia trazada por Sert es “construir algunas viviendas tipo, y de ese modo persuadir a los habitantes de Chimbote de las mejoras que pueden obtener en sus vidas con la planificación” (Ib.), pues “eso daría a la población de Chimbote una idea real y palpable de lo que pueden ser las condiciones de vida en los nuevos sectores [...] también facilitaría se llegue a un arreglo definitivo referente a los títulos de propiedad hoy en litigio persuadiendo a muchas familias permuten sus terrenos y viviendas actuales” (Ib.).

La memoria expresa fielmente lo que dicen los planos: “La zonificación contrastada permite una fácil lectura del resultado, al que se le añaden elementos de servicio imprescindibles: un hospital, un cementerio, un crematorio de basuras, especial consideración hacia las ruinas prehispánicas, etc. (Ib.)

Luego del Plan Piloto viene el Plan General de Chimbote, donde los consultores de TPA, Sert y Wiener trabajan durante un año. Mientras eso sucede se da el golpe de Odría, quien depone a Bustamante en octubre de 1948. Se sucede con ello la crisis de la CPS, que tiene un programa de obras superior a su capacidad económica, paralizándose las obras por parte del directorio, con la finalidad de concentrar sus esfuerzos en la culminación de la Central Hidroeléctrica del Cañón del Pato (Op. cit.: 136).

Mal clima para la aprobación del Plan General. En Junio de 1948 Sert publica el texto: “De la eliminación del barrio bajo al vecindario planeado” en la revista *Nuestra Arquitectura*, donde matiza elementos que encuentran en los dibujos del Plan General (Ib.).

El Apra controla el Congreso y el Senado y se enfrenta a Bustamante. La ingobernabilidad es grande cuando Odría se deshace y hace del gobierno mediante golpe de estado en Octubre de 1948. La correspondencia entre TPA y el gobierno de Bustamante andaba atrasada y es que los tiempos no eran auspiciosos.

En el Plan General se prescinde de profundizar en la industria y el transporte y TPA concentra su actividad en el desarrollo de las unidades vecinales y el centro cívico. Existe el interés por encontrar variedad en los tipos de vivienda en torno a un patio. A diferencia de la Ciudad de los Motores, aquí integra lo existente: calles consolidadas, teatro, cine o las casas que construyó la CPS, antes de la llegada de TPA. Junto a las viviendas se proyecta: iglesia, escuela, comisaría, campos de juegos, jardines y pequeña plaza (Op. cit.: 135).

En julio de 1949, TPA recibe noticias: El Ministerio de Fomento y Obras públicas considera impracticable el proyecto de Chimbote. El nuevo presidente de la CPS no responde por el proyecto que él no ha encargado. En Abril de 1950 los terrenos de Chimbote se adjudican al Consejo Municipal (Op. cit.: 137).



Fig. 66. Plan Piloto de Chimbote. Cuadro Resumen en formato de la Grilla MARS, presentado al VII CIAM, BÉRGAMO, 1949.

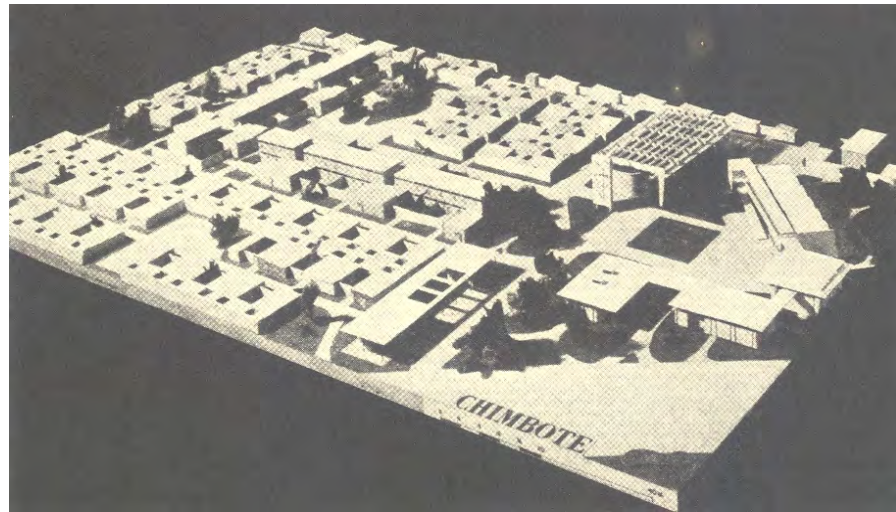


Fig. 67. Plan Piloto de Chimbote. Unidad Vecinal.

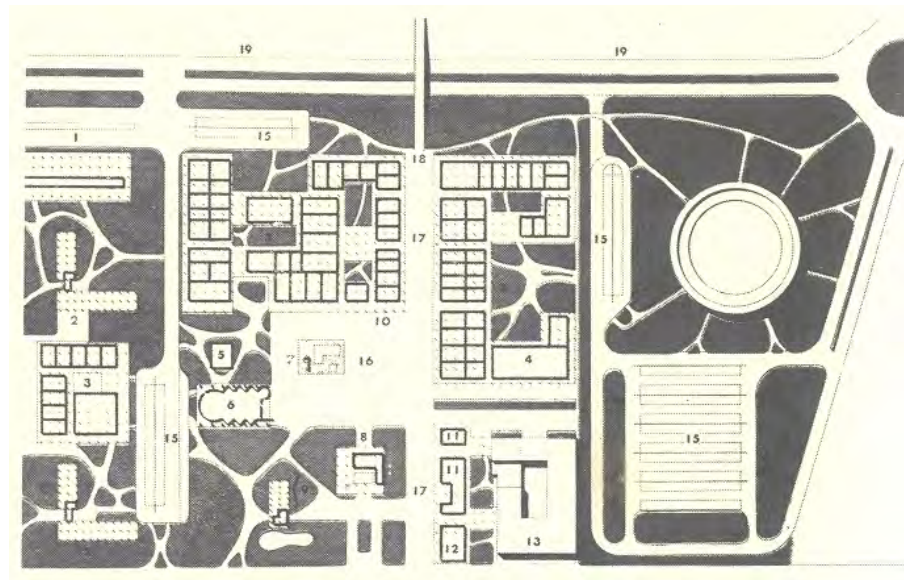


Fig. 68. Centro Cívico, Plan Piloto de Chimbote.

La Vivienda

La vivienda se organiza en 10 secciones de habitación, teniendo como módulo básico las unidades vecinales con sus respectivos servicios. La emprende contra Meiggs así como lo hizo en el Plan Maciá con Sardá: “El actual trazado que toma como base la anticuada cuadra de 100x100m da como resultado lotes de una profundidad excesiva que malgastan un 36% de la superficie de 10,000m² de dichas cuadras” (Rovira, 2005d: 134).

Se plantea un tipo de hábitat nuevo basado en el “tapiz urbano”, una suerte de compacto tejido de casas, de una, dos y tres plantas, con patios cerrados por muros. Estos patios propuestos eran mayores que las propias viviendas, apropiados para que los habitantes conserven sus hábitos de vida exterior. Las vías de servicios y calles de peatones se definen con los muros de escasa altura y prácticamente sin aberturas (Freixa, 81: 60).

La reintroducción del patio en la arquitectura contemporánea es un acierto que tiene su génesis en el Plan Piloto de Chimbote. Es obra de Sert, quien también lo emplea en su primera casa en Long Island, 1949, con un patio de servicio, y luego en Cambridge, 1958, en donde el patio exterior se funde en un gran cuadrado con la sala y el comedor, que a su vez se vinculan con un patio interior “neosumerio”, como irónicamente lo llamara Sert al ser requerido por un periodista por el estilo de la casa (Freixa, 1981: 82).

Giedion da cuenta del origen de la reintroducción de la casa con patio por parte de Sert en Chimbote: “En 1949⁴⁰, José Luis Sert reintrodujo el patio en los asentamientos obreros de Chimbote (Perú), para ofrecer a la gente la privacidad y las distancias necesarias con respecto a sus vecinos. Gracias a ello, y con algunos recuerdos de los patios hispanomusulmanes, Sert consiguió cierta generosidad espacial pese a trazar una planta sumamente concentrada. Esto quizá se aprecie mejor en su propia casa en Cambridge (Massachusetts), construida en 1958, donde el patio interior confiere cierta magnificencia espacial a una planta compacta” (Giedion, 2009: 27).

A Giedion⁴¹ le llama la atención la vivienda con patios desde la perspectiva del espacio residencial en sus implicancias desde lo individual y lo colectivo: “La definición de las esferas de lo individual y lo colectivo es particularmente importante en los países en vías de desarrollo, cuyos niveles de vida están muy por debajo de los del mundo occidental. Incluso en los nuevos planes, con frecuencia se aloja a la gente en casas en hilera interminables e idénticas. El plan de 1949 (sic) para Chimbote (una ciudad minera⁴² peruana junto al océano Pacífico), obra de José Luis Sert y Paul Lester Wiener, suponía una ruptura radical con esa costumbre⁴³; incluía varios tipos de casas muy sencillas con patios individuales, organizados de tal manera que en todas partes se enmarcan pequeños espacios a modo de plazas. La vida íntima y privada y la vida comunitaria forman una unidad entrelazada” (Op. cit.: 818).

⁴⁰ El Plan Piloto de Chimbote se elabora entre 1946 y 1947. El rigor con las fechas no parece ser su fortaleza en Giedion, que ¿habría sabido que el plan nunca llegó a oficializarse?

⁴¹ Giedion, amigo personal de Sert, publica en 1941 por primera vez su célebre libro *Espacio, Tiempo y Arquitectura*, con ediciones sucesivas siempre revisadas por el autor. En 1966, 2 años antes de morir, Giedion corrige por última vez el texto, cuya edición definitiva se publica en inglés. La última edición en español, Reverté, 2009, es la primera traducción de edición definitiva en inglés. Ahí aparece por primera vez el tema de Chimbote, nombrada en dos oportunidades, tanto en la introducción (¡qué importante resulta entonces el tema!) como al final de la obra (sí que es importante entonces), acompañado de un plano de las viviendas con patio de Chimbote.

⁴² Chimbote no era ciudad minera sino pesquera con proyección a ser una ciudad industrial merced a la siderúrgica que habría de establecerse en sus predios.

⁴³ Sert en muchas oportunidades ha manifestado que el patio en las viviendas de Chimbote representa su vínculo con las tradiciones locales del Perú.

Hemos mencionado la recuperación del patio por parte de Sert. También aplica la bóveda catalana para resolver la falta de recursos locales, llegando a proponer “4 tipos de viviendas de una sola planta y distintas superficies, 2 variantes tipológicas adicionales, de planta baja y piso, y otras 2 de apartamentos de 7 plantas de altura” (Rovira 2005_d: 136).

El Trabajo

Respecto a la zona industrial se ha trabajado detalladamente, considerándose “hasta doce funciones distintas englobadas en la misma” (Ib.). Sobre la misma zona los autores añaden “Por su situación, esta zona industrial no dificultará el crecimiento de la ciudad, es suficientemente grande para acomodar un número considerable de industrias (...) estará aislada del resto de la ciudad mediante una cintura verde, de un ancho de 50m. El límite de la zona del lado este viene determinado por el nuevo trazado de la carretera Pan Americana. La actual carretera constituirá la vía principal de tráfico en el interior de dicha zona (...) Sería conveniente que los ingenieros encargados del planeamiento y distribución de las distintas industrias consulten sus problemas de vez en cuando con los autores de este proyecto con el objeto de coordinar los trazados del ferrocarril, carreteras, canales, etc., dentro de la zona industrial” (Op. cit.: 133).

Sobre la zona agrícola, el equipo considera que es de gran importancia, dado lo fértil para nutrir el futuro organismo urbano, por lo que recomienda un mayor estudio a un ingeniero agrónomo para revitalizar los canales de irrigación existentes desde tiempos precolombinos, dado que estos canales pueden originar huertas en las afueras y alimentar a los futuros parques de la ciudad (Freixa, 81: 60).

La Circulación

La existente carretera Panamericana “constituirá la vía principal de tráfico en el interior de dicha zona”, en tanto que se trazaría una nueva carretera Panamericana, “la cual determinaría el límite de la zona del lado este” (Rovira, 2005_d: 133).

TPA, considera que “sería conveniente que los ingenieros encargados del planeamiento y distribución de las distintas industrias consulten sus problemas de vez en cuando con los autores de este proyecto con el objeto de coordinar los trazados del ferrocarril, carreteras, canales, etc.” (Ib.). También enuncian las ventajas infraestructurales que la nueva vía rodada representa.

Al interior de la ciudad y en el centro cívico se ha tenido en cuenta la independencia de la circulación de coches y de peatones. Los estacionamientos se han desplazado en áreas estratégicas para un mejor acceso al centro cívico (Op. cit.: 134-135).

La circulación está representada por un sistema de vías que comprende carreteras, avenidas, calles de distribución en cul de sac, aparcamientos y caminos para peatones. Forma parte de la propuesta un centro de transportes descompuesto en: aeropuerto, estación de pasajeros del ferrocarril del Santa y estación de autobuses. También se ha previsto la presencia de un mercado, y alguna sugerencia sobre la población flotante, el abastecimiento de agua y su red de canalización (Op. cit.: 135).

La Recreación

La recreación del Plan piloto de Chimbote lo constituyen las áreas verdes de las unidades vecinales, conjuntamente con su parque lineal que acompaña a la acequia que la atraviesa. Pero también la gran faja costera de la bahía, principal área recreativa, multitudinaria y gratuita; el gran centro cultural y recreativo conformante del centro cívico, que posee una plaza de toros, de la que el mismo Sert era aficionado y conformaba parte de las tradiciones del país.

El Centro Cívico

El Centro Cívico se ha dispuesto o se ha procurado disponer equidistante de las

secciones de Habitación: 4A, 4B, 4C y 4D. El Centro Cívico y Comercial que proponen considera las tradiciones típicas del país, proponiendo un gran paseo y una Plaza de Armas donde se agrupen los principales edificios públicos. Considera mantener una mínima distancia al centro cívico desde todas las áreas de habitación. El Centro Cívico se subdivide en centro comercial, centro administrativo y centro cultural y recreativo. El municipio, oficinas, hotel, iglesia, residencias y una plaza de toros encuentran lugar en este centro cívico (Rovira, 2005_d: 135). Del centro cívico se hace una maqueta y un programa explicativo: apartamentos, comercio, cine iglesia, biblioteca y museo, municipio y delegación de Gobierno, oficinas, oficinas de turismo, café, plaza de toros, aparcamiento, plaza principal, playa (Op. cit.: 136).

Llama la atención notablemente esta propuesta del centro cívico desarrollado teóricamente por Sert, por cuanto escapa a las modernas tradiciones del funcionalismo y la ciudad jardín, inscribiéndose en la tradición “más tradicional”, la que da continuidad a la ciudad histórica, la de tradición “esteticista⁴⁴”. Volverá a ensayarlo en el Plan Piloto de Lima. Sert sería de este modo, conjuntamente con Niemeyer, uno de los primeros en desarrollar el “regionalismo crítico”, como más tarde llamaría Kenneth Frampton a este modo de hacer arquitectura, aunque en ningún momento menciona a Sert.

Por otro lado, el centro cívico de Chimbote diferirá del centro cívico de Saint Dié de Le Corbusier en la escala y el manejo espacial. En Saint Dié. Un rascacielos da cavida a todas las funciones administrativas de la ciudad y el espacio primario está definido a la distancia, por dos grandes rascacielos “horizontales”, en tanto que en Chimbote, el espacio del centro cívico, al responder a las tradiciones locales, se conforma de manera “centrípeta” y tiene proporciones más amables. Al juzgarlo en su contexto cronológico, indudablemente la perspectiva nos muestra un conjunto de gran belleza y de una “hermosa modernidad”, inaugurando indudablemente una nueva tipología de balneario con sus “permeabilidades” urbanas y visuales.

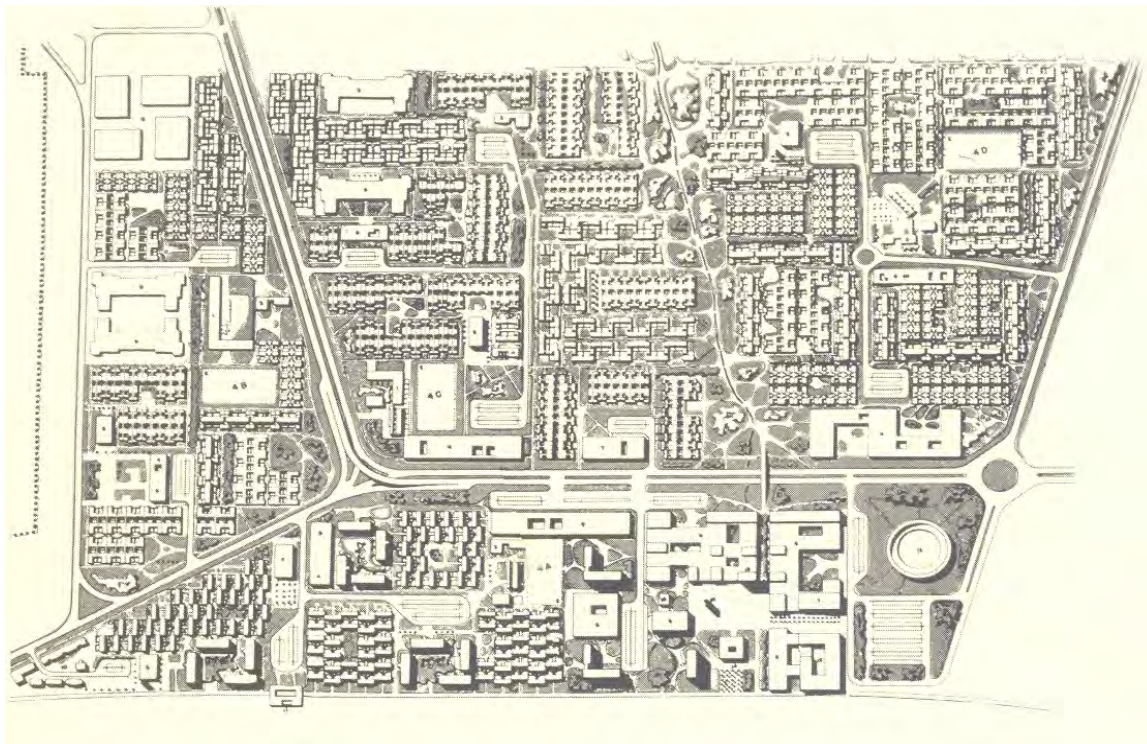


Fig. 69. Plan Piloto de Chimbote. El Conjunto.

⁴⁴ ¿A ello se deberá la admiración de Sert hacia Héctor Velarde?.



Fig. 70. Plan Piloto de Bogotá: Plan Metropolitano. Cultivas el Cuerrpo y el Espíritu

3.3 Plan Piloto de Bogotá o la Villa Rabiosa. 1951

Le Corbusier llega a Bogotá invitado por E. Zuleta diplomático colombiano que se encontraba en Nueva York, por encargo del alcalde de Bogotá y un grupo de arquitectos locales, cuando Le Corbusier atendía la solicitud de las Naciones Unidas. A su llegada a Bogotá, Le Corbusier fue recibido por un gran número de admiradores, conocedores de sus teorías sobre la ciudad y la arquitectura.

En tiempos de realización del Plan Piloto, la ciudad tenía 500,000 habitantes y su crecimiento había previsto doblar la población. El Plan Piloto de Bogotá es parte del Plan Urbano de Bogotá (PUB), el cual constaba de 4 etapas: Análisis (OPRB + TPA. 1949-50), Esquema Básico Preliminar (LC + TPA + Ritter. 1949), Plan Piloto de Bogotá (1949-50), y Plan Regulador de Bogotá (1951-53). Paralelamente otros planes venían a complementar el PUB: el Plan Nacional de Obras Públicas (1947-50), el Plan Económico Nacional (PEN) y el Plan Administrativo y fiscal para Bogotá (PAFB, 1,953). Bogotá existe para imperio de la planificación, toda esta situación beneficia al PUB.

El Plan piloto de Bogotá se divide en 4 partes: Plan Regional, Plan Metropolitano, Plan Urbano, y Centro Cívico. Cada una de estas partes obedece a una escala de planeamiento diferente. Tiene como unidades de planeamiento el Sector, la Ciudad y las *Unités* (24, que no reciben apoyo). Participa del CIAM de 1949 en Bérghamo, con el Centro Cívico de Le Corbusier.

Son la red viaria y el centro cívico los aspectos más relevantes de la ciudad, siendo su desarrollo lineal, estando conformado por una red de parques lineales en torno a arroyos que le sirven de pulmón. Las zonas residenciales están conformadas por unidades vecinales como parte de town-ships (sub-cities), que conforman la ciudad como parte del área metropolitana y

ésta a su vez como parte de la región económica. La limitación del crecimiento de la ciudad, la definición del tema de la capitalidad de la ciudad para el país, la concepción de Bogotá como una ciudad moderna de corte CIAM, el planteamiento articulador de vías debidamente jerarquizadas y la reestructuración morfológica del centro, pasando de manzanas a supermanzanas, son preocupaciones importantes del plan.

La idea de densificar el centro es herencia del urbanismo de los CIAM con génesis en el *Plan Voisin*. Como en el caso de Lima, el centro también se ve afectado con la apertura de espacios tipo plaza, aunque en el caso específico de Bogotá se triplica la emblemática Plaza Bolívar. El área urbana proyectada es de 6,677 has, siendo 1'632,242 habitantes la población proyectada. Se aspira llegar de 220hab/ha a una densidad promedio de 350hab/ha, 850hab/ha en el centro y 100hab/ha en la periferia. Se ha seguido la metodología de la grilla CIAM, desarrollada por ASCORAL y Le Corbusier.

Desde el punto de vista metodológico, el Plan Piloto de Bogotá (PPB), conjuntamente con el Plan Regulador de Bogotá, son de los planes más completos, a nuestro entender, realizados hasta ese momento en suelo sudamericano, respectivamente. Verdaderamente el maestro era cosa seria. Ello, no lo releva de gruesos errores y cuestionables propuestas. El Plan Piloto de Bogotá es el segundo que se realiza para una ciudad capital latinoamericana. El primero había sido para Lima (1948-1949). Pero, el Plan Piloto de Lima, revela una documentación y cartografía más precisa que las que poseía el maestro para el Plan Piloto de Bogotá. Corbu no requería tanto para ello, bastándole un sobrevuelo en avión.

En el PPB se ensaya por primera vez la idea de sectores, vinculada a la organización de la ciudad por cuadras, consiguiéndose un sector a través de la agrupación de varias de estas, midiendo un sector 1200 x 800m aproximadamente. Señala en sus planos el empleo de viviendas "tipo Barcelona" (Monteys, 1996: 285). El Plan fue entregado de manera oficial en septiembre de 1950, con lo que a partir de entonces corresponde a TPA el desarrollo de las ideas básicas del Plan Piloto planteadas en el denominado Plan Regulador, el cual comienza con la expedición del Decreto 185 del 5 de Abril de 1951, con el cual el Plan Piloto adquirirá vigencia legal como norma urbanística provisional y base del Plan regulador.



Fig. 71. Wiener, Ler Corbusier y Sert, Bogotá, 1950.

El Plan Regional

El Plan Regional observaba a Bogotá como una ciudad de demasiada altitud, 2,600msnm, y alejada de los puertos del Caribe y del Pacífico, con lo que se dificultaba su relación con la región, el país y el mundo. Encuentra Le Corbusier a la ciudad “extendida desmesuradamente” (Le Corbusier, 1950: 5). Asimismo observaba limitada sus posibilidades industriales, lo que la incapacitaba para ser una ciudad realmente moderna al no contar con base económica industrial, perfilándose más como una ciudad de prestación de servicios que un centro industrial (Castillo 2008: 53). Algunas consideraciones de Le Corbusier fueron: 1. Reintroducir las condiciones naturales en la vida cotidiana de los hombres; 2. Tomar en consideración la jornada solar de 24 horas para todos los habitantes; 3. Tomar en consideración el estado de las nuevas velocidades mecánicas y por tanto, realizar la separación de vías vehiculares y peatonales; 4. Reconocer las distintos tipos de pobladores de la ciudad y prepararlos para que puedan disponer todas las clases del máximo beneficio.

En el análisis gráfico realizado anota Le Corbusier resalta: Colombia, País de montañas; Bogotá, ciudad de interior sobre planicie alta, contacto eficaz con el exterior sólo por vía aérea; Acontecimiento revolucionario para la historia de la ciudad; Bogotá en el centro del país es una ciudad gubernamental, capital administrativa y centro cultural y universitario; Anota sobre los contactos de Bogotá antes del avión (puertos colombianos en el Caribe y el Pacífico) y después del avión (París, Nueva York, Cali, Medellín y Sudamérica); Confronta en la región la vivienda metropolitana (centro) y la vivienda rural; Ubica en el plano regional la ubicación de la administración, el artesanado, la industria y la agricultura; Creación de centros aledaños de regocijo popular. Ensayo sobre el plan regional de una arquitectura de reforestación para ordenar el país y crear inclusive una vista aérea compuesta, por ejemplo, con árboles seleccionados, los ríos que vienen de las montañas y atraviesan la ciudad, cruzan los embalses, sanear los humedales, hacer caminatas equipadas con instalaciones de esparcimiento y de camping; Proposición de un aeropuerto mundial.

Culmina Le Corbusier la memoria con una indicación muy suya: la ciudad debía ser “expresión de la civilización de la máquina” (1950: 46)

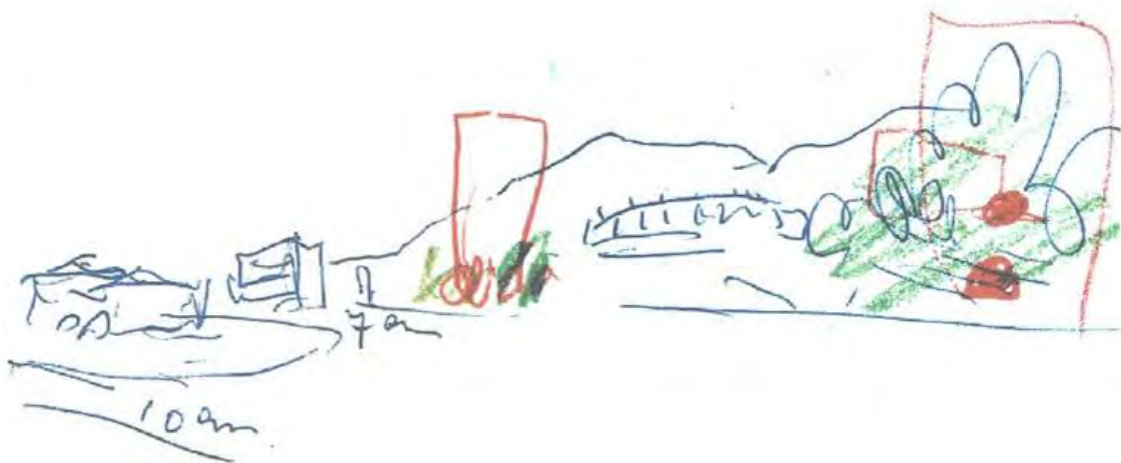


Fig. 72. Bocetos de Le Corbusier en Bogotá, 1948.

El Plan Metropolitano

A esta escala se define las distintas funciones que la ciudad alberga: vivienda, infraestructuras, trabajo, ocio y esparcimiento, todas enmarcadas por los elementos geográficos de la ciudad: cerros, ríos y quebradas

Habitar

En el plano metropolitano al analizar la situación de la vivienda, se han identificado tres zonas: la zona central, de una longitud de 6 km con las zonas de trabajo en el centro, la zona norte y sur y como tercera zona los grupos satélites. El Plan Metropolitano se trabaja a escala 1/25,000, buscando pasar de una densidad promedio de 220 habitantes por hectárea –alrededor de 600,000 habitantes en 2,770 hectáreas-, a una densidad de 350 habitantes por hectárea en promedio -850 en el centro y 100 en la periferia-. Prefigura un modelo de ciudad lineal de orientación N-S, con la ciudad recostada hacia los cerros orientales, alejada de zonas inundables del occidente, en sitios donde la urbanización comenzaba a producirse y que creaban lo que el plan denominaba trazados urbanos de una extensión desmesurada (Castillo, 2008: 53).

Trabajar

En la situación del trabajo se han identificado: Administración pública y privada, Mercado, Artesanado, e Industria. Todo el trabajo está concentrado alrededor de un eje de penetración Este-Oeste.

El límite oeste de la ciudad es la gran autopista, junto a la cual se dispondría de una zona agrícola aprovechable, más allá de la cual se destinaba el asentamiento de la industria, conectada a través de autopistas y servida, a su vez, por vías férreas a través de las cuales se sacarían los productos al exterior (Ib.).

Recreación: Cultivo del cuerpo y del espíritu

En este rubro, se diferencian el cultivo del espíritu de la cultura física. Así Corbu identifica: Cultivar el espíritu: Universidad: centro cultural; cafés, cines, restaurantes, etc.; Cultura física: parque de cultura sur y norte; centro de recreación semanal; zonas verdes de reforestación; zonas agrícolas de protección dependientes de las municipalidades vecinas (Le Corbusier, 1950: III-3).

Circular

Sabemos del empleo de la famosa teoría de las 7V por parte de Le Corbusier en Bogotá. Por otro lado, es el plan vial uno de los aspectos dominantes de la propuesta de Le Corbusier en Bogotá. Así un esquema del Plan Piloto nos remite a las circulaciones: V1. Grandes rutas de contacto con el exterior; V2. Vías de tránsito rápido Norte - Sur y Este - Oeste; Aeropuerto local; Ferrocarril; Estación de ferrocarril (Op. cit.: III-4)

El Plan Urbano

El Plan Urbano se trabaja a escala 1/10,000, jerarquizándose las vías a través del método de la consabida 7V de Le Corbusier. Con las vías se delimitaban sectores cuyo módulo era de 800x600m, obedeciendo a las condiciones geográficas de la ciudad, buscando ubicar sus núcleos en los cauces de ríos y quebradas para a su vez unirlos con otros núcleos de sectores aledaños. El núcleo adquiriría así la importancia de centro de vida colectiva del sector, con equipamientos comunales y referencia al centro cívico de la ciudad (Castillo, 2008: 54).

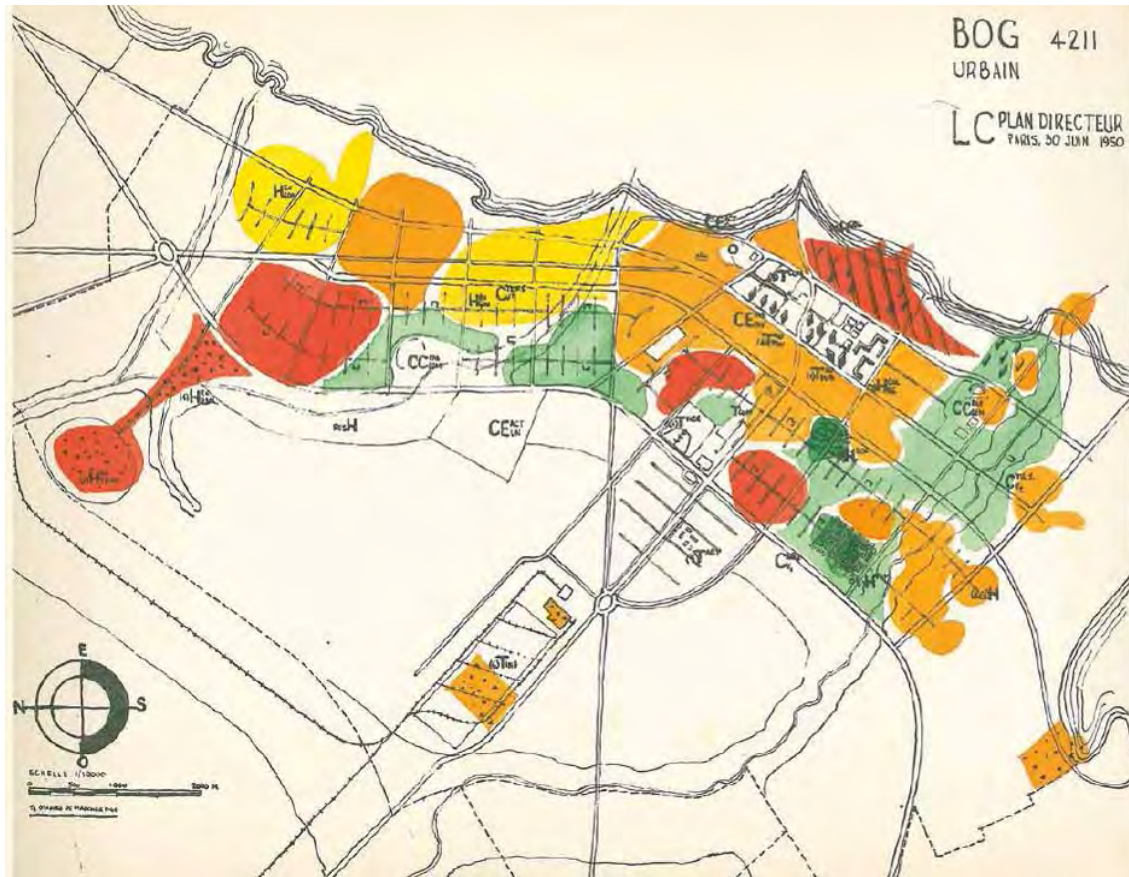


Fig. 73. Análisis de los terrenos ocupados y a ocupar

Habitar

La función habitar se localiza hacia el centro de la ciudad, donde la densidad se ha elevado notablemente con respecto al Bogotá de entonces. Esto resultaba particularmente interesante por el fenómeno de despoblamiento del centro que sufrían las ciudades latinoamericanas. Para ello se reestructura morfológicamente el centro y su trazado urbano, reemplazando manzanas tradicionales por supermanzanas de estilo CIAM. Esto, indudablemente de esta forma, ya no resulta nada interesante.

En esta escala de intervención Corbu hace una “subdivisión racional de la ciudad en sectores de habitación, provistos de servicios comunes útiles: mercado, comercio, cine, etc.” Que deberán encontrarse a una distancia máxima de 15 minutos recorridos a pie (Le Corbusier, 1950: 112-1)

Trabajar

La función trabajar, con respecto a las zonas industriales, se determinaba por la ubicación de éstas en las afueras de la ciudad, con conexión viaria para flujo de materias primas y mercancías, con vientos que llevan las emanaciones industriales lejos de las áreas residenciales (Castillo, 2008: 55).

El plano que muestra el tema del trabajo zonifica la industria hacia el oeste, fuera de la ciudad, donde los vientos predominantes n-s llevarían los malos olores lejos de la ciudad. Asimismo el artesanado, sobre el mismo eje de la industria, oeste-este, pero en las proximidades de la ciudad, y finalmente sobre ese mismo eje, pero dentro de la ciudad, se ubicaría el comercio, tanto al detalle como al por mayor, y finalmente, al extremo este del eje, pero en el mismo centro de la ciudad se ubicaría la administración pública y privada (Le Corbusier, 1950: 112-2).

Recreación

Respecto a la función recreación. Se organiza una red de sistema jerarquizado de equipamientos, con los principales ubicados en el centro cívico y los de menor escala en los

sectores residenciales, los cuales se complementaban con la red de espacios públicos, estructurados en base a los corredores hídricos de la ciudad (Castillo, 2008: 56).

Para el cultivo del cuerpo, como lo denomina Le Corbusier, el plano II2-3 muestra zonas verdes de comunicación de sectores y equipados: escuelas, campos de deportes, caminos a pie. Todo ello en cada barrio. Asimismo parques de cultura en los sectores norte y sur, lugares de práctica de deportes espectaculares, deportes semanales, cultura física cotidiana, y esparcimiento semanal. Para el cultivo del espíritu, están las universidades, centros culturales, teatros, museos, bibliotecas; diversiones nocturnas, cafés, cabarets, restaurantes, cines, etc. (Le Corbusier, 1950: II2-3).

Circulación

La circulación es el elemento que contribuye a la definición y organización de las demás funciones. El esquema de circulaciones clasificaba las distintas vías de la ciudad en diversas jerarquías, con el denominado “sistema de las 7V”, que partía de la estructura vial existente en la ciudad y la sistematizaba de forma racional, iniciando con las vías principales o V-1 hasta llegar a las vías peatonales o V-7, para uso exclusivo en parques y núcleos de sector (Castillo, 1950: 54).

El plano II2-4 sobre circulación del plan urbano, da cuenta de la ruta regional, el terminal de buses urbanos e interregionales, las vías de tráfico rápido (V2), vías de delimitación de sectores (V3), vías de penetración de barrios (V4), arterias de distribución de la habitación (V5), estación de ferrocarril, y aeropuerto local (Le Corbusier, 1950: pl. II2-4).

Núcleos de sector o centros cívicos sectoriales

El núcleo adquiere de esta forma la importancia de vida colectiva del sector. Allí era donde se localizaban los equipamientos comunales que servían a la población residente y que eran una referencia al papel que tendría el Centro Cívico en relación con la totalidad de la ciudad (Castillo, 1950: 54).

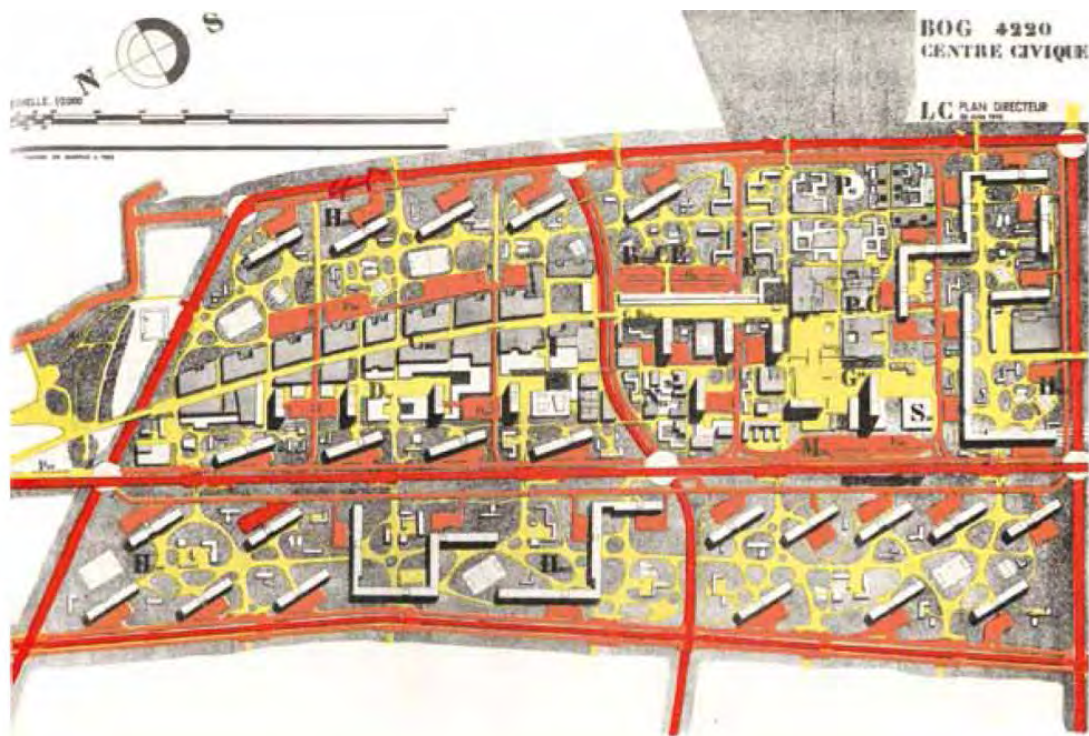


Fig. 74. Centro cívico. Circulación.

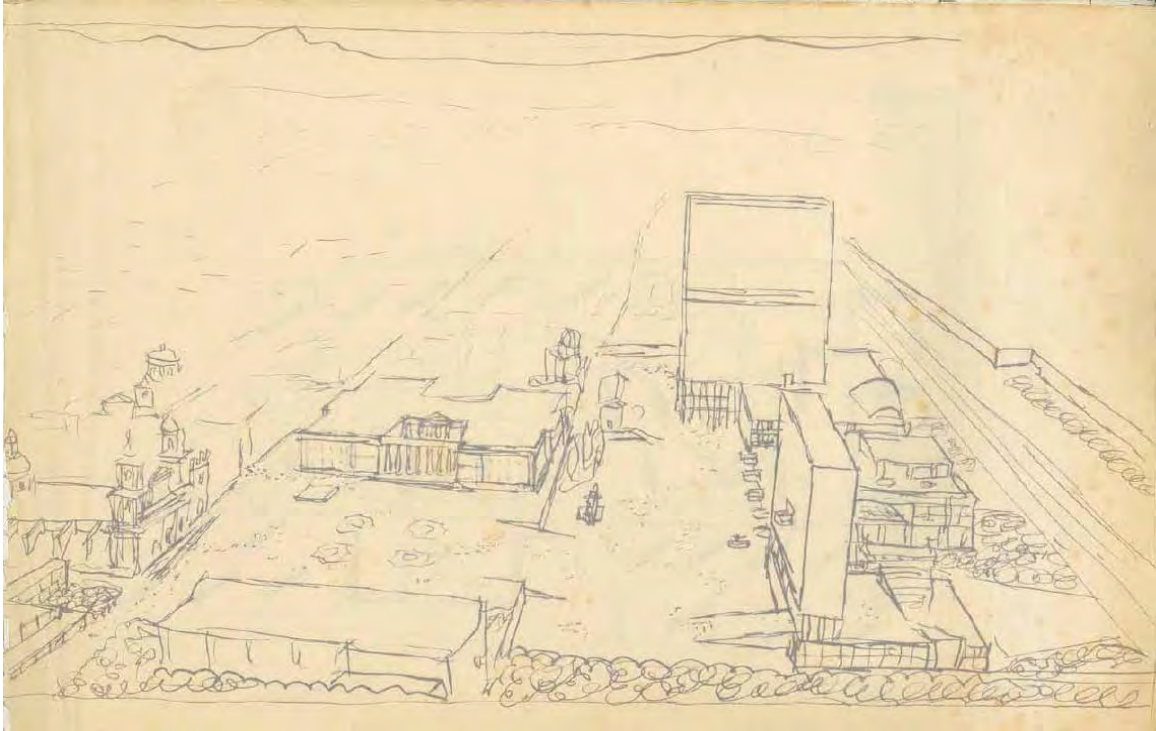


Fig. 75. Centro Cívico: Plan Piloto de Bogotá.

El Centro Cívico

El Centro Cívico contiene la carga más fuerte hacia una ciudad fundacional americana vista por el urbanismo de este siglo. Se trabaja a escala 1/500. Aquí encuentran asiento las funciones cívicas relacionadas con el gobierno, la religión, la cultura. Ocupa un largo de 600x200m, ocupando un plano inclinado que desciende de la montaña. La Plaza Bolívar ocupa el centro, el Palacio Presidencial el alto, el Palacio Municipal, el Palacio de los Ministerios, y el de los sindicatos el bajo.

Ligadas íntimamente a estas nuevas obras que serán construidas, aparecen la Catedral, el Parlamento, el Teatro Colón y un cierto número de calles y de edificios históricos españoles. Sobre todo reunirá aquí el espíritu de la ciudad, la escala humana, la diversidad y la unidad. Le Corbusier no para en mientes cuando habla de su centro cívico: "Una verdadera sinfonía arquitectónica y paisajística se desarrollará. La montaña servirá de fondo a la composición. Para llevar a cabo el Centro Cívico había que demoler bastante en el centro histórico de la ciudad, con excepción de algunos edificios históricos, con lo cual la plaza Bolívar se triplicaría en tamaño y resultaría flanqueada por edificios en altura con planta libre en el primer piso" (Op. cit.: 56).

Habitar

El centro cívico estará provisto de habitaciones de calidad, cuya densidad fluctúa entre 350 y 650 Habitantes por hectárea, irán equipados con servicios comunes. La superficie de las habitaciones ocupará de 10 a 15% del total construido. Las superficies libres se utilizarán para escuelas, campos deportivos. se separará el tráfico del automóvil del de los peatones (Le Corbusier, 1950: 121-2).

Trabajo

El trabajo estará constituido en el centro cívico por la administración pública, la administración privada, la presidencia y embajadas, los comercios al detalle (Op. cit.: pl. 121-2), ubicándose la presidencia al extremo este del centro cívico, sobre las faldas de la cordillera.

Recreación

Contempla Corbu para el cultivo del cuerpo y el espíritu un centro cultural con dos posibilidades de emplazamiento, considerándose dentro de él teatros, salas de conferencias, museos, etc. En diversiones nocturnas contempla Cines, cafés, restaurantes, cabarets, etc. De igual modo encuentran lugar allí equipamientos como escuelas, iglesias, deportes. (Op. cit.: pl. 121-3).

Circulación

La consideración principal de la circulación radica en la separación funcional del peatón y del automóvil. Por un lado está la circulación de automóviles con velocidad al exterior del centro cívico y por otro, las vías de servidumbre para penetración, dirigida con un solo sentido, parqueo al pie de los edificios y tráfico y áreas de peatones. (Op. cit.: 121-4).



Fig. 76.. El pequeño Sert y el gigante Corbu.
Fuente: Mumford y Sarkis, 2008.



Fig. 77. Plan piloto de la Habana. El sector central.

3.4 Plan Piloto de La Habana (1955-1958)

Entre 1919 y 1969 La Habana cuadruplica su población a 1'737,000 habitantes, algo fuerte para un país básicamente de economía rural y con un quinto de su población en un solo centro urbano. Desde 1930 la tendencia de crecimiento demográfico se enfatiza en las zonas periféricas por encima del área central. Comienza la turgurización del centro Histórico y la fuga de los sectores ingresos hacia suburbios residenciales (*Gutierrez, 1992: 670*).

La mayor parte de las inversiones urbanas se realizan en edificios de renta mediante el sistema de propiedad horizontal. La expansión bajo la dictadura de Batista de las zonas bancarias, terciarias, administrativa, y sobre todo el sector turístico-hotelero genera modificaciones importantes en el área central de la ciudad. La deshumanización fascista se hace manifiesta en la Plaza Cívica de masas y vacíos, destacando el monumentalismo autocrático (*Ib.*).

En 1958, tomando en cuenta la importancia que tenía el Túnel de la Bahía en la futura configuración de la ciudad, el promotor Pedro Grau y el terrateniente Dionisio Velasco, en una actuación típica de la empresa privada, contrataron los servicios del arquitecto italiano Franco Albini, el cual trabajaría con los arquitectos Miguel Gastón y Ricardo Porro en la elaboración de un *Plano de Desarrollo de La Habana del Este*. El trabajo se realizaría en coordinación con la Junta. El objetivo era crear una extensión de la ciudad hacia el este, balanceando así la morfología total de ella, permaneciendo la Habana Vieja como su centro geográfico.

El arquitecto Nicolás Arroyo, Ministro de Obras Públicas para esa época, reaccionando a las voces disidentes y por convencimiento propio, decidió que una Habana en continuo y acelerado crecimiento necesitaba la realización de un Plano Regulador que guiara adecuadamente su desarrollo. Se funda, en 1955, la *Junta Nacional de Planificación de Cuba* y se contratan los servicios de Town Planning Associates, firma consultora de New York, dirigida por el arquitecto José Luis Sert, y sus socios Paul Lester Wiener y Paul Schulz, que trabajará en colaboración con el arquitecto Mario Romañach en la elaboración de un *Plan Piloto de La Habana*.

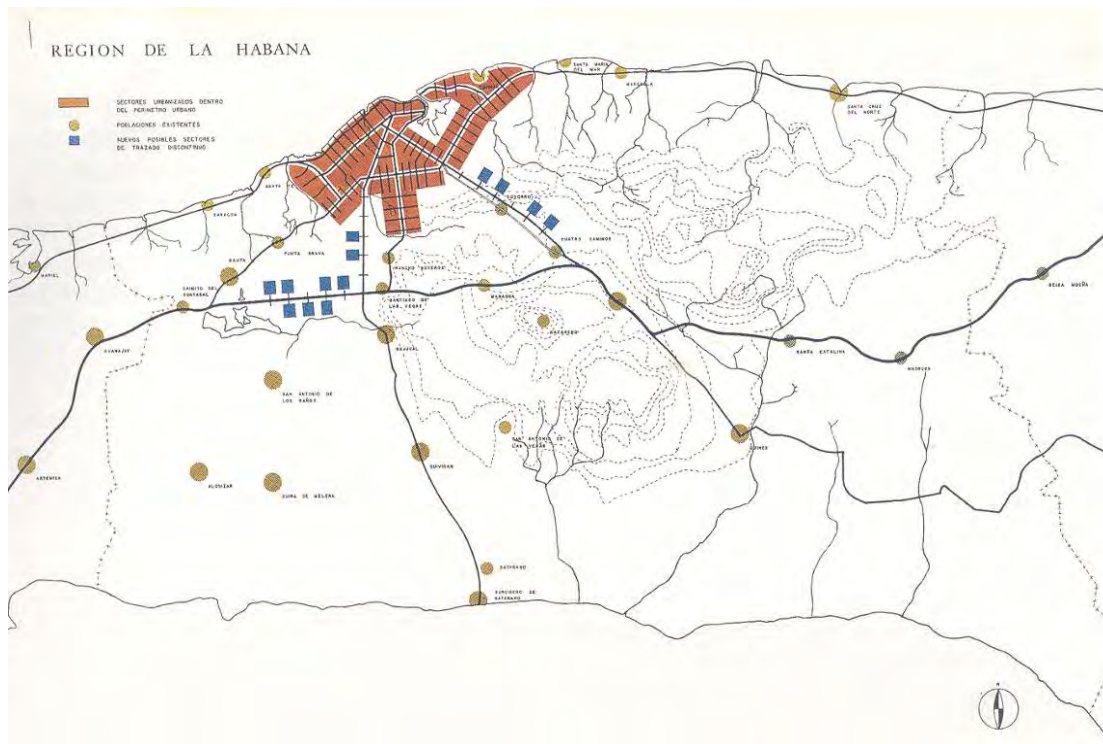


Fig. 78. La Región de la Habana y el plan para el casco antiguo. TPA, 1955-58.

El *Havana Pilot Plan* fue un plan *Made in USA* con etiqueta de Harvard. “Sert (...) Seguía fielmente los más ortodoxos postulados del CIAM legitimados por Le Corbusier a través de la revista de *l’Esprit nouveau* y sus tomos de la *O’uvre complete*. A la par Lucky Luciano y Meyer Lamsky preparaban una trascendental operación de bienes raíces en La Habana.” (Fornés, 2008).

El *Plan Piloto de Sert (1958)*, que es como se le conoce en Cuba, fue muy influenciado por los Planes que Le Corbusier diseñó con Sert en Bogotá, Colombia (1951-1953) y el propio Sert, con TPA en Chimbote, Perú (1948), y por los criterios de diseño urbano representados en la separación de las cuatro funciones urbanas, según la Carta de Atenas: vivienda, trabajo, recreación, y transporte. Nicolás Quintana, arquitecto, Ministro, correligionario en los CIAM, amigo personal y empleador de Sert en el Plan piloto de la Habana nos da su testimonio personal transcurridos cincuenta años después: “Estos criterios ya estaban siendo cuestionados por la generación joven de los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) y eran considerados obsoletos al ser analizados sus resultados -como negativos- luego de ser aplicados en diferentes centros urbanos”⁴⁵ (Quintana, 2001: 18).

Proyectada para una futura población de 4.000.000 de habitantes, Sert divide la ciudad en sectores que se centrifugaban en anillos de alta, mediana y baja densidad, partiendo del centro geográfico de la ciudad vieja. Propone un sistema de parques y áreas verdes entretejido en la ciudad. Presenta asimismo una serie de estudios tipológicos de agrupaciones de viviendas, apropiadas para las diferentes densidades urbanas propuestas y para diversos niveles de ingresos (Ib.).

La Habana quedaría dividida por esta red vial en sectores, los cuales se comunicaría mediante arterias principales, carreteras locales y calles peatonales o parques lineales. Estos sectores constituirían los barrios de la ciudad, cada uno con su centro comunitario. El sector típico se ejemplificó con la Quinta Palatino, diseñada por Sert y Wiener en 1954. También incluía el Plan excepciones al modelo del sector típico, tal como el Malecón que se acompañaría de altos edificios, que ya habían comenzado a aparecer como respuesta a la Ley de propiedad Horizontal de 1952. Serviría de Centro Cívico la Plaza de la República. La Habana Vieja, el

⁴⁵ Esta cita corresponde a Kenneth Frampton y es extraída por Quintana (1817-2011), a la sazón de 84 años, del texto *Historia Crítica de la Arquitectura Moderna*.

antiguo casco histórico de la Ciudad se trataría como un sector distinto, donde se respetarían sus características históricas (Hyde, 2005: 199-200).

Hyde, en su crítica sólo encuentra hechos positivos: “el Plan Piloto puede interpretarse como una recopilación de los conceptos y las técnicas que la TPA había desarrollado a lo largo de la década anterior en otros proyectos de Latinoamérica. De hecho puede verse como la culminación de la ambición de Sert de hacer realidad los ideales de los CIAM en lo que a planificación urbana se refiere. Entre otros, el plan incorpora las cuatro funciones de la Carta de Atenas, el sistema de las 7V, los argumentos contra la descentralización planteados por Sert en ‘*Can Our Cities Survive?*’, la idea de Centro Cívico manifestada por primera vez en la *Cidade dos Motores*, la organización de las *cuadras* de Bogotá, la construcción en masa de las edificaciones bajas de Chimbote y la arquitectura de tapial y patio que maduró en Puerto Ordaz. No obstante, aunque el plan es interesante precisamente como recopilación de estas innovaciones anteriores, también es mucho más que su suma” (Op. cit.: 201).

El contexto político y económico modeló el PPH, para satisfacer a intereses especuladores de los inversores norteamericanos, así como las demandas del régimen político: se incorporaron elementos como una isla artificial para casinos y hoteles frente al malecón y un palacio presidencial en La Habana Este. Pero el plan solo tiene atributos acertados para Hyde: integración de calles y parques existentes en la estructura del plan; simplicidad del prototipo de vivienda. Culmina Hyde: “Al fin y al cabo, el Plan Piloto no debe entenderse como un plan futuro que impone un orden total sobre la ciudad, sino más bien como un plan retrospectivo que organiza un inventario de soluciones dispares –desde diagramas ideales hasta artefactos arquitectónicos- en una representación coherente” (Ib.).

Vino la revolución de Fidel y del “Che”, y con ellos la utopía del socialismo y el proletariado, incompatible con la utopía moderna de la ciudad burguesa. Para bien o para mal, La Habana Vieja se salva de la destrucción del capital y de la modernidad. Con el tiempo es declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad, y a fines de los ochenta del siglo pasado La Habana será paradigma mundial de la restauración de centros históricos.

Quintana encuentra que Sert comete dos errores fundamentales en el Plan Piloto: primero “en su propuesta para la lenteja destruía irremediablemente, al rediseñar sus manzanas y sus calles, el tejido urbano de la zona histórica de la ciudad un ícono urbano declarada por la UNESCO Patrimonio [Cultural] de la Humanidad”. Luego en “la creación de una isla frente al Malecón, que es otro ícono urbano... y además su “visión memorable”, abrazo del mar a la ciudad - “la Curva del Malecón”, al ser interrumpida por la susodicha isla (Quintana, 2000: 19).

¿Acaso requería una revisión profunda el Plan Piloto de La Habana para darse uno cuenta de los terribles desaciertos? ¿No bastaba acaso con una ojeada *chico*? Los cubiches no aprendieron de la oportuna reacción colocha con el Plan Piloto de Bogotá y su complementario Plan Regulador. El CIAM de 1956 es el comienzo del fin para la Carta de Atenas y sus esbirros. El Team Ten hace su aparición y Corbu ya había pegado la vuelta desde el año anterior. ¿Y Cubichelândia no se había enterado?

Aunque dolorosa, la experiencia de los planes pilotos, fue el precio que la joven América Latina tuvo que pagar para tener su “plancito” moderno urbano. Crudo y rudo. La historia no tuvo final feliz, pues la joven terminó repudiando al galán, moderno él, previo *servinacuy* o *Droit de cuissage*⁴⁶ del Señor de La Habana. Aunque lo social y económico siempre estuvo en la Carta de Atenas, fue sólo lirismo puro en manos de los arquitectos. Tras el fracaso clamoroso de este plan, Sert emprende la retirada en busca de su nuevo norte. La planificación moderna no vá más con él y TPA se desintegra. Sólo la arquitectura de escala urbana le quitará ahora el sueño desde sus cómodos cuarteles de invierno en Cambridge, Massachussetts.

La Vivienda

Proyectada para una futura población de 4.000,000 de habitantes, Sert divide la ciudad en sectores que se centrifugaban en anillos de alta, mediana y baja densidad, partiendo del centro geográfico de la ciudad vieja. Estos sectores constituirían los barrios de la ciudad, cada uno con su centro comunitario. Propone un sistema de parques y áreas verdes entretejido en la

⁴⁶ Derecho de pernada en francés.

ciudad. Presenta asimismo una serie de estudios tipológicos de agrupaciones de viviendas, apropiadas para las diferentes densidades urbanas propuestas y para diversos niveles de ingresos, siendo de gran simplicidad estos prototipos.

En la propuesta para la vivienda en el casco antiguo, encontramos relación con la organización de las *cuadras* de Bogotá, con la construcción en masa de las edificaciones bajas de Chimbote y la arquitectura de tapial y patio que maduró en Puerto Ordaz.

En La Habana, las cuadras son penetradas hasta el corazón mismo para poder dar cabida a los espacios libres, dedicados a estacionamientos, en tanto que en Lima, los estacionamientos eran producto de la mutilación de las cuadras (manzanas). De este modo el espacio urbano (calles) sufre menos que en Lima.

La Recreación

Los centros de recreo formaban parte de la tradición Habanera. Quintana da cuenta de algunos de ellos: “Es muy interesante observar como, siguiendo la tradición de crear Centros de Recreo o Clubs para servir a la población de diferentes ingresos, se construyeron en La Habana un número notable de ellos, luego de la presencia del Centro Gallego, el Centro Asturiano, y el Centro de Dependientes del Comercio... entre otros, fueron los siguientes: el Unión Club; el American Club; el Habana Yacht Club; el Vedado Tennis Club; el Habana Biltmore Yacht and Country Club; el Miramar Yacht Club; el Country Club de La Habana; el Casino Español; el Club Atenas; el Casino Deportivo; el Club de Ferreteros; el Club de Profesionales; el Club Cubaneleco; el Balneario Universitario; el Comodoro; el Balneario de Hijas de Galicia; el Círculo Militar; y el Balneario de la Concha. Esta proliferación de edificios de reunión social demuestra claramente la alta calidad de vida que la sociedad había alcanzado para la población en sus diferentes niveles de ingreso... y denota el disfrute colectivo de lo que el poeta Lezama Lima -un gran habanero- una vez llamó: ‘... el baile de la vida’” (Quintana, 2001:18.).

Y para ello, también cita a la investigadora social Lydia Cabrera, que dice: “¿Es que sabíamos entonces, nos dábamos cuenta los cubanos, todos, pobres, ricos, blancos, negros, ateos, católicos, animistas, los buenos, los bribones, hasta qué punto éramos un pueblo feliz, el más feliz del mundo, dicho esto sin exageración ni sensiblera patriotería?” (Ib.).

El principal espacio de recreación que poseía entonces La Habana lo constituía su malecón, un espacio de recreación gratuito para todos. La desafortunada propuesta de Sert con su *citté d'affaires*, una isla artificial frente al malecón, así como propuso Corbu para Buenos Aires, hubiera acabado con la bonita vista desde y hacia el malecón. Esta *citté d'affaires*, que nunca fue, incluía casinos, hoteles, donde la diversión estaba garantizada para la vida nocturna y para quien tuviera plata, menos para el pueblo, que perdería ahora su tradicional malecón.

El Trabajo

Una rectangular isla artificial propuesta sobre el mar de 2,500 pies de largo por 100 de ancho, al modo de la *citté d'affaires* de Corbusier para Buenos Aires, conectaba a tierra firme con la prolongación de dos *stoas* habaneras; las Calzadas porticadas de Galiano y Belascoaín. Destruía así las visuales de las quince manzanas del histórico Malecón habanero. Pero garantizaba la diversión a otro nivel con Hoteles, casinos, centros de diversiones y plazas de trabajo sobre todo. Siempre al servicio del gran capital americano.

Una nueva zona financiera, alargada en forma de lengüeta, separaba los labios de la boca, o lenteja, que constituía el casco antiguo habanero. Se proponían bloques altos separados por amplios espacios en el eje central del distrito. Este complejo, que habría albergado los bancos históricamente situados en La Habana Vieja, no guardaba ninguna similitud con el contexto del entorno pero, según Sert y Wiener, “incrementaría la densidad urbana y ayudaría a frenar la creciente expansión de la Habana hacia el oeste” (Hyde, 2005: 200).

La Circulación

La estructura básica del Plan viene determinada por una nueva red de vías, donde se combinan autopistas con varios otros tipos de carreteras de accesos locales que facilitarían la circulación del tráfico. Para Hyde, “simboliza el intento de introducir un orden formal y científico en el caos derivado de una expansión urbana especulativa” (Op. cit.: 199). TPA desarrolla esta

estructura básica conjuntamente con la firma de ingenieros Seeyle, Stevenson, Value & Knecht, encargándose de los detalles y cálculos técnicos los ingenieros, pero la red se superpone sobre la ciudad de acuerdo al sistema conceptual de las 7V de Le Corbusier para Bogotá, que trabajó al lado de TPA.

El estudio preliminar del sistema de transporte y la clasificación de vías, realizado por los ingenieros consultores de New York, es bien ponderado por Quintana, quien manifiesta: “conectaba la ciudad por medio de un tejido de ejes viales con una serie de unidades satélites localizadas fuera del área urbana propiamente, tales como: 1. Cotorro, Cuatro Caminos, Diezmero, San Francisco, y Santa María del Rosario... en uno de los ejes. 2. Otro eje conectaba con: Rancho Boyeros, Santiago de las Vegas, Bejucal, y Quivicán. 3. Otro: Punta Brava, Bauta, Caimito del Guayabal, y Guanajay. 4. Otro: Santa Fe, Baracoa, y Mariel. 5. Otro: Cojimar, Santa María del Mar, Marbella, y Santa Cruz del Norte. Se creaba así una estructura de vías que permitirían a la ciudad crecer de una manera orgánica en el futuro” (Ib.).



Fig. 79. Vista aérea de la Habana, años 50.

El Centro Histórico

La ciudad de la Habana ocupa una península que hace frente a la Bahía de La Habana, y como toda península su forma tiene connotaciones fálicas, ocupando dentro de ella el casco antiguo el sector que correspondería al glande, que muchos denominan “la lenteja”. El uso y abuso de las analogías orgánicas por parte de los modernos, Sert entre ellos, nos inclina a denominarlo “el glande”, máxime, tratándose del sector más sensible de la ciudad.

Pero hay algo más, en tiempos coloniales La Habana fue denominada “la llave del Nuevo Mundo”, y siendo que la Habana es una pequeña, muy pequeña península, antes que asociarlo a una forma fálica tendríamos que asociarlo a la forma clitoral, que no deja de ser una forma fálica al fin y al cabo. Siendo además una ciudad explícitamente femenina desde su nombre y sus formas, recordemos que esa conjunción de pequeña península asociada a la bahía de La Habana no puede ser más femenina, entonces daremos un paso adelante denominando a esta forma orgánica ya no glande fálico, sino glande clitoral o en su forma latina, *glans clitoris*, sobre todo teniendo en cuenta que la palabra clitoris se traduce del latín como llave y la Habana históricamente fue la “Llave del Nuevo Mundo”

Quintana es un “gran burgués” cultileido y el mito de Sísifo, aunado a sus lecturas de *Eupalinos o El Arquitecto, le mueven a la siguiente afirmación sobre la ciudad y sus tradiciones*: “Hay algo de Sísifo en toda gran ciudad...siempre está recomenzando, recreándose a sí misma, reflejando los cambios (...) por el recorrido que ha realizado en su proceso de desarrollo, cuya contemporaneidad ha desarrollado una novedad que con el tiempo pasa a ser tradición. Esa acumulación de tradiciones constituye, en arquitectura y urbanismo, en La Habana, el metalenguaje urbano de la cubanidad”⁴⁷ (Op. cit.: 19-20).

Sus reflexiones sobre “civilización” y “la ciudad de uno” resultan bastante interesantes y hasta conmovedoras: “Cuando se logra ese equilibrio crítico -en continuo cambio- ocurre *el milagro de la urbanidad* y se alcanza un alto nivel de civilización y calidad de vida. Entonces es cuando los ciudadanos se identifican plenamente con su ciudad y se sienten parte de ella... llamándose a sí mismos: habaneros, santiagueros, trinitarios, espirituanos, cienfuegueros, matanceros, etc. Hay un orgullo, que expresa la alegría de pertenecer a un grupo social mayor, al adjetivarse el ciudadano con el nombre de su ciudad. La ciudad de uno es algo que se lleva dentro... así ha sido desde los griegos. Ella no se pierde en ausencias, pues habita en la memoria” (Quintana, 2001: 20).

Pero ahí no acababa la cosa. La mayor sorpresa estaba reservada para el casco antiguo. La utópica ciudad planteada para cuatro millones de habitantes arrasaba el centro histórico sustituyéndolo por edificios de oficinas. El cambio de situación con la Revolución Cubana archivaría el expediente y evitaría la pérdida del casco antiguo de la ciudad. “Lo más brutal era lo destinado a la colonial Habana Vieja. La lenteja intramuros era quebrantada en cuatro sectores mediante una red de innecesarios highways. La Avenida del Puerto y las calles Muralla y Habana se convertían en importantes vías de tránsito rápido. Cuatrocientos años de historia y más de 900 edificios históricos desaparecerían por decreto. Sobrevivían tímidamente los conjuntos de la Plaza de la Catedral y de Armas; y los conventos de San Francisco, Belén, Merced y Santa Clara exclusivamente. Partiendo de éste último y a lo largo y ancho de las calles Habana, Cuba y Aguiar, se ubicaban la zona bancaria, y oficinas y comercios mediante la construcción de edificios anónimos de gran altura. Todo el tejido histórico y sus variadas y sofisticadas tipologías de patios se travestían en *cul-de-sacs* con un tímido arbolado para enmascarar los estacionamientos de automóviles” (Ib. Fornes 2008).

El Plan Piloto de La Habana no contemplaba medidas para el casco antiguo similares a los que en la actualidad se proponen. No. Simplemente consideraba mantener un cierto aire de barrio antiguo, algo destripado por las vías a ampliarse, manteniendo las fachadas sin restaurar, pero vaciando el interior para acomodar aparcamientos, parques para los residentes y zonas de juegos infantiles. Los exteriores de las cuadras se limitarían “con columnatas modernas, poco decoradas, que evocasen los soportales coloniales de las principales calles de La Habana” (Ib.). Algunas calles se cerrarían al tráfico con la finalidad de “mantener el dinamismo de la actividad peatonal en La Habana Vieja” (Hyder, 2005: 200).

⁴⁷ Hemos tratado de reconstruir el texto fragmentado consultado, esperando no haberlo desvirtuado con sus abreviaciones y pequeñas “adiciones”.

Se demolería la mayoría de estructuras antiguas por considerarse casas viejas y ruinosas, manteniéndose únicamente aquellos edificios dotados de un valor arquitectónico o cultural. El Plan consideraba *zonas arqueológicas* en las que se mantendrían intactos edificios como vestigios de la ciudad colonial. Pero, un plan moderno que se precie de tal no podía dejar de considerar los edificios altos en bloques, cuyo contraste con la ciudad antigua relieves sus cualidades. Estos se dispondrían en una zona financiera en el eje central del distrito, albergando bancos, e incrementando la densidad urbana (Ib.).



Fig. 80. La Habana. Nucleos Cívicos.

El Centro Cívico

La idea de Centro Cívico manifestada por primera vez en la Cidade dos Motores, también se ensaya aquí, previa evolución carioca, chimbotana, limeña, colocha y veneca.

Serviría de Centro Cívico la Plaza de la República. La Habana Vieja, el antiguo casco histórico de la Ciudad se trataría como un sector distinto, donde se respetarían sus características históricas. (Hyde, 2005: 199-200). Pero el concepto de respeto entonces en muy poco se parecía al de hoy. Lejanos estaban los días en que la Carta de Venecia (1964) vendría a darle tranquilidad y respiro a las acosadas áreas históricas.

Por otro lado, cada barrio de la ciudad poseería su propio centro comunal, un centro cívico a la escala del vecindario.

El Palacio Presidencial

En el cuestionable plan un nuevo y moderno Palacio Presidencial “aterrizaba” sin miramientos sobre la sagrada *Akropolis* habanera justo entre los Tres Reyes del Morro y San Carlos de la Cabaña “El arquitecto Mario Romañach proyectaba un monumental “Palacio de las Palmas”

configurado por un cuadrado de hormigón armado de 500 pies de base con 70 pies de altura y auras de Chandigarh. El edificio proyectado era de escala mayor que la Casa Blanca, el palacio de Buckingham y el Palacio Real de Madrid. El plan maestro continuaba con un impreciso esbozo de áreas verdes y vulgares *High-rises* sobre el Malecón (Ib.fornés 2008).

Todo ambiente urbano, morfológica y atmosféricamente, está basado en la interacción de tres elementos, *una tríada: el sitio natural, las formas construidas y la gente*. Rara vez puede sintetizarse en una totalidad compleja *una sinfonía* que no cesa nunca de evolucionar (Quintana, 2001: 19).

El Palacio de las Palmas realizado por Sert, Romañach, y Gabriela Menéndez, es una muestra de arquitectura ubicada en el sitio equivocado, Pero constituyó un esfuerzo profesional serio de crear una modernidad.

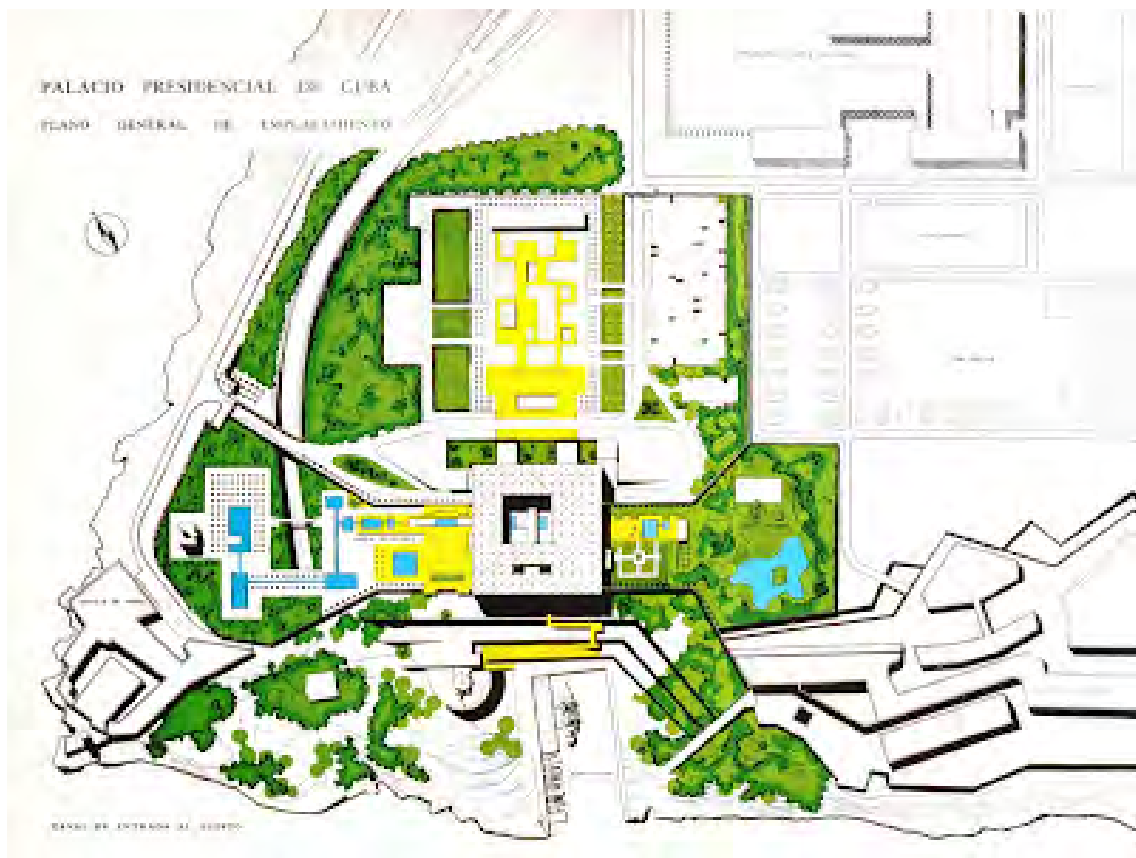


Fig. 81. La Habana. Palacio Presidencial.



Fig. 82. Patrick Abercrombie, autor del plan del Gran Londres.

3.5 Praxtopía Metrorregional⁴⁸ o El Plan del Gran Londres (1942-1944)

El plan para el Gran Londres de 1944 fue una enorme síntesis de varias de las ideas y trabajos que venía consolidando Patrick Abercrombie como teórico y practicante de la planeación de las ciudades. Es al mismo tiempo “un gran resumen de los avances en disciplina que se habían venido exponiendo en trabajos, conferencias y congresos desarrollados tanto de manera local en Gran Bretaña como en otros países, y sobre todo, a partir de los International Housing and Town Planning Congresses” (Sánchez, 2008: 188).

⁴⁸ Praxtopía metrorregional, de “praxis”, práctica, “utopía”, no lugar, “metro”, metrópoli y “regional”, relativo a región: utopía “pragmática” de la región metropolitana.

Tanto en el desarrollo de la disciplina como en la propuesta del Plan para el Gran Londres estaban presentes los planteamientos de Howard y la Ciudad Jardín, la búsqueda de lo mejor de la vida en las ciudades y lo mejor de la vida en el campo, en la búsqueda de una síntesis que mejorara las condiciones de vida de la gente, la conurbación en el sentido denotado por Patrick Geddes, el concepto de la ciudad desarrollada mediante anillos concéntricos provenientes de la Escuela Alemana de Planeación de ciudades, y el concepto de ciudades satélites o alternas, como las que operaban ya en Inglaterra y que habían sido ya planteadas o aliviadas por Howard, Graham Taylor, Charles Mulford Robinson John Nolen y Christaller.

Los antecedentes inmediatos se hallaban en las intenciones que, con posterioridad a la Primera Guerra Mundial, plantean la necesidad de un plan que guiará el futuro desarrollo de Londres, en especial lo concerniente a carreteras y espacios abiertos. Un punto de partida para estas intenciones se presenta con The Unhealthy Areas Committee en 1921, emitiendo éste una serie de recomendaciones con el fin de que “una persona o varias” prepararan un plan para la reconstrucción de Londres.

Luego se forma *The Greater London Regional Planning Committee* “a iniciativa del Ministerio de Salud, el cual se establece con carácter de órgano consultivo –aunque no con poderes ejecutivos–, el cual tenía como asesor al Doctor Raymond Unwin, había delimitado algunas problemáticas para iniciar sus estudios a partir de los cuales se crearon los subcomités: a) De propósitos generales, para atender cuestiones de financiamiento y administración; b) De descentralización, para estudiar la población y el crecimiento de Londres; c) De espacios abiertos; d) De tráfico (Op. cit.: 189-190).

No está demás tener presente que la práctica continua del planeamiento era muy sólida en Inglaterra; entonces hacia 1930, existían 110 esquemas de planeamiento, siendo 8 aprobados, 39 se encontraban en fase avanzada y 63 en fase de preparación. “Con aquellas directrices y la situación prevaleciente en esa área cuyo centro era Londres, al comité sólo se le dio la tarea de generar un plan regional para un área de 4,780 Km² —equivalente al área de un círculo con un diámetro de cerca de 80km—, y con una población cercana a 9 millones de habitantes. Pero pese a la seriedad de los trabajos y de los estudios realizados, como consecuencia sobre todo de la falta de recursos, el comité dejó de funcionar en 1931.

No obstante lo sucedido, el Ministerio de Salud, teniendo como objetivo la atención de los problemas que afectaban el corazón del reino Unido, formó The Standing Conference on London Regional Planning donde se discutirían las condiciones del área. La conferencia se reunió por primera vez en 1937 con resultados concretos en cuanto a directrices definidas para el plan, las mismas que se formularon al iniciarse los años 40 del siglo xx. Como resultado de estos comités y conferencias, se formó el The Greater London Plan 1944 a solicitud de The Minister of Town and County Planning y The London County Council.

Finalmente, el plan preparado bajo la dirección de Abercrombie abarcó un área de 6,730 Km², cuyos límites abarcaban un radio aprox. de 48km medidos desde el centro de Londres, aunque la extensión no era completamente circular. Abarcaba por completo áreas como los condados de Londres, Middlesex, Surrey y Hertfordshire, y abarcan 143 zonas administrativas donde de una u otra manera ya se ensayaban esquemas de planeación. Por la dimensión del área a considerarse en el plan, resultaba de gran importancia conciliar intereses y ensayar un gran esfuerzo de planeación.

Luego del preámbulo, el documento del plan mostraba el siguiente contenido: 1. Crecimiento externo de Londres; 2. Distribución de la población; 3. Descentralización; 4. Industria; 5. Comunicaciones; 6. Clasificación de la Tierra y la agricultura; 7. Recreación al aire libre: espacios abiertos; 8. Planeación de la comunidad: estándares; 9. Servicios públicos; 10. Análisis detallado de la población e industria actual y nuevos sitios; 11. Estudios detallados; 12. La provisión de viviendas; 13. Diseño y comodidades; 14. Administración: aspectos financieros y períodos de realización. Además tenía una serie de apéndices relativos a población, migraciones, estudios de descentralización, nuevas ciudades satélite, industria, agua, autoridades de planeación, comités ejecutivos, etc. (Op. cit. 190-191).

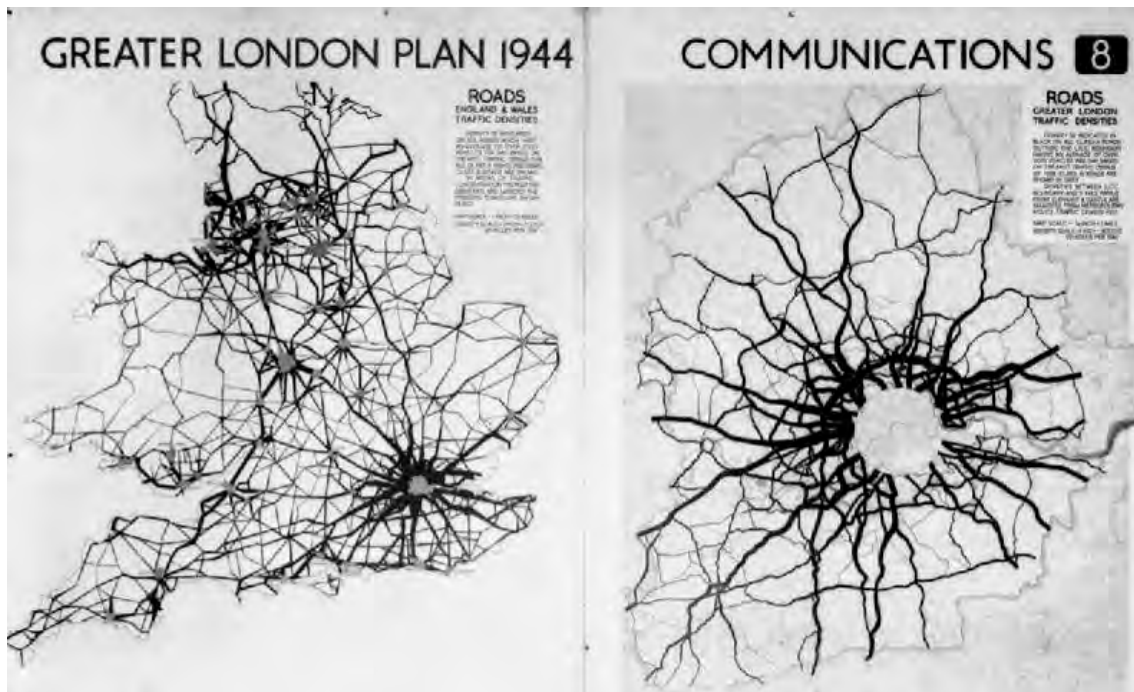


Fig. 83. Greater London Plan. 1944.

La estructura del plan se delimita a partir de la observación de la tendencia a formar cuatro anillos concéntricos con un determinado grado de urbanización, y que indicaban la expansión de Londres más allá de los límites de su condado. Los 4 anillos se definen: 1. *The Inner Urban Ring* (El Anillo Urbano Interno); 2. *The Suburban Ring* (El Anillo Suburbano); 3. *The Green Belt Ring* (El Anillo del Cinturón verde); 4. *The Outer Country Ring* (El Anillo exterior).

El anillo con interior urbano abarcaba partes de Walthamstow, Leyton, Barking, Ilford, Croydon, Mitcham, Wimbledon, Brentford y Chiswick, Acton, Ealing, , Willesden, Hornsey, Wood Green, Tottenham y Edmonton; y por completo las zonas de West Ham, East Ham, Penge y Barnes. “Todos estos lugares formaban parte de una amplia masa construida, la cual se extendía más allá del condado de Londres, y donde por supuesto dominaban las actividades económicas derivadas de la condición industrial de Inglaterra, como eran los casos del comercio y las financieras” (Ib.).

El anillo suburbano estaba formado por las siguientes áreas: Chingford, Chigwell, Dagenham, Barking, Leyton, Walthamstow, Ilford, Wanstead y Woodford, Erith, Bexley, Chislehurst y Sidcup, Bromley, Beckenham, Crayford, Croydon, Coulsdon y Purley, Beddington y Wallington, Mitcham, Carshalton, Sutton y Cheam, Epsom y Ewell, Merton y Morden, Malden y Coombe, Wimbledon, Richmond, Kingston-upon-Thames, surbiton, Esher, Twickenham, Heston e Isleworth, Southall, Ealing, Acton, Brentford y Chiswick, Willesden, Ruislip, Northwood, Harrow, Wenibley, Hendon, Finchley, Friern Barnet, East Barnet, Potters Bar, Southgate, Edmonton, Enfield, Hornsey y Wood Green.

Este anillo era el área que paulatinamente se había venido ocupando con vivienda y cuyos residentes habitualmente laboraban en el centro de Londres, pero que habían salido de ahí por los congestionamientos como por las rentas altas, pero también buscando cierta tranquilidad y ambientes más aptos ecológicamente. Esta área estaba ocupada por un hombre promedio, de acuerdo al Gran Plan, que se desplazaba 25.6 Km diariamente a su centro de trabajo.

Ocho km más allá del anillo suburbano se encontraba el anillo verde. Comprendía mucho campo abierto y atractivos como valles, bosques, ríos, parques y áreas agrícolas. Estaban comprendidas por el anillo gran parte de las tierras adquiridas por los órganos gubernamentales que, siguiendo los dictados de la Green Belt Act de 1938, actuaron previsivamente. Pese a existir varios pueblos dentro del perímetro, sus posibilidades de extenderse eran restringidas por las condiciones que le imponía el acta.

GREATER LONDON PLAN

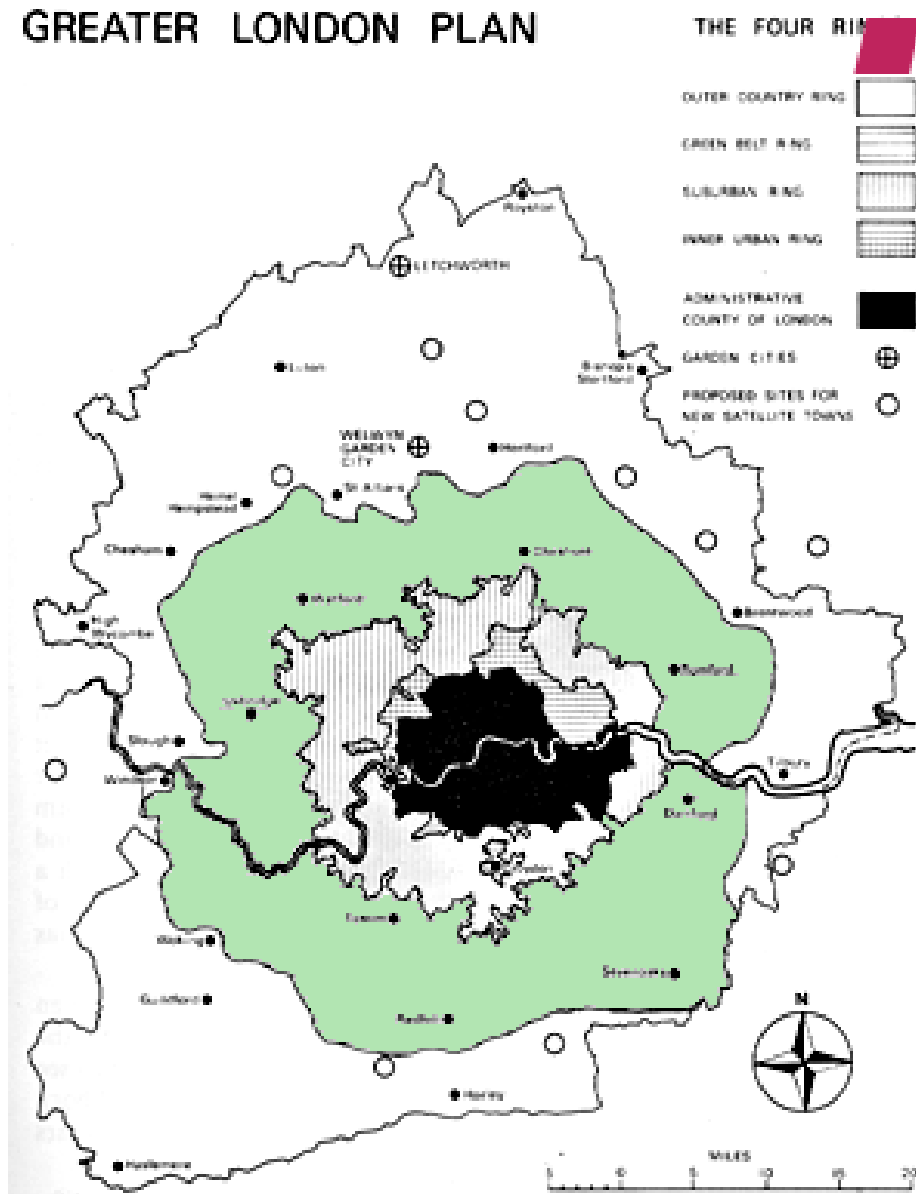


Fig. 84. Plan del Gran Londres.

Entre otros pueblos que allí se localizaban que estaban en el condado de Kent eran: Dartford, un centro industrial; Sevenoaks, con predominio de viviendas; en el condado de Surrey: Caterham, de atractivo natural y Dorking, Leatherhead, Walton-on Thames, Weybridge, Chertsey y Egham, todos ellos residenciales; en el condado de Middlesex: Sunbury, un área residencial; Staines, con cierto grado comercial; Uxbridge, con industrias; Potrees Bar, un suburbio moderno; Rickmansworth, Watford y Hoddesdon en el condado de Hertfordshire. Las características de este anillo verde hicieron considerar al plan “la pertinencia de combinar la permanencia de esas áreas como barreras de la expansión y las posibilidades de generar espacios con el fin de impulsar la descentralización de Londres” (Op. cit.: 191-192).

El anillo exterior tenía un radio promedio de 48km con respecto al centro de Londres, y tenía un carácter más verde y más abierto, con algunas zonas habitadas, con predominio de áreas agrícolas, representando estos espacios entonces para el plan nuevos desarrollos limitados en número y tamaño, como apoyo para un Londres descentralizado. En esta área ya se hallaban localizadas los buenos ejemplos de ciudades satélites representados por Letchworth y Welwyn. También en los alrededores de Landon se habían establecido otras ciudades menos afortunadas, por la forma en que se habían desarrollado.

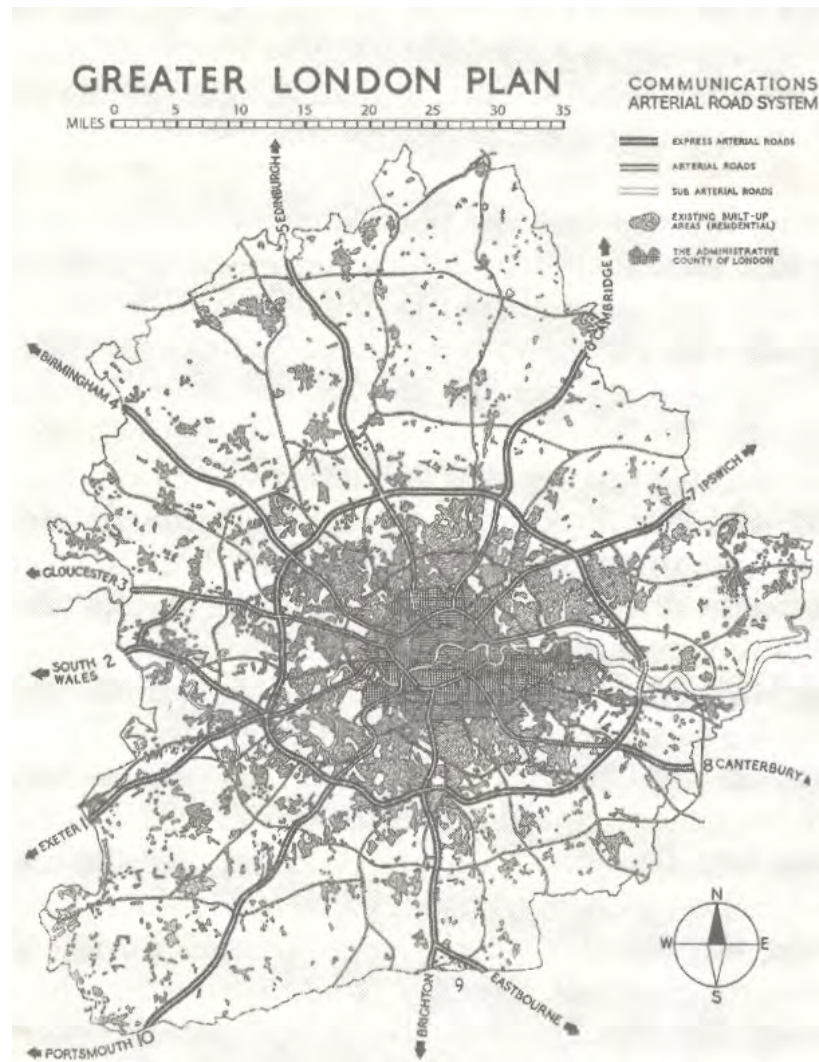


Fig. 85. Plan del Gran Londres.

Distribución de la Población

Una caracterización de Londres presente en el plan es la siguiente: “El crecimiento desproporcionado de Londres ha sido tema de mucha investigación y especulación, su crecimiento es una indicación general de la forma en que Londres ha absorbido muchos de los elementos sociales y culturales del resto del país; del estancamiento de la preguerra en la vida rural; la sobrecentralización de los departamentos de gobierno haciendo frente a las crecientes esferas de responsabilidad; las malas condiciones y falta de trabajo en áreas críticas; la pérdida de mercados en el extranjero con el complemento de una empobrecida clase trabajadora; Mientras que en Londres el trabajo es de una diferente naturaleza y el área generalmente ofrece mejores condiciones” (Op. cit.: 193).

Ante este crecimiento y advirtiendo que los planteamientos del plan no son absolutos, el documento consideraba dos situaciones: Por un lado las tendencias de crecimiento podían continuar y ser impredecibles, y por otro lado, que se estaba de acuerdo con que debía intentarse el control de la región para mejorar el nivel de vida de las familias, el empleo, la educación y otros beneficios. La descentralización debía involucrar a 1'033,000 habitantes y que para lograrla era necesaria una cuidadosa coordinación en diversos campos de la vida pública y de la administración, ya que se debía trasladar industrias o generar nuevas, debía esto estar en relación con la dotación y construcción de viviendas, servicios y otros equipamientos necesarios para la vida en las ciudades.



Fig. 86. New Towns británicas.

Descentralización

Los objetivos de la descentralización están, por un lado, procurando mejorar las condiciones de vida en las áreas congestionadas de Londres, y por otro lado, reduciendo la concentración industrial en tanto ésta se consideraba la principal causante del crecimiento de la metrópoli y sus consecuentes secuelas en la región.

Al plantearse la descentralización en ciertos tipos de negocios, algunas ramas de la industria, y en algunos sectores de gobierno, se determina la necesidad de persuadir a grupos involucrados en estos rubros a salir de Londres. En este sentido el plan indica: “Una combinación de una política de movimiento industrial y de negocios, ayudará a proveer esa variedad mezclada de empleo la cual es esencial, donde las variadas necesidades humanas de la familia se encuentran. Tal situación será posible para evitar plenamente viajar de una parte del área a otra, lo cual nadie recomienda” (Ib.).

El plan se había fundamentado en un manejo estadigráfico bastante exhaustivo, por lo que la minuciosidad de las propuestas tenían correspondencia con la profundidad de los análisis. Por ello, el planteamiento de que para mantener una densidad aceptable para el área central, 336 hab. por ha., sumado a la posibilidad de efectuar la descentralización de 1'033,000 habitantes repartidos fuera del primer anillo, con manejo de diverso índices y y previsiones de futuro crecimiento, el destino y distribución de ese más de un millón de londinenses se determinaron en el plan del siguiente modo: 1. Programas inmediatos de vivienda para atender los efectos de la guerra, ‘cuasi satélites’: 125,000 personas. 2. Adiciones a pueblos existentes fuera de la mancha urbana de Londres y dentro de los límites del Plan del Gran Londres ocupando partes del anillo exterior: 261,000 personas. 3. Adiciones a pueblos existentes fuera de los límites del Plan del Gran Londres y localizados entre 64 y 80 km del centro de Londres: 163750 personas. 4. Ocho nuevas ciudades satélite fuera del anillo verde: 383,250 personas y grupos dispersos fuera de la influencia metropolitana: 100,000 personas. (Op. cit.: 194).

Industria

En el tema de la industria se muestran análisis muy exhaustivos que se apoyan en datos bastante detallados, para plantear lo concerniente a la redistribución de las industrias. En este aspecto, el plan parte de considerar que en el condado de Londres existían, a groso modo, tres tipos de industria: la pesada —incluyéndose manufactura, productos químicos y plantas de

utilidad pública, etc.— localizada sobre todo a lo largo del Támesis; la ligera, que incluía vestido, muebles, imprenta, etc., ubicada sobre todo en Westminster y Marylebone; y una industria moderna de motores y partes eléctricas, y productos alimenticios ubicados en áreas como Hammersmith.

Un análisis de las tendencias y posibilidades de ubicación de esa industria en la región, definida en el plan en cuanto a exigencias en comunicaciones, definen cuatro tipos de áreas que podían convertirse en receptoras de la descentralización: 1. Nuevas ciudades satélites y replaneación de ciudades para la expansión industrial; 2. Otras ciudades mercado, residenciales y dormitorio como: Guildford, Lesdtherhead, Reigate, Redhill, Dorking, Potrees, Bar, Hitchin, Bishop's Stortford, etc.; 3. Villas rurales; 4. Campo abierto.

Una redistribución de este tipo conllevaba, indudablemente, restricciones de crecimiento en los cuatro anillos, y de todas maneras, un conjunto de obras que permita trasladar a la población, siendo parte importante de ellas las vías de comunicación; por ello, esos requerimientos redundarán en propuestas de apoyo jurídico y administrativo, así como de aspectos asociados con la localización de los nuevos asentamientos. Así, tenemos en el condado de Hertfordshire las nuevas ciudades: Stevenage y Redbourn; en Essex: Harlow, Ongar, Margaretting; en Kent: Meopham; en Surrey: Crwhurst y Holmwood; y en Berkshire: White Walham (Ib.).

En 1945 se crea un comité con el fin de aplicar el plan en su aspecto específico de la construcción de las nuevas ciudades propuestas. La primera medida tomada fue la aprobación de la New Town Act en 1946 para poder dar carácter legal a las acciones, cosa que se complementa con la compra de tierras para así concretar la descentralización propuesta por el plan. Como obra del plan se crean por esos años siete ciudades: Stevenage, Hemel Hempstead, Crawley, Harlow, Hatfield, Basildon y Barcknell; cuatro en otras zonas de Inglaterra: Newton Aycliffe, Peterlee, Cimbran y Corby, y dos en Escocia: Rast Kilbride y Glenrothes, ciudades cuyas poblaciones se hallaban por el orden de entre 15 mil y 86 mil habitantes.



Fig. 87. New Town Stevenage en los 60s.

Muchas consideraciones se desprenden de estos grandes planes que partieron con el experimento de Letchworth: “uno, el hecho de que efectivamente éstos eran respuesta de los crecientes problemas que como obra de la industrialización registraban las ciudades; dos, los instrumentos cada vez se afinaban más, situación que los llevaba a incluir más variables y realizar estudios más exhaustivos para su confección; tres, los espacios atendidos, rebasaban los ámbitos locales, ya que consideraban situaciones de carácter regional y de contextos nacionales, y cuatro, se afianzaba la perspectiva de que los planes (y no los planos), requerían de una cada vez mayor participación de grupos interdisciplinarios, de las comunidades y de los gobiernos, tanto en la parte de su elaboración, como en la de su ejecución” (Op. cit.: 195).

El planeamiento de ciudades fue una preocupación en muchos países del globo, incluyéndose muchos de hemisferio sur. Thomas Adams, a propósito del auge del planeamiento de ciudades a principios del siglo XX señalaba que “tan sólo para Gran Bretaña, para 1915 se habían autorizado 105 esquemas para la planeación de ciudades” (Op. cit.: 196). Por otro, que para los años 40 del siglo XX “los proyectos tanto en Europa como en América –donde se incluyen proyectos para Buenos Aires, Colombia, Chile, Venezuela, Uruguay, México y otros [perú entre ellos]-, ya se podían contabilizar por cientos” (Ib.).

A nuestro parecer, el Greater London Plan, es el plan más exitoso, mejor resuelto, y de mayores alcances de los planes realizados en el siglo XX. No tan mediático, o si se quiere “histriónico”, como los propuestos por el urracó maestro, especialmente su Plan Voisin, o su Villa Radiosa, más pragmática y menos utópica que las propuestas de planes piloto de Le Corbusier y TPA para Latinoamérica. Londres se hallaba en cuidados intensivos cuando se propuso el plan de Abercrombie, en medio de la Guerra, aunque la Batalla de Inglaterra, con miles de pilotos bombardeando Londres y el Canal de La Mancha, ya había culminado. Inclusive, aunque su naturaleza es diferente, y precisamente por ello, por tratarse de una ciudad muy compleja Londres, una metrópoli con historia milenaria, resulta superior a Brasilia, una ciudad de nuevo cuño, proyectada ex novo. Lo mismo podemos decir de su paralelo con Chandigarh, aunque este no sea el espacio indicado para ello.



Fig. 88. New town Harlow.

PARTE II:
EL PLAN PILOTO DE LIMA

EL PLAN PILOTO DE LIMA

Una obra de previsión desarrolla la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo

Paul Lester Wiener y José Luis Serf

Los urbanistas de fama mundial se doctor Paul Lester Wiener y José Luis Serf están trabajando para la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo que dirige el ingeniero Luis Dorelli. En uno de sus trabajos más importantes, recopilan datos arquitectónicos, geográficos y otros elementos en un reportaje que avanza la Agrupación Española.

La interesante referencia sigue a la labor que realiza la ONPU y el cometido que toca a los dos profesionales que llevan la misión de aplicar sus últimos conocimientos y experiencias en materia de urbanismo al servicio de la ciudad de Lima, cuyo futuro están de prever con un plan piloto.

LABOR DE LA ONPU

La labor realizada por la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, en el corto tiempo de su existencia, es ya considerable.

Consecuente esta labor la reunión de importantes datos estadísticos necesarios para el planeamiento y para el conocimiento general de las principales características del país. Se utilizarán estos datos en la formulación de un plan nacional, actualmente en estudio por la ONPU, en el cual se podrán de manifiesto la relación entre los crecimiento urbanos, rurales e industriales del Perú y la creación de las distintas zonas o regiones por la red de comunicaciones existentes. Puede este trabajo analizarse así de gran importancia cuando se emprenda la construcción de un plan nacional que coordine y armonice el gran desarrollo ya iniciado en este país.

PLANO CATASTRAL DE LIMA

El trabajo más importante de tipo catastral que está realizando la Oficina

Además de esta sección u departamento del catastro y expediente urbano, tiene la ONPU un Departamento de Proyectos que ha emprendido trabajos que creemos resultarán de suma interés y de los cuales se ira informando al público cuando se desarrollen en la semana. Creemos que departar en el Perú el servicio general en los problemas de planeamiento y urbanismo, que así como en los demás países revelarán una creciente importancia. Son estos trabajos estrictamente técnicos, y solo en un organismo técnico una oficina de planeamiento urbano, que aquí existe, podría ser realizada. Sin embargo, como como otros problemas técnicos deben encontrar un crédito interno por parte del público en general, sin cuya ayuda es difícil llevar a cabo ningún plan de importancia.

El Departamento de Proyectos de la ONPU está desarrollando con los señores Wiener y Serf el plano regulador de la ciudad de Chimbote, que está a punto de terminarse, y por su cuenta, el plano regulador de Matarani.

PLAN PILOTO DE LIMA

El Plan Piloto de Lima, como su nombre lo indica, no es un plan regulador sino un anteproyecto que se propone mostrar en líneas generales las posibilidades de aplicación del Urbanismo moderno a la ciudad de Lima. Un plan piloto de este tipo estudia la estructura general de la ciudad y la red principal de las vías de tráfico, el saneamiento funcional, y el crecimiento urbano y armonización de los elementos que componen la zona metropolitana de la capital del Perú.

NECESIDAD DEL PLANO REGULADOR

Está Lima en un momento de su desarrollo en el cual un plano regulador se hace absolutamente necesario. Ciudades mucho menores, como Bogotá y Medellín han creado ya los organismos para el desarrollo de planos reguladores. Ha sido incluido el de Medellín que se completará en los próximos dos años. Lima debe también desarrollar su plano regulador. La ONPU tendrá su única necesidad para dicho trabajo el próximo mes de Julio, según se nos informa.

Ha tenido la suerte Lima de crecer como armoniosamente que las demás ciudades, de conservar mejor sus reliquias arqueológicas que la mayoría de las capitales, de haber trazado grandes avenidas que le dan la amplitud de una ciudad moderna sin destruir lo antiguo. Es difícil comprobar que el conjunto de estas avenidas realizadas por la iniciativa de distintas gubernantes sin un verdadero plan de coordinación sea en su mayoría, las avenidas rectas y paralelas que utilizamos fuera del nuevo plano regulador. Hay que hacer notar, sin embargo, que se encuentra Lima en un momento peligroso de su crecimiento, el tráfico en la ciudad presenta ya serios problemas y la edificación en altura sin el debido plan en la zona central y en la vieja ciudad puede hacer perder a este capital el carácter que hoy tiene, convirtiéndose notablemente en un problema de congestión de tráfico y otros muchos de los cuales son víctimas la mayoría de las ciudades modernas.



Vista de la sección central de la "Ciudad de los Niños", proyectada por los señores Paul Lester Wiener y José Luis Serf, para la Fábrica Nacional de Nitrato, cerca de Rio Janeiro, Brasil.



MANU

Fig. 89. Artículo publicado en el Comercio de Lima en diciembre de 1948.

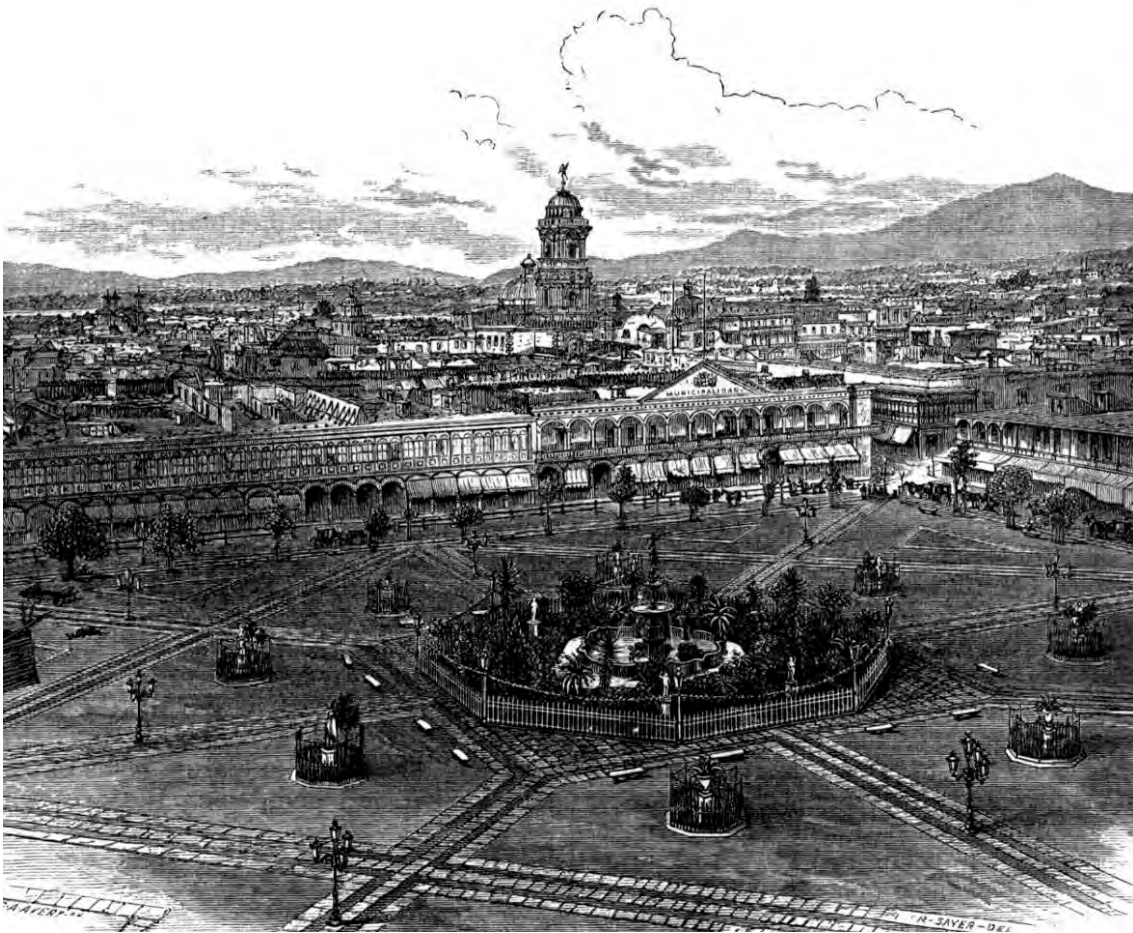


Fig. 90. Lima en un grabado antiguo con presencia de la antigua municipalidad.

CAP. 4 INTROITUS AL PLAN PILOTO DE LIMA

El Plan Piloto de Lima (PPL), no puede considerarse la continuación de algún otro Plan modernizador para la ciudad, en todo caso la referencia inmediata sería el Plan de Werner Lange de 1927. Pero habría que descartar esta idea pues la modernidad urbanística internacional “consensuada” comienza a definirse a partir de 1928, año en que se inician los Congresos de Arquitectura Moderna en La Sarraz, Suiza. Y el Plan de Werner Lange sería sólo un esfuerzo del tipo CityBeautiful o de embellecimiento de la ciudad por sectores, respondiendo al modelo de ciudad bella, de las tiranías de Italia, Alemania y España, y probablemente muy similar a la obra del vienés Karl Brunner en América Latina, desde fines de los años veinte hacia mediados de los 40 en Santiago, Colombia y Panamá.

El Plan Piloto de Lima tiene que entenderse como un hecho o manifiesto fundacional, como el Plan Maciá para Barcelona de Le Corbusier y GATCPAC con la colaboración del joven Sert (1932-34), o como en el caso de Buenos Aires el Plan Le Corbusier de 1937, asistido por los jóvenes Ferrari Hardoy y Kircher, aunque no llegara a ser encargo oficial ni siquiera en 1947. Del mismo modo, el Plan de Bogotá (1950) tendría ese significado para Colombia o el Plan de la Habana de TPA de 1956 para Cuba. Otra analogía fundacional es con el Plan Bidagor para Madrid, un plan anacrónico que, sin embargo, es al que España debe su modernidad antes que al Plan Maciá, el cual no tuvo continuidad en el tiempo.



Fig. 91. Corso de Carnaval en Lima de los 20s. Plaza San Martín.

Los vicios de la ciudad industrial, pobreza y miseria de la vida urbana sobre todo, habían llegado a ser un gran problema para las grandes ciudades, no pensadas para las nuevas necesidades que había que afrontar. Los utopistas y estudiosos de la ciudad comienzan a reflexionar a partir de esos grandes problemas que generan sobrepoblación, hacinamiento, salubridad, contaminación, vialidad. Lima no es la excepción, aunque sus problemas distan mucho todavía de los de la vieja Europa, donde ya llevan más de cien años con los problemas encima cuando comienza a verse las primeras propuestas y alternativas.

El Barón de Haussmann transforma París a partir de grandes vías, siendo la más importante de ellas la de los Campos Elíseos, la que contribuye a darle su nueva fisonomía a París. En Viena, la apertura del Ringstrasse, por acción del derribo de las antiguas murallas, unifica la ciudad, oxigena el casco antiguo incorporando un gran pulmón de área verde al interior de la ciudad.

Propuestas de una modernidad anacrónica y monumentaloides, basadas en el culto al eje, son las que imperan en los países ausentes de Democracia: Mussolini con su Parque Arqueológico de los Foros y la Vía Imperial, así como el proyecto de la Exposición Universal de Roma previsto para 1942; Hitler con el Plan de Berlín de Speer, Franco y su Plan Bidagor para su Madrid "imperial".

En Inglaterra Howard publica su libro *Garden City of Tomorrow* (1902), el cual cambia el curso de la historia del urbanismo. La ciudad jardín de Howard se hace realidad casi inmediatamente en Letchworth por acción de Unwin y Parker en 1903, evolucionando hacia un suburbio jardín por acción de Unwin, Parker y Adams, continuando su evolución hacia un regionalismo impulsado por Geddes, Unwin y Abercrombie. A nivel europeo se genera todo un movimiento sobre la ciudad jardín que involucra prácticamente a todos los países. En Alemania y Austria se experimenta y debate con el modelo de las *Gartensiedlungen*, en tanto que en Italia se trasunta por el "ruralismo", siendo el desurbanismo la alternativa en la Unión Soviética. En los Estados Unidos de América, prende muy fuerte la idea de la ciudad jardín con propuestas como las unidades vecinales de Perry, las Greenbelt del New Deal, los Parkway. La dosis de utopía la pone Frank Lloyd Wright con su organicista Broadacre City.



Fig. 92. Lima a principios de los 50s.

Enmarcada en la tradición tecnológica del racionalismo y funcionalismo “cientifista”, y en una suerte de complejo de Robinson Crusoe, la ideología de la *tabula rasa* se impone por la gran influencia que va a ejercer una sola persona en el curso de la cultura, como probablemente no la ha ejercido ninguna otra. Le Corbusier, es ese gran personaje que por dos generaciones, si no es más, arrastró a la intelectualidad mundial, vinculada a la ciudad, a la arquitectura y el arte, a seguir sus pasos. Sólo con la razón de su retórica. Por supuesto que dentro de esta tradición hay matices a esta ideología, pero son la excepción, entre los cuales podemos ubicar la propuesta de Ciudad industrial de Garnier y su teoría de la zonificación, Hiberseimer, quien extrema el principio de zonificación y su concepción de la ciudad como ciudad central y ciudades satélites. Alemania propone para esta tradición los barrios racionalistas y la *Weissenhofsiedlung* y su nuevo modo de habitar. En Italia se avanza sobre una ciudad futurista de la mano de Sant’Elia, inspirado en la ciudad industrial norteamericana. Pero hasta allí avanza la excepción. El centro de esta tradición lo constituyen las propuestas de ciudad-tabula rasa de Le Corbusier, los modelos teóricos de la ciudad funcional de los CIAM y de la Carta de Atenas, fuertemente influenciados por Le Corbusier. Ahí están en esa tónica La Ciudad para Tres Millones de Habitantes, El Plan Voisin, la Villa Radiosa de Le Corbusier para París, Los estudios de Urbanización de Buenos Aires, Montevideo, Río, Sao Paulo, Argel, también de Le Corbusier en América y África. El Plan Maciá de Le Corbusier, Sert y el GATPAC para Barcelona, El Plan Piloto de Buenos Aires de Le Corbusier y sus socios argentinos, la Ciudad de los Motores de Sert y TPA en Río. Y en otra tónica, los estudios del Ing. Sánchez para el Plano Regulador de México y los de Contreras, 1933, considerados ahora verdaderos planes.

Son demasiados ejemplos tanto en Europa, Norteamérica así como en América Latina como para que la situación de la ciudad que asfixiaba a los intelectuales, arquitectos y urbanistas no demandaran su propio plan moderno. Luis Miro Quesada y Espacio creyeron que había llegado ese momento, aún a despecho de nuestra incipiente industrialización, y volcaron sus esfuerzos y presionaron por una arquitectura moderna. Y la ciudad moderna no era más que una extensión o un asunto de la arquitectura moderna, por lo que en su manifiesto, si bien no hacen

alusión de ella, va implícito en su programa, y es así como lo manifiestan a través de sus artículos semanales publicados en el diario El Comercio, donde el tema de la ciudad se torna en el de mayor interés para la agrupación. Previamente, en 1945, LMQ había publicado *Espacio en el Tiempo. La Arquitectura como un Fenómeno Cultural*, donde no hay una sola mención al planeamiento, ni al urbanismo, aunque la primera foto del libro corresponda a la Villa radiosa de Le Corbusier.

Desde el Plan de Werner Lange encargado por Leguía en 1927, hasta la década del 40 no se sienten voces que reclamen, como con anterioridad sí se había hecho. Debemos atribuirlo a la llamada “década oscura” de los 30, que siguió al martes negro de la bolsa de Nueva York y su repercusión en todo el mundo. En el Perú fue particularmente funesto pues acaba con las tres décadas de bonanza en que se se había vivido “la ‘edad de oro’ del modelo económico de exportación en el Perú⁴⁹” (Contreras, 2003: 15).

Pero hasta comienzos de los 40 el urbanismo, entendido como “disciplina, institución social, conjunto de ideas, especialistas o procesos” (Ludeña, 2004_a: 97) no existía en el Perú. El Plan Piloto de Lima debe su existencia, entre otras razones, a la institucionalización del urbanismo en los 40, primera fase⁵⁰ de un urbanismo que Ludeña identifica “como promesa nacional, como disciplina a constituirse, como un modo de entender y transformar la realidad del país” (Ib.).

Durante esa primera fase fundacional del urbanismo de los 40 aparece como demanda profesional y pública el Plan Moderno, como necesidad de regulación del crecimiento de la ciudad en base a ciertos parámetros de desarrollo. Se requería entonces de una institucionalidad pertinente, por lo que se plantea sobre la situación de la formación profesional de los urbanistas y la incapacidad del aparato estatal para la aplicación de un plan moderno para la transformación de la ciudad y la construcción de viviendas. Aparecen estudios técnicos sobre la realidad urbana de Lima, haciendo su ingreso público categorías poco manejadas hasta entonces: hacinamiento, tugurio, densidad, red vial, congestión, áreas verdes, etc. Lima se ha convertido en objeto de propuestas y proyectos de cambio (Op. cit. 99).

Se crean entonces instituciones como el Instituto de Urbanismo de Lima (1944), La Corporación Nacional de la Vivienda (1946), La Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1946). Desde el IUL, Belaúnde, Dorich, Ortiz de Zevallos y otros profesionales de esta alma mater del urbanismo peruano, bregan por un plan moderno para la ciudad, que se concretaría con el Plan Piloto de Lima, de cuya elaboración se encarga la ONPU, que se encontraba bajo la Dirección de Dorich, la cual se encontraba bajo el control del Consejo Nacional de Urbanismo que preside el Ministro de Fomento e integran delegados de diversas instituciones nacionales. Harth-Terré y, en menor medida, Alberto Alexander, un incrédulo de los planes contribuye positivamente con la formulación del Plan Piloto. Ambos contribuyeron con sus artículos desde las páginas de El Arquitecto Peruano.

⁴⁹Las primeras tres décadas del siglo XX pueden ser consideradas como la “edad de oro” del modelo económico de exportación en el Perú. La aparición de una activa demanda en el mercado mundial por bienes alimenticios como el azúcar y el café, fibras como las lanas y el algodón, metales no preciosos, como el cobre, el estaño y el zinc, y sustancias como el petróleo y el caucho, junto con la mejora en los medios de transporte marítimo que comunicaban nuestras costas con las del hemisferio norte (los vapores terminaron por sustituir a los veleros hacia 1900 y el canal de Panamá se abrió en 1914) llevó a la rápida multiplicación de nuestras exportaciones de materias primas. Incluso el estallido de la Primera Guerra Mundial no detuvo, sino al contrario, la demanda por dichos bienes. El Perú disfrutó entonces, como ha sido bien destacado por el trabajo de Thorp y Bertram (1985), de un amplio abanico de exportaciones. Este contrastaba con la anterior bonanza exportadora, del ciclo 1850-1880, porque no se pendía como entonces de un solo producto. A lo largo del período 1900-1930, el azúcar, el petróleo o el algodón, se fueron alternando en el liderazgo de las exportaciones, pero sin significar nunca más de un tercio del total. Fuente: Contreras, Carlos. La Teoría De La Dependencia En La Historia Económica Sobre La República. Enero, 2003. Documento de Trabajo 216. <http://www.pucp.edu.pe/economia/pdf/DDD216.pdf>

⁵⁰ Ludeña habla de dos fases, correspondiendo la segunda a la etapa en que “el urbanismo aparece como instrumento prescindible. Atravesado por múltiples intenciones extraurbanísticas y desprovisto de argumentos para lograr su propia sostenibilidad (...) es la fase de las facultades de Arquitectura y Urbanismo...”



Fig. 93. Teodoro Nuñez Ureta, autor del mural Construyendo el Perú. 1954.

Carlos Montero a fines de los treinta, también contribuye al debate de la necesidad de un plan moderno. Lo hace con sus artículos sobre la planificación y su sistema articulado de planes viales, económico-territorial, plan nacional de urbanismo, planes reguladores y elementos de aplicación (Op. cit. 101-104).

Luis Ortiz de Zevallos, desde las páginas de *El Arquitecto Peruano*, promueve la institucionalización del urbanismo, pero también un plan moderno para Lima. Critica al Concejo Provincial de Lima, haber llamado Plan Regulador de la Zona Central, pues “es sólo un conjunto de proyectos puntuales que no se apoyan en ningún estudio urbano previo” (Op. cit.: 105). Ya en un artículo de 1939 de EAP “el Plan Regulador de Lima”, se aboga por este documento.

Dorich lleva a un plano de mayor sistematización las demandas de Ortiz de Zevallos y Carlos Montero en torno a la formulación de planes urbanos para las ciudades del país (Ib.). Dorich se había graduado en 1943 en el Massachusetts Institut Technology con la tesis *Basis for a city planning procedure in Peru* (Bases para instituir el planeamiento urbano en el Perú).

El camino del futuro plan Moderno de la ciudad no estaba sembrado de rosas, en todo caso muchas espinas fueron las que aparecieron en el camino. El empresariado nacional no veía con buenos ojos la aprobación de un plan que zonificaría la ciudad y por lo tanto sentían que no podrían actuar con Libertad a la hora de hacer negocios como se puede verificar a partir de los escritos de Bianco: “De las pocas consideraciones aquí expuestas se desprende que es sumamente urgente que la zonificación señalada por el Plan Piloto adquiera fuerza de ley. Que ya no sea posible que los intereses de cualquiera transformen el valle de Lima en una salpicadura de urbanizaciones y fuercen la ciudad a extenderse como una mancha de aceite uniformemente en todos los sentidos”. Y agrega “Ciegos son los terratenientes, cuya conveniencia inmediata forma barrera ante sus ojos y les impide ver sus mismos intereses un poco más lejanos en el tiempo, pero mucho más grandes para ellos y para el país: ciegos los industriales, a los que no puede exigírseles una preocupación urbanística al escoger la ubicación de su industria, si nadie se la insinúa; ciegos los inmigrantes serranos que, atraídos por la luz capitalina, se apiñan en los cerros y producen por su cuenta una expansión de Lima. Pero ha sido creado hace tiempo el órgano de la visión urbanística, que es la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Sus estudios del problema general han sido llevados a cabo, y traducidos en el PLAN PILOTO. La zonificación urbana y regional de la Gran Lima es uno de sus pilares: es deber de la Autoridad, para el porvenir del Perú, darle lo más pronto posible fuerza de ley” (Bianco, Espacio 4. P. 11)

Del mismo modo, Luis Montero y Tirado, “prominente hombre de negocios y auténtico limeño” a decir de FBT (1949: 22), representaba a un sector que no veía con buenos ojos el entierro definitivo del proyecto de Avenida Central, que partiendo de la Plaza Bolognesi debía llegar a la Plaza San Martín, aunque originalmente debía llegar al mismo cerro San Cristobal. Al mismo

prominente hombre de negocios le preocupa “que no se contempla la apertura de la Avenida Santa Rosa en las tres manzanas que faltan para legar a la Avenida Tacna, y quedar frente a la Basílica de Santa Rosa proyectada, que comunicaría directamente con la Plaza de Armas y facilitaría el gran tráfico que existirá entonces”, pero confía en que la Santa obrará el milagro. Nuestro limeñísimo amigo insistía, así como un grueso sector de la ciudad, en ampliar “las calles de Lima de 10 m. a 15 m., para permitir el tráfico creciente que cada día es más urgente solucionar. Bajo el título de "Observaciones sobre Turismo y Urbanismo" que publicó esa revista en el No. de mayo de 1941 y los había observado en un reciente viaje a Santiago de Chile y sugería que se adoptara aquí igual procedimiento, para que toda nueva construcción se alineara 2 y 112 m. más retirado del eje de la calzada, tal como se viene haciendo en ciudades de Argentina y otras del sur. De entonces, acá se han levantado nuevas construcciones en Lima y se ha perdido esta oportunidad de retirarlas ensanchando la calle; pero todavía es tiempo de salvar esta falta de previsión”. Estas tan sólo son una muestra de las muchas ampliaciones de calles y avenidas que el limeño personaje demandaba para su querida Lima (EAP, Nov.1949, N° 148).

El Plan Regulador de Pucallpa (1942), el Plan de Talara (1947), ambos de Luis Ortiz de Zevallos, se encuentran entre los primeros planes modernos del País, todos ellos de cierta vena funcionalista, que preceden al Plan Piloto de Lima. El mismo Plan Piloto de Chimbote (1946-48) elaborado por TPA y expuesto en los CIAM de Bérgamo y Hoddesdon, dándose a conocer así a la crítica internacional es la primera versión en suelo peruano de un plan funcionalista, de la precíptica de los CIAM y la Carta de Atenas, y lo que es más importante de manera simbólica, es apadrinado por uno de los urbanistas más importantes de la vanguardia internacional, discípulo del gran Le Corbusier: Sert. En cuanto al Plan Piloto de Lima sí se trata del primer plan moderno oficial funcionalista para una ciudad capital latinoamericana y mundial made in Perú elaborado en una sociedad donde el urbanismo se ha institucionalizado y por ende, elaborado por sus propias instituciones, bajo los preceptos de la Carta de Atenas y los CIAM, asesorado por el mismo presidente de los CIAM de entonces: Sert. Mejor auspicio no pudo tener el Plan Piloto de Lima, ahora sí y no por cronología sino por significado histórico, primer plan urbano moderno peruano.

Fue la ONPU, a la sazón dirigida por el urbanista Luis Dorich Torres, la encargada de la elaboración del Plan Piloto de Lima, como primera etapa del Plan Regulador de La ciudad, y para ello se cuenta con la asesoría de Josep Lluís Sert, de la consultora TPA de Nueva York, quien por aquellos días se encontraba radicando en el Perú al haber sido contratado por la Corporación peruana del Santa para la elaboración del Plan Piloto de Chimbote. El Plan Piloto fue aprobado por Resolución Suprema N° 258 del Ministerio de Fomento y Obras Públicas del 12 de Setiembre de 1949. La ONPU, se organiza en 1947, de acuerdo a Ley N° 10723, se instala el Consejo Nacional de Urbanismo bajo la presidencia del entonces Ministro de Fomento y Obras Públicas Tnte. Crnel. Alfonso Llosa G.P. El primer acuerdo del Consejo aprueba el organigrama preparado por la ONPU, donde se da prioridad a la elaboración del Expediente Urbano de Lima, documento que compila la información para el análisis de la realidad física, social y económica. (Dorich, 1996: 84).

Para ello se contaba con un plano de Lima de 1944, levantado por la Subdirección de Obras Sanitarias del Ministerio de Fomento, con lo que fue posible confeccionar los planos reducidos a escala 1/5,000, que correspondían a los distritos y asentamientos existentes en dicha área. También se disponía del Censo de población de 1940, lo que facilitó los estudios de carácter social y permitió determinar densidad poblacional por manzanas, sectores, distritos, etc. En el organigrama de la ONPU fueron tres los departamentos que se encargarían del Plan Piloto: Proyectos, Expediente Urbano y Catastro. Este último en relación al casco histórico, los monumentos y las intersecciones de las principales vías (Ib.).

Tal es la importancia del Plan Piloto de Lima para la planificación, las instituciones y la ciudad, aunque casi inmediatamente fue dejada de lado, que los 2 siguientes planes de mayor importancia para la ciudad, los de 1967 (ONPU) y 1992 (MLM-IMP), fueron marcados por la misma identidad tecnocrática: “una identidad que dejó siempre a la vista su condición de proceso tecnocrático alejado de una compleja realidad social” (Salas, 2004: 34).

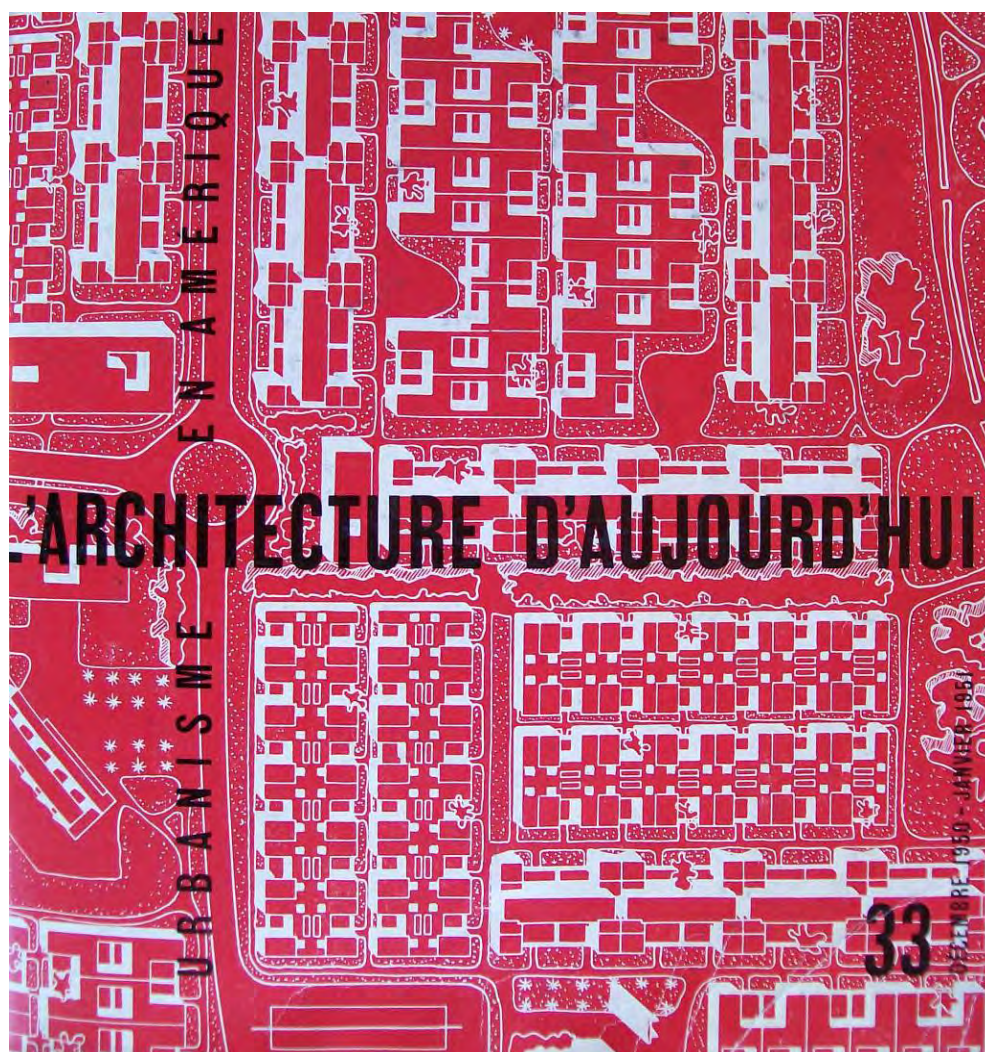


Fig. 94. Ejemplar de l'Architecture d'Aujourd'hui n° 33 en que se publica "Le Plan Directeur de Lima Perou."

4.1 Las Fuentes

Al Plan Piloto nos aproximamos a través de diversas fuentes: Publicación mimeografiada de la ONPU de abril de 1949; Publicación de La ONPU con fecha de 1949; Separata publicada en el Arquitecto Peruano en 1950 (N° 150-151, Enero - febrero); Publicación de Wiener y Sert: "Le Plan Directeur de Lima, Pèrou", en l'Architecture d'Aujourd'hui 33, pp. 48-55. París, 1951; Separata editada por Ernesto Gastelumendi en 1990.

4.1.1 Lima. Plan Piloto. ONPU. 1949. Informe

Para nosotros este ejemplar mimeografiado de abril de 1949 del Plan Piloto de Lima es muy valioso, pues si tenemos en cuenta que Dorich en su memoria de Julio de 1949, da por "terminado el Plan Piloto de Lima" y considerando los plazos que la administración pública se tomaba para su aprobación, podemos colegir que el documento mimeografiado de abril de 1949, de 16 páginas, acompañado de algunos planos, es el que se elevó al Consejo Nacional de Urbanismo para su aprobación⁵¹. Más adelante Dorich afirmará: "Con esta aprobación se

⁵¹ En el ejemplar de marzo de 1949, probablemente con algún retraso de parte de la revista pues el plan se eleva al Consejo Nacional de Urbanismo recién en abril de ese año, El Arquitecto Peruano informaba que

dispuso que la ONPU continuara profundizando los estudios del Plan Regulador sobre la base del referido Plan Piloto, que había sido previamente expuesto y discutido en detalle ante los miembros del Consejo Nacional de Urbanismo” (Dorich,1996: 84)..

Lo que el Consejo Nacional de Urbanismo aprobó en su sesión del 3 de agosto del 49, aparte del plan arterial presentado del Plan piloto, fueron “los lineamientos generales del Plan Piloto de la Gran Lima”, tal como se manifiesta en el considerando único de la Resolución Suprema N° 256 del 12 de setiembre de 1949.

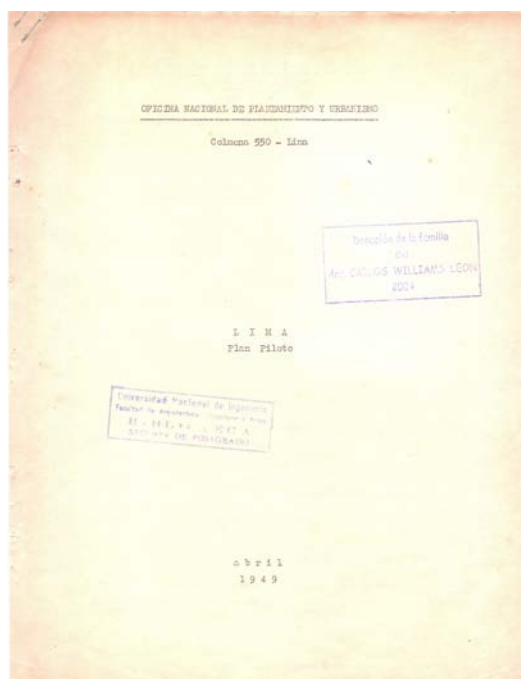
Esos lineamientos presentados para su aprobación fueron tres y figuran en esta memoria:

- 1) Encauzamiento del desarrollo de la Región Urbana de Lima de acuerdo con las siguientes etapas:
- 2) Construcción del esquema arterial de vías de acceso y de circunvalación
- 3) Reglamentación para remodelación del Sector Central y estructuración del Centro Cívico.

El sumario de esta memoria se estructura del siguiente modo:

- I. Delimitación de Regiones
 1. Región Alimenticia
 2. Región Sub-Urbana
 3. Región Urbana
- II. La Región Urbana
 1. Delimitación del área urbana
 2. Crecimiento de la población
 3. Vías de acceso
 4. El Sector central
 5. El Centro Cívico
- III. Conclusiones

Este documento resume el Plan Piloto de Lima que el Consejo Nacional de Urbanismo aprueba en la sesión del 3 de agosto de 1949. Este documento no figura en ninguna de las fuentes consultadas por las investigaciones previas, ni en el Perú ni en el extranjero.



Figs. 95 y 96. Carátula de “Lima. Plan Piloto”, ONPU, 1949 y Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.

la ONPU “ha terminado el Plan Piloto de Lima presentándolo para su aprobación al Consejo Nacional de Urbanismo”.

4.1.2 Plan Piloto de Lima. ONPU, Empresa Gráfica T. Scheuch. 1949.

Es el primer documento “oficial” que se publica en formato de revista, una vez aprobado tanto por El Consejo Nacional de Urbanismo como por la Resolución Suprema N° 256 del 12 de setiembre de 1949. La carátula era color verde pálido sobre cartulina satinada y su contenido se distribuía en 32 páginas con fotografías en blanco/negro y planos en blanco/negro y color.

Constituye el documento “oficial” por antonomasia que se conoce, por ser una publicación directa de la ONPU. Este documento ha sido fuente consultada por todos los investigadores locales que de alguna manera se han aproximado al Plan Piloto de Lima.

4.1.3 “PlanPiloto de Lima”. En el Arquitecto Peruano (N° 150-151, Enero - febrero). 1950

El ejemplar del Arquitecto Peruano N° 150-151 correspondiente a enero-febrero de 1950, va íntegramente dedicado al Plan Piloto de Lima, y es una edición facsimilar de la publicación de la ONPU de 1949. Podríamos considerar a esta publicación como la “segunda publicación de carácter oficial” por el carácter facsimilar a la de la ONPU. Se publica casi un año después (10 meses) de su elevación ante el Consejo Nacional de Urbanismo (abril, 1949).

Es la fuente más consultada por los investigadores locales que se han ocupado del Plan Piloto de Lima. Sabemos que colecciones completas de esta revista figuran en algunas bibliotecas norteamericanas, sin embargo ninguno de los investigadores foráneos que se ha ocupado del tema lo ha llegado a consultar.



Fig. 97 y 98. Ejemplar de El Arquitecto Peruano en que se publica El Plan Piloto de Lima, 1950, y publicación de Le Plan Directeur de Lima, Perou.

4.1.4 “Le Plan Directeur de Lima, Pèrou” publicado por Wiener y Sert en l’Architecture d’Aujourd’hui 33, pp. 48-55. 1951.

En esta publicación aparecen los autores del siguiente modo: Wiener et Sert avec l’«Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo», Luis Dorich Directeur. Evidentemente, desde los autores podemos ver la manipulación del Plan Piloto de Lima en la revista francesa, plan realizado por la ONPU y dirigida por Dorich, quien en la memoria del plan elevada al Consejo Nacional de Urbanismo, agradece a los arquitectos Wiener, Sert y Rogers por su “graciosa colaboración en igual sentido (sugerencias)”. Esta fuente de consulta ha sido utilizada por todos los autores foráneos preocupados por la Biografía de Sert.

4.1.5 Plan Piloto de Lima 1949. Centro Cívico de Lima 1950. Ernesto Gastelumendi (editor). 1990.

En 1990, Ernesto GASTELUMENDI reedita y presenta en versión casera (fotocopiado) el Plan Piloto de Lima 1949 publicado por la ONPU y el documento de la ONPU denominado Centro Cívico de Lima. Bosquejo, de octubre de 1950, a través de la Universidad Ricardo Palma, Facultad de Arquitectura, Oficina de Publicaciones. Lima. La presentación que hace Gastelumendi en 4 páginas, tanto del Plan Piloto como del Centro Cívico, lo hace un documento único y valioso por brindar testimonio “a filo de catre”, pues Gastelumendi fue parte del equipo que acompañó a Dorich en la elaboración del Plan Piloto de Lima, tal como lo hemos verificado en el documento mimeografiado denominado “Lima. Plan Piloto”.



Fig. 99 y 100. Publicación del Plan Piloto de Lima y El Centro Cívico de Lima por Gastelumendi, y artículo de Belaúnde que precede a la publicación del Plan en las páginas de El Arquitecto Peruano, 1950.

4.1.6. “Plan Piloto de Lima”. Fernando Belúnde Terry, 1950

Este artículo fue publicado en el mismo ejemplar que se publica el Plan Piloto de Lima en El Arquitecto Peruano, N° 150-151 de enero-febrero 1950. Belaúnde, desde 1939, había sido uno de los grandes promotores para que Lima pueda contar con un Plan Regulador, y ahora que ya tiene un Plan Piloto, es uno de los grandes entusiastas con el mencionado plan, que era la primera etapa del Plan Regulador de Lima. El artículo básicamente es la presentación de la publicación del Plan Piloto, que en las siguientes líneas desarrolla la revista. Belaúnde pondera el Plan, sus beneficios, y el “valioso material (acumulado) para el expediente urbano de Lima, (...) un sistema a de accesos mediante el cual se va a definir el plan arterial de la zona metropolitana salvando para el futuro las áreas que deben servir para una eficiente circulación de vehículos sin que ello afecte desfavorablemente a la zona urbana, creando empalmes que conecten por autovías expresas las diferentes carreteras que se unen en Lima”, así como “el racional ordenamiento urbano” que beneficiará al estado y los municipios. Finaliza asimismo ponderando los aciertos de la ONPU: “El interés público señala esta entidad técnica como uno de los centros de estudio y orientación que merecen el más franco y decidido apoyo”.

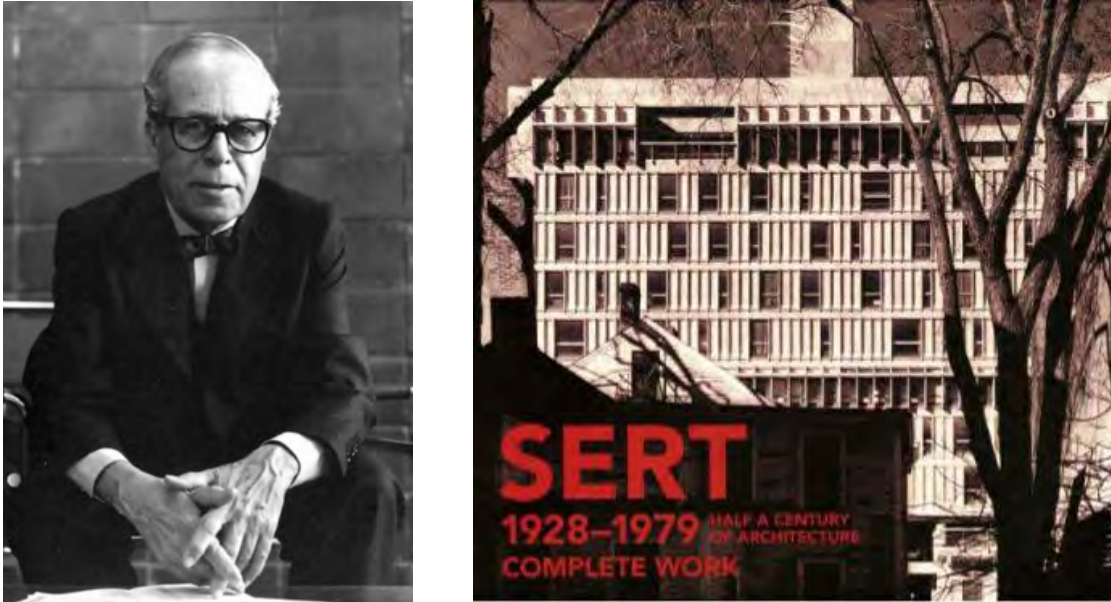


Fig. 101 y 102. Sert y Libro sobre Sert, que incluye texto de Borgatello sobre Plan Piloto de Lima.

4.2 Aproximaciones al estudio del Plan Piloto de Lima

Son varios los autores que se han aproximado al estudio del Plan Piloto de Lima desde diferentes vertientes. Ninguno en forma específica, sino como parte de otros estudios. Pero ninguno de los dos grupos se interesó o mencionó siquiera por el Plan Piloto de Lima durante los primeros 35 años de su formulación. *Grosso modo* podemos hablar de dos grupos. Un primer grupo de investigadores foráneos, que se han ocupado de la obra de Josep Lluís Sert. Es el caso de Knud Bastlund; Freixa; Borgatello; Josep Rovira Gimeno, Rubert de Ventós, Mumford, etc. El otro grupo es de investigadores locales, que se han aproximado al Plan Piloto de Lima formando parte de otros estudios vinculados a la modernidad, al urbanismo y la planificación limeña. Es el caso de Wiley Ludeña; Juan de Dios Salas, Rodolfo Castillo, y Martuccelli. Caso aparte es el de Luis Dorich, autor del Plan Piloto de Lima al frente de la ONPU y quien en 1996 saca su libro testimonio “Al Rescate de Lima”, donde un capítulo especial está dedicado precisamente al Plan Piloto de Lima.

4.2.1 Los Foráneos. Ninguno Perulero

Dentro del grupo de los foráneos tenemos otros dos grupos, los asesores, Sert y Wiener, y los investigadores, habiendo entre estos últimos dos subcategorías, la de los que se ocupan de algún modo del Plan Piloto de Lima y los que debiendo de considerarlo, al ocuparse de la obra latinoamericana de Sert, lo omiten voluntaria o involuntariamente. Ninguno de ellos lo hace de peruanista.

José Luis Sert. “Centros Para la Vida Colectiva”. (1952)

Este texto fue publicado originalmente como introducción a las ponencias del VIII CIAM en Tyrwhitt, Sert y Rogers, eds., *The Heart of the City: Towards the humanisation of urban life*, Lund Humphries, Londres, 1952. En él Sert se ocupa del Centro Cívico de Lima, inspirado explícitamente en el Rockefeller Center, y lo que es más importante es que si bien menciona a las ciudades latinoamericanas intervenidas por él como Chimbote, Lima, Medellín y Cali, los gráficos mostrados corresponden exclusivamente al Centro Cívico de Lima y estudios de la edificación en la manzana y en el Centro Cívico del Plan Piloto de Lima.

Los foráneos que no abordan el Plan Piloto de Lima

Knud Bastlund (1967). El texto de Bastlund de 1967, *Jose Luis Sert: Architecture - City Planning - Urban Design*, es la primera aproximación a la “obra completa” de Sert, la cual no hemos podido consultar, pero que sospechamos no contiene información respecto del Plan Piloto de Lima, pues ninguna de las fuentes foráneas que se ha ocupado del Plan Piloto de Lima lo menciona como fuente de consulta.

Jaume Freixa (1979). En 1979 la editorial Gustavo Gili de Barcelona edita la obra de Sert en el marco de la colección *Paperback*, y lo que llama la atención es precisamente la falta del Plan Piloto de Lima en la obra de Sert, por ser precisamente un segundo intento de ocuparse de la obra completa de Sert. De haber sido una omisión voluntaria la única razón posible se deba a que Sert fungió de asesor, *ad-honorem*, del Plan Piloto de Lima, estando su participación supeditada por la Dirección de la ONPU: Dorich.

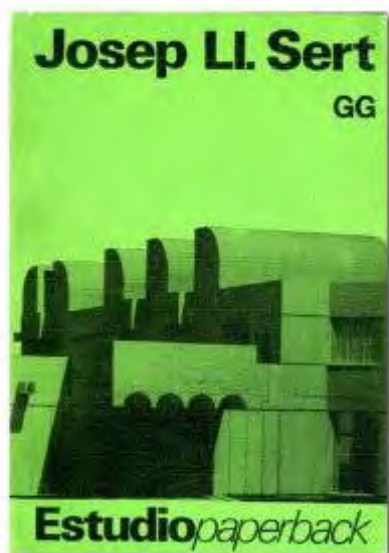


Fig. 103 y 104. Publicaciones sobre Sert debidas a Freixa y Rovira.

Josep Rovira Gimeno (2003). Rovira se encarga del estudio individual más ambicioso de la obra de Sert, hasta hoy, en el libro publicado por Electa (2000) titulado: “José Luis Sert. 1901-1983”. Lo curioso es que en el capítulo 1 *In The Funcional City*, sub capítulo *Latin American*, se ocupa de todos los planes realizados por TPA, excepto del Plan Piloto de Lima. Resulta además que en este plan de Lima, es el único caso en Latinoamérica, en que TPA no tiene la batuta del encargo. Sin embargo, el Plan Piloto de Lima es mencionado en el libro a través de una carta de uno de los socios: “we are Again in Bogotá having finished the town plan for Chimbote and the Pilot Plan for Lima⁵²”. Pero Rovira no se ocupa de él.

Eric Mumford: “Los CIAM y Latinoamérica” (1997). Este artículo, publicado en Xavier Costa y Guido Hartray (editores) en *Sert, Arquitecto en Nueva York*, Barcelona, 1997, tan sólo se ocupa de tres planes latinoamericanos de Sert: Ciudad de los Motores, Chimbote, y Bogotá. El Plan Piloto de Lima queda al margen. Una razón puede haber sido la siguiente: “En todas estas propuestas, Sert y Wiener intentaron adaptar el ‘funcionalismo’ inicial de los CIAM a las influencias culturales que percibían en cada zona”. En el Plan piloto de Lima, iniciado por la ONPU bajo la dirección de Dorich, que los tuvo como asesores voluntarios Ad-honorem, probablemente no les dejaron amplio margen de maniobrabilidad a ese respecto, excepto en el Centro Cívico y algo en el Sector Central.

⁵²Estamos de nuevo en Bogotá después de haber terminado el plan de la ciudad de Chimbote y el Plan Piloto de Lima.



Fig. 105 Ediciones sobre Sert debidos a Mumford y Sarkis, y a Guido Hartray.

Eric Mumford y Hashim Sarkis (editores). *Josep Lluís Sert. The Architect of Urban Design, 1953-1969*. (2008). Este libro dedicado a Sert, patrocinado por Yale University y Harvard University Graduate School of Design, Nueva York, en 2008, llama la atención desde la cronología indicada, pues si hay que respetar la fecha, no habría que incluir la Ciudad de los Motores (1944) ni Chimbote (1946). Por otro lado, si se han incluido estos proyectos tempranos en Latinoamérica, también habría que considerar a Lima y su Plan Piloto, cosa que no sucede, y el Plan Piloto de Lima no es ni siquiera mencionado. De acuerdo a la cronología, lo único válido de su propuesta urbanística latinoamericana sería lo proyectado en Cuba: Quinta Palatino (1954), Varadero e Isla de Pinos y el Plan Piloto de La Habana (1955), sin embargo sólo figura el Plan piloto de La Habana.

María Rubert de Ventós. “Ciudades En América Latina, La Obra de TPA 1943-1946” (1997)

Este artículo está presente en Xavier Costa y Guido Hartray (editores) *Sert, arquitecto en Nueva York*, 1997, Barcelona. Pasa Rubert a ocuparse dentro de éste artículo de *Cinco planes piloto*, en donde el Plan Piloto de Lima es uno de ellos, aunque le dedique simplemente poco más de cinco líneas. Para Rubert el PPL “es el primero que TPA elabora para una ciudad ya existente”. Para nosotros, el valor de esta autora radica en que es de los autores foráneos, la primera que se ocupa del Plan Piloto de Lima, más allá de una simple mención, y unas líneas más allá de lo que lo hace Hartray.

Guido Hartray. “Cronología de Textos y Proyectos” (1997).

Este artículo está presente en Xavier Costa y Guido Hartray (editores) *Sert, arquitecto en Nueva York*, 1997, Barcelona. En este artículo se menciona al Plan Piloto de Lima, sobre todo, desde la perspectiva del Centro Cívico, “que adquiere mayor importancia como sede del gobierno nacional”. Este artículo tiene la virtud de ser, conjuntamente con el de Rubert, dentro de la bibliografía foránea, de los primeros en ocuparse del Plan Piloto de Lima, tan sólo superados por Sert (asesor, 1952) y Dorich (Director y autor), quien en enero de 1987, 38 años después, recuerda al PPL tan sólo con una mención en la Carátula de la revista Plaza Mayor. En 1996 Dorich publica “Al Rescate de Lima”, donde se puede considerar el primer intento de historiar el mencionado plan, aunque en este caso se trate de una versión a filo de catre, pues se trata del mismísimo autor del plan y lo suyo deviene más en un reporte, muy valioso como documento, pero reporte ante todo.

Octavio Borgatello: “1947. Lima. Proyecto. TPA, Perú” (2005)

Es el primero que se ocupa en 2005 del Plan Piloto de Lima en forma individual. El artículo simplemente se denomina: “1947. Lima. Proyecto. TPA, Perú” y forma parte del “Catálogo razonado”: “Sert. 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra completa”, editado bajo la dirección de Josep Rovira. El estudio se basa en lo publicado por Sert y Wiener sobre “Lima, Plan Directeur” en l’Architecture d’Aujourd’hui (1951), “Cinco Centros Cívicos en América Latina”, publicado en la Architectural Record (1953) y la “Memoria Original del Plan Piloto de Lima” en la Paul Lester Wiener Collection de la Universidad de Oregon.

4.2.2 Los locales

Entre los autores de las fuentes locales también tenemos a dos tipos de autores. Por un lado los que nos brindan testimonio “a filo de catre”, al haber sido protagonistas del Plan Piloto, tal es el caso de Luis Dorich, Director del plan, y Ernesto Gastelumendi, quien colaboró con Dorich en el mencionado plan, y por otro lado los que con afán investigador se aproximaron al plan piloto por ser parte de sus estudios o estar incluidos en ellos. Entre estos tenemos a Elio Martuccelli, Juan de Dios Salas, Rodolfo Castillo y Wiley Ludeña.

Agrupación Espacio, 1948. “El Plan Piloto de Lima. Una obra de previsión desarrolla la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo”.

Este artículo es una publicación de la Agrupación Espacio publicado el 9-12-48 en el diario El Comercio, que en su sección “Colabora la Agrupación Espacio”, recibía esta colaboración todos los jueves. Se trata de un artículo propagandístico del Plan Piloto de Lima, puesto que Espacio profesa la misma fe en la modernidad en que se incubó el plan, y de pasada hagiográfico con los asesores del mismo, los connotados arquitectos de la modernidad Paul Lester Wiener y José Luis Sert, que un lector distraído lo tomaría como autores del artículo, dada la gran dimensión de los caracteres y el diseño gráfico como lo presentan. Poco funcionalista diríase. Esta publicación es del año anterior a la aprobación del Plan Piloto de Lima. Hay que destacar que Dorich y Bianco eran miembros de la Agrupación Espacio.

Comienza el artículo contando que “los urbanistas de fama mundial, señores Paul Lester Wiener y José Luis Sert, están trabajando para la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo” y que “tienen la misión los últimos conocimientos y experiencias en materia de urbanismo al servicio de la ciudad de Lima, cuyo futuro tratan de prever con un plan piloto”. Luego de ello, el artículo pasa a desarrollar la exitosa labor de la ONPU, sobre el Plano Catastral de Lima, los Proyectos que desarrolla la ONPU, el Plan Piloto de Lima y el Plan Regulador de Lima, afirmando que “el Plan Piloto de Lima, como su nombre lo indica, no es un Plan Regulador sino un anteproyecto que se propone mostrar en líneas generales las posibilidades de aplicación del Urbanismo moderno a la ciudad de Lima”.

Héctor Velarde, 1949. “Plan Piloto y Plan Bombardero”.

Este artículo es el primero en advertir entre los intelectuales locales, aún antes de ser oficial el Plan Piloto de Lima, sobre los peligros que conllevaba la aplicación del mencionado plan en el centro histórico. Su sobrenombre de “Bombardero” no será gratuito, y recién con la Carta de Venecia se advertirán sus peligros, pero que en el mundo académico, profesional y entre las autoridades, tardará muchos años más en ser comprendido. Podemos decir que hacia mediados de los ochenta en el Perú, comienza a pensarse seriamente el tema del centro histórico⁵³.

⁵³ Recuerdo mi celebrado proyecto del segundo Taller de Diseño, en el que inducido por el profesor, proponía en el Jr. Azángaro, frente a la casona del Marqués de Negreiros... ¡un edificio de 21 pisos!



Fig. 106. Héctor Velarde.

Publicado en el *Arquitecto Peruano* de Febrero de 1949, poco antes de ser entregado al consejo Nacional de Urbanismo para su aprobación, este artículo de Héctor Velarde, que sin dejar de ser humorístico resulta al mismo tiempo dramático, parece celebrar la modernidad que conlleva esta operación el Plan Piloto de Lima “para que no se siga haciendo de Lima chichirimico”. Pero conforme avanzamos en su lectura observamos la preocupación de nuestro historiador en sus líneas: “Bueno, todo estaría de perlas si no existiese, junto al salvador plano piloto, el plano bombardero de Lima. Durante una guerra el plano piloto y el plano bombardero, se completan, pero en plena calma chicha, el bombardero no debe intervenir, está demás”. Y culmina lamentando la situación de la ciudad, y la suya propia: “¿qué hace un arquitecto como yo que necesita dibujar la mole a malecita que caiga para poder seguir viviendo? Se me ha presentado un cachuelo frente a la Iglesia de Santo Domingo. Una molaza de nueve pisos. ¿Qué hago? - Después de mi discurso debería dignamente rechazar el cachuelo. Pero quién alimenta a mi familia? Y luego el trabajo lo harían de todas maneras y quién sabe con menos prudencia. .. ¿Qué hacer? Claro que no voy a proyectar frente a Santo Domingo el esqueleto de Gropius detrás de un solo vidrio,- no tengo autoridad suficiente para eso- tampoco me vaya poner a competir a voluta limpia con la Torre de Amat. ¿Entonces? He hecho una cosa discretísima, modernita abajo y arriba, bien arriba, unos cuantos crespecitos que parecen guiñarle el ojo a Santo Domingo y decirle: a esto hemos llegado para contentar a todos y que puedan pagarme”.

Luis Dorich Torres. 1987 y 1996

Luis Dorich fue el Director de la ONPU, entidad encargada de la elaboración del Plan Piloto de Lima. Fue este peruano el responsable del primer plan piloto de la modernidad urbanística funcionalista a nivel mundial, bajo el formato de la Carta de Atenas y los CIAM que se aplica oficialmente a ciudad alguna. Dorich fue al mismo tiempo la persona que se encargó de mantener viva la memoria del Plan Piloto de Lima, por cuanto en 1987, en la *Revista Plaza Mayor* N° 24, en la carátula, y eso es todo, pues no hay más al respecto, es el primero que recuerda a este plan tras 38 años de haber sido aprobado y luego olvidado.

Posteriormente, luego que Gastelumendi lo reeditara en 1990, Dorich saca a la luz su libro testimonio, *Al Rescate de Lima*, donde recuerda y se reafirma, sin mayor crítica alguna y silenciando algunas culpas, casi todo lo actuado en el Plan Piloto. Este documento es de gran valor porque en él Dorich da algunos detalles y vicisitudes de lo experimentado durante la realización del plan. Al referirse al Centro Cívico, no se ocupa del Centro Cívico de Sert (70 ha.) sino del que la ONPU desarrolla un año más tarde entre las avs. Grau, Abancay, Bolivia y Paseo de La República (23.1 ha.), induciendo a error a los autores nacionales que se ocupan del tema.



Fig. 107. Dorich y su libro testimonial "Al rescate de Lima", 1996.

Ernesto Gastelumendi. 1990

Ernesto Gastelumendi tiene participación importante en el Plan Piloto de Lima, siendo uno de los profesionales que participaron. Su contribución radica en ser el editor de la publicación conjunta "Plan Piloto de Lima 1949. Centro Cívico de Lima 1950" y autor de la Introducción, publicado por la Universidad Ricardo Palma de Lima en 1990. Es precisamente ese texto introductorio lo más valioso de la publicación y da cuenta Gastelumendi de una labor informativa y crítica al mismo tiempo, como cuando comenta sobre "la maqueta que entonces se preparó para la Lima Cuadrada sobre la que se proponía la construcción de edificios de alta densidad, sin tener en cuenta los valores urbano-arquitectónicos, solución que ahora no podría ser aceptada, y que entonces se planteó seguramente influenciada por la propuesta de Le Corbusier para la ciudad de París, que tenía igual orientación".

Durante su vida profesional Gastelumendi acompañó a Dorich en la edición y publicación de la Revista Plaza Mayor, dedicada a la promoción y difusión de la planificación en el Perú y el mundo.



Fig. 108. Gastelumendi homenajeado en la UNI. 2007. Al lado, ejemplar que publicó sobre el Plan Piloto de Lima.

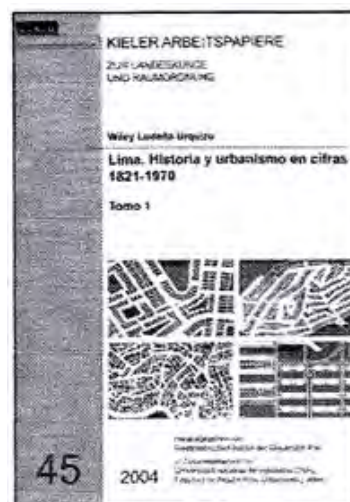
Wiley Ludeña Urquiza. 1994

Fig.109. Wiley Ludeña

El ubícuo Wiley Ludeña no podía faltar a esta cita con uno de los análisis más interesantes de los investigadores locales, al lado de Juan de Dios Salas, que se han ocupado del tema. Ludeña lo desarrolla en el subcapítulo “El Plan Piloto de Lima de 1949 o el sueño limeño de Le Corbusier” en el marco de su inédito libro *Lima: historia y urbanismo. De la “ciudad moderna”, la modernización desarrollista al desborde barrial. 1940-1970*. Tomo IV. Por otro lado, al igual que Salas, Castillo, y Oviedo, Ludeña toma por Centro Cívico del Plan Piloto de Lima, el Centro cívico que la ONPU elabora con posterioridad a la aprobación del Plan Piloto de Lima.

Uno de los aportes de Ludeña radica en el análisis del Plan Piloto referido al tema de la centralidad: “el Plan no establece una clara posición sobre los problemas del centralismo o los límites del crecimiento urbano a las áreas agrícolas. Por el contrario el Plan parecería fomentar el esquema centralista existente y optar por una Lima de crecimiento sin límites, tal como se sugiere cuando se sostiene que ‘Debe abordarse el estudio de los planes de obras para cada región a fin de conseguir un desarrollo armónico de cada una en función de la ciudad capital o de los centros poblados importantes..’” (Ludeña, 1994:114). Sert reconoce esto mismo como un error en Medellín en 1977.

Encuentra Ludeña que en su visión de ciudad, el Plan Piloto tomó a la Unidad Vecinal “como un concepto operativo de estructuración urbana” (Op. cit: 116). Encuentra asimismo como una medida de cierto tufillo populista en el Gobierno la decisión de no aprobar algunas “medidas aprobadas previamente por el Consejo Nacional de Urbanismo” (Op. cit: 120). La migración fue otro tema que el Plan Piloto se niega a abordar a decir de Ludeña, quien no deja de sorprenderse porque “El Plan Piloto trasunta una confianza ciega en la capacidad del Estado para regular y controlar los diversos procesos urbanos” (Op. cit. 124).

Fig. 110. Wiley Ludeña Urquiza y el Tomo 1 de su monumental historia del urbanismo limeño. www.scielo.cl.

Elio Martuccelli. 2000

Martuccelli toca el tema del Plan Piloto de Lima, aunque sin utilizar nunca este nombre, que él lo denomina “El Plan Voisin en Lima”, mediante su interesante libro *Arquitectura Para Una Ciudad Fragmentada*. En este acápite, confunde Plan Regulador de Lima con Plan Piloto de Lima cuando afirma: “La ONPU (...) fue creada por el estado en 1946 para formular los planes reguladores de las principales ciudades del país. Hasta 1952 se habían realizado una docena de estos planes, incluyendo el de Lima”.

Acertadamente ve en la propuesta, para el sector central, la influencia del Plan Voisin en Lima, aunque lo encuentra como “una provocación” más que una propuesta, cuando lo que en realidad era un programa de experimentación a escala global, en los países periféricos, de los postulados de La Carta de Atenas, los CIAM y la filosofía del urbanismo de la modernidad funcionalista.

Concluye el autor respecto al proyecto renovador del sector central: “todo indica que a mediados de siglo eran buenos tiempos para mirar de frente el futuro: difícil que una propuesta de renovación urbana haya podido ser más contundente”. La rápida revisión del PPL que hace Martuccelli no le permite acceder al tema del Centro Cívico de Lima.



Fig. 111. E. Martuccelli.



Fig. 112. Juan de Dios Salas

Juan de Dios Salas. 2004

Él trabajo de Juan de Dios Salas, “Tres Momentos y Una Sola Identidad en la Planificación Urbana de Lima en el Siglo XX” (2004), deja implícita la idea que la planificación urbana en el Perú “nace y se desarrolla como como categoría operacional del Estado” con el Plan Piloto de Lima, “manteniendo su soporte conceptual, de manera relativamente estable, a lo largo de su existencia”. En realidad el Plan piloto tuvo una cortísima existencia útil, aunque su vigencia queda derogada recién con la entrada en escena del siguiente plan de la ciudad, el Esquema Director Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao (ONPU, 1967-1984), realizado bajo la Dirección de Fernando Correa Miller. Cuando JDS dice “manteniendo su soporte conceptual, de manera relativamente estable, a lo largo de su existencia”, nosotros entendemos que por existencia se refiere a la vigencia “de suproducto emblemático: el Plan Urbano” que sostuvo “sus códigos genéticos normativos durante el lapso aproximado de 40 años”.

Encuentra JDS en el PPL cuatro escalas de análisis: La región alimenticia, la región suburbana, la región urbana y el sector central con el proyecto del Centro Cívico. Asimismo que el plan “fue pionero en intentar relacionar las diferentes escalas comprometidas en los problemas urbanos limeños”, resaltando “la creación conceptual de la región alimenticia que, por su carácter visionario, significó un extraordinario avance para la época. Salas, al igual que Castillo, confunde el Centro Cívico elaborado por la ONPU, un año después de aprobado el Plan Piloto, con la propuesta elaborada por Sert, en el marco del Plan Piloto de Lima.

Rodolfo Castillo. 2005

Es la tesis para optar el grado de Magíster de Castillo, la oportunidad más propicia para una mayor aproximación al Plan Piloto de Lima. Esta tesis, que no deja de ser un estudio interesante para la planificación en el Perú, sin embargo en el capítulo dedicado al Plan Piloto de Lima deja algunas dudas, por cuanto ha prescindido de fuentes importantes como el mismo *Plan Piloto de Lima*, publicado por la ONPU y por *El Arquitecto Peruano*, amén del informe mimeografiado elevado por la ONPU al Consejo Nacional de Urbanismo en 1949. Asimismo tampoco figura en la bibliografía Juan de Dios Salas, y su estudio “Tres Momentos y una Sola Identidad de la Planificación Urbana de Lima del Siglo XX” (*Arquitextos*, 2004), ni Ludeña con sus múltiples publicaciones.

Verificamos que tan sólo se trata de un resumen de lo expuesto por Dorich en su libro *Al Rescate de Lima*, ya que constituye su única fuente al respecto. Se equivoca el autor cuando atribuye a Sert el esquema de Centro Cívico elaborado por la ONPU en 1950, siendo el elaborado por Sert un esquema mucho más ambicioso de 70 has, y no el que muestra el autor de 23.1 has.

Culmina con un análisis crítico del plan, no confrontado con otras fuentes sino únicamente con el ya mencionado texto del libro de Dorich. La experiencia del autor le permiten algunas observaciones como cuando considera que fue un documento con “limitaciones técnicas e institucionales” referidas a que fue “un modelo físico-espacial” que “no se complementó con políticas operativas, ni propuso una institucionalidad municipal que asegurara el proceso de implementación del Plan” (Castillo, 2005: 130).

José L. Villanueva. “Lima (im) posible. Proyectos no realizados publicados en El Arquitecto Peruano 1937-1977”. 2008.

Este interesante artículo, aporta información valiosa en general sobre las utopías limeñas publicadas en el *El Arquitecto Peruano*, sin embargo es poco lo que aporta en cuanto al Plan Piloto de Lima, cayendo en el error de confundir el Plan Regulador de Lima que se le encarga a la ONPU, con el mal llamado Plan Regulador de Lima elaborado por el Municipio Limeño en 1946, afirmando al mismo tiempo: “Este proyecto era parte del Plan Piloto de Lima, elaborado por la ONPU en 1946 (sic), aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo e integrado al Plan Regulador de Lima antes mencionado”

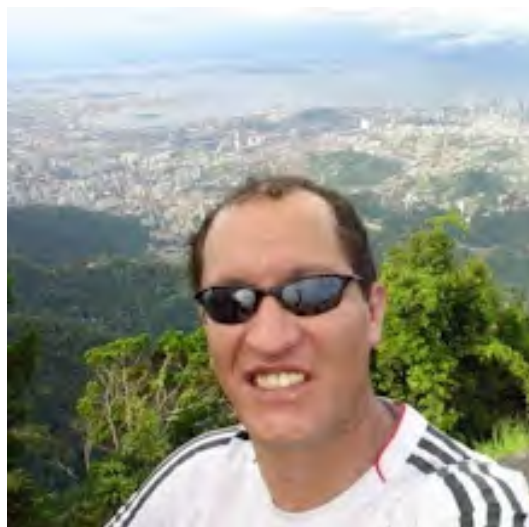
Alonso Oviedo Lira. Plan Piloto de Lima (1948). 2009

Fig. 113. Arq. A. Oviedo Lira.

Oviedo Lira rescata el valor del Plan Piloto de Lima en “Plan Piloto de Lima (1948)”, año 2009. Es el único documento que aparece en internet con la entrada “Plan Piloto de Lima”. Para Oviedo se trata del primer plan de inicio de la concepción de Lima como metropoli. Erróneamente llama al plano de la Dinámica Urbana Propuesta “Plan de Trazado Básico” o “Plan Conceptual de Trazado Básico”. Encuentra que la única parte controversial del Plan Piloto es” la idea que se generó de que el Centro de Lima era obsoleto (!), y debía densificarse (en altura) y reedificarse transformando su estructura de damero y perfil urbano colonial dejando solo algunos edificios simbólicos, ensanchando varias de sus calles, siguiendo patrones “de moda” del movimiento del Modernismo urbano y arquitectónico impulsado por la reconstrucción de la post segunda guerra mundial”.

Se equivoca cuando afirma que “Estos conceptos generaron el ensanche de los Jirones Tacna, Abancay, Nicolás de Piérola, Roosevelt, Lampa y Camaná, y la construcción de varios de edificios de más de 10 pisos en el Centro Histórico de Lima”. En realidad esas ampliaciones eran anteriores al plan Piloto de Lima. Pero acierta cuando afirma que ésto “solo generó pérdida de varios edificios y perfiles urbanos monumentales, y degradación urbana por saturación y congestión, lo cual solo pudo detenerse con la declaración del CHL como patrimonio cultural de la humanidad el año 1992, 4 décadas después de los primeros efectos notorios del daño de éstos conceptos”.



Fig. 114. Lima hacia el oeste. 1945. SAN.

4.3 La ONPU y el Plan Piloto de Lima



Fig. 115. Malecón de Chorrillos tras el terremoto de mayo de 1940.

4.3.1 1947. Orígenes, Organización Interna y Plan Regulator de Lima.

Orígenes de la ONPU

En el Perú, específicamente en Lima, fue la “Sección de Estudios Urbanos” (SEU) la instancia con la que se inicia el intento “de oficializar los estudios de planificación urbana mediante la creación de una repartición que se dedicara en forma exclusiva a esta tarea” (Dorich, 1996; 71). Es a comienzos de 1940 en que comienza a organizarse la SEU en la Dirección de General de Obras públicas (DGOP) del Ministerio de Fomento (MFOP). El encargado de la DGOP era el ingeniero Alberto Jochamowitz quien propició la idea, siendo secundado por el ingeniero Salvador Boza y su colaborador inmediato el arquitecto Carlos Morales Macchiavello. Emilio Harth-Terré fue designado Jefe de la SEU y Luis Dorich como asistente técnico.

Conjuntamente con la Subdirección de Urbanismo (SDU) la SEU se encargó, tras el terremoto de 1940, la evaluación de daños ocasionados por el sismo en las propiedades inmuebles, elaborando ambas entidades proyectos de remodelación urbana para los lugares más afectados: Lima, Callao, Barranco y Chorrillos. Luego de ello la SEU se encargó de elaborar el primer plan arterial para Lima metropolitana, lo que se llevó a cabo demoliendo construcciones afectadas, comprando terrenos para poder proceder a ensanches, prolongaciones o modificaciones en el alineamiento de algunas vías e intersecciones, completándose el trazado de dicho plan “en forma bastante razonable para satisfacer las necesidades del tránsito” (Ib.).

Tanto la SEU como la SDU continuaron desarrollando en forma coordinada diversos estudios y proyectos urbanos. Asimismo elaboraron y aprobaron planes reguladores para diversas ciudades importantes del país, Arequipa, Cuzco, Chiclayo, Trujillo, Huánuco, Nazca, y otras ciudades, que por indisponibilidad de recursos, condicionó especialmente a los planes de expansión urbana, los que terminaron siendo “esencialmente orientadores y de carácter conceptual para el desarrollo urbano en sus principales funciones de circulación, vivienda,

trabajo, recreación y equipamiento comunal” (Ib.). No obstante ello, los mencionados planes impactaron decisivamente de manera positiva en el crecimiento urbano inmediato de dichas ciudades. Apoyaron en todo momento los profesionales de las oficinas técnicas municipales de las ciudades mencionadas.

Es con la creación de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, ONPU, a fines de 1946 que la planificación urbana en el Perú adquiere su madurez. La ONPU comienza su labor apoyando el Plan Piloto de Chimbote que estaba encargada a la firma norteamericana de los Arquitectos Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert, continuando inmediatamente con el Plan Piloto de Lima, que era la primera etapa del Plan Regulador de Lima, la verdadera razón de su creación. La Ley 10723 promulgada por el presidente José Luis Bustamante y Rivero el 16-11-46 crea al mismo tiempo la ONPU y el Consejo Nacional de Urbanismo, CNU.

Según la mencionada ley, la ONPU “tendrá por objeto la coordinación y dirección de la labor urbanística de las reparticiones técnicas del Gobierno y los Municipios. Dicha oficina se encargará, para este efecto, de estudiar y formular los planes reguladores y de extensión de las ciudades y pueblos de la República” (Art. 1º). “Esta entidad funcionará bajo los auspicios de un Consejo Nacional de Urbanismo, encargado de examinar, observar y aprobar los planos reguladores y de extensión que aquella elabore” (Art. 2º).

El CNU se constituye por los 17 siguientes miembros según la mencionada ley (Art. 3º):

- Ministro de Fomento y Obras Públicas (Presidente).
- Alcalde de Lima
- Director General de Salubridad
- Delegado del Estado Mayor del Ejército
- Delegado del Estado Mayor General de Aeronáutica
- Jefe del Departamento de Urbanismo del Ministerio de Fomento y Obras Públicas (en ausencia del Ministro del Ramo)
- Director de Obras de la Municipalidad de Lima (en ausencia del Alcalde).
- Delegado de la Sociedad Geográfica de Lima.
- Catedrático de Historia designado por la UNMSM
- Delegado de la Sociedad de Arquitectos del Perú.
- Delegado de la Corporación Nacional de la Vivienda
- Delegado del Instituto de Urbanismo del Perú
- Delegado del Consejo de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos
- Ingeniero Sanitario designado por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas
- Delegado del Colegio de Abogados de Lima
- Catedrático de Economía designado por la UNMSM
- Catedrático designado por la Escuela Nacional de Ingenieros del Perú.
- Otras personalidades que eventualmente integrarían el CNU serían (Art. 4º-6º):
 - Alcaldes y Jefes de Obras Públicas de Municipios con planes reguladores en estudios
 - Delegado del Estado Mayor General de Marina (de tratarse de zona portuaria)
 - Delegado nombrado por la Comuna interesada (ante inexistencia de Jefe de Obras Públicas).

Para el sostenimiento de la ONPU y para atender los gastos que demandaría la elaboración del Plan Regulador de Lima, se elevó en “medio por ciento la alcabala de enagenación (sic) de los inmuebles rústicos y urbanos” (art. 7º) en Lima y Callao.

En el artículo 9º de la ley puede estar la causante de que el Plan Piloto de Lima así como los planes reguladores de las ciudades peruanas no fueran respetados escrupulosamente, especialmente por los mismos encargados de hacerla cumplir, pues los proyectos elaborados por la ONPU y aprobados por el CNU, mediante este artículo tendrían simplemente “carácter de recomendaciones técnicas al Gobierno y a los Municipios” -felizmente en muchas ocasiones- lo cual no lo hacía un documento vinculante o de uso obligatorio tanto para el Gobierno como para los municipios. El Ministerio de Fomento y Obras Públicas era el encargado de su reglamentación (Art. 11º)..

La mencionada Ley lleva la firma de los señores José Gálvez (Barrenechea), Presidente del Senado, limeñista cronista y poeta; Pedro E. Muñiz, Presidente de la Cámara de Diputados; L. F. Ganoza Chopitea, Senador Secretario; A. A. Pérez Alcázar, Diputado Secretario;

promulgado por el Presidente J.L. Bustamante y Rivero y con rúbrica del Ministro de Fomento César Elías. Entonces el Alcalde de Lima era el Sr. Augusto Benavides Canseco (1946-1947).

El MFOP cumple con la reglamentación de la ley mediante la promulgación del Decreto Supremo N° 512 del 10 de Julio de 1947. Dicho reglamento contempla en el Art. 30°, “que una comisión integrada por por el Director de la misma, el Jefe de la División de Urbanismo del Ministerio de Fomento y el Director de Obras Públicas de la Municipalidad de Lima debía encargarse de las funciones inherentes a la marcha de la oficina hasta la instalación del Consejo” (Dorich, 1948: 3).



Figs. 116 y 117. J.L. Bustamante y Rivero, Presidente de la República (1945) y J. Gálvez B. Presidente del Senado.

Asimismo, mediante “los Art. 5° y 6° del Decreto Reglamentario se ha establecido que estando la Oficina desprovista de todo fin lucrativo, tanto la renta que le ha sido asignada como los bienes que le aporte el Estado para su sostenimiento serán administrados directamente por la nueva entidad, con arreglo a las disposiciones de sus estatutos.

Luis Dorich Torres asume la Dirección de la ONPU, en realidad una dependencia gubernamental hecha para él en concordancia con sus pergaminos y su tesis magisterial⁵⁴, por Resolución Suprema N° 513 con fecha 10 de Julio de 1947⁵⁵, “de conformidad con lo dispuesto en el Art. 20 de los Estatutos de creación de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo reglamentarios de la Ley N° 10723, según Decreto Supremo de la (misma) fecha⁵⁶”.

Hasta entonces, Dorich⁵⁷ venía desempeñándose como Urbanista Jefe de la Sección Planos Urbanos dependiente de la División de Urbanismo cuyo Ingeniero Jefe era el Ing. Salvador

⁵⁴ Volvemos a reiterar que Dorich fue el primer urbanista peruano graduado con título de Magíster en Planificación Urbana como él traducía su título de *Magister in Country Planning* (M.C.P.) que literalmente sería Maestro en Ordenación del Territorio.

⁵⁵ Resolución que se publica en el Diario Oficial El Peruano el 1° de agosto de 1947, con rúbrica del Presidente J.L. Bustamante y Rivero y del Ministro de Fomento A. L. Fort

⁵⁶ D.S. N° 512 de 10 de julio de 1947 del Ministerio de Fomento y Obras Públicas.

⁵⁷ Dorich, así como todo el personal técnico de la Dirección General de Fomento y Obras Públicas recibe un aumento en sus haberes entre 40% y 10%, 35% (S/. 385.00) en el caso de Dorich, por concepto de “compensación de haberes por especialización”, oficializado por R. S. N° 228 del MFOP del 18 de abril de 1947. Esto significaba que Dorich pasaría a Ganar de S/. 1,100.00 a S/. 1,485.00, en tanto que el

Boza, quien a su vez dependía de la Dirección General de Fomento, cuyo Director era el Ingeniero Arquitecto Augusto Guzmán. Alfredo L. Fort fungía de Ministro de Fomento y Obras Públicas desde el 12 de enero de 1947 y sería reemplazado por el Crnel. Jorge Sarmiento desde el 29 de octubre de 1947. Ambos tenían a Manuel A. Odría por colega de Gabinete en la Cartera de Gobierno y Policía.

Para mayor autonomía de la ONPU el Presidente de la República promulga los “Libramientos de la ONPU” mediante el D.S. N° 793 con fecha 27 de octubre de 1947 por el cual se modifica el “Artículo 32 del Decreto supremo N° 512 de 10 de julio de 1947 en el sentido que será el Ministerio de Fomento y O. P. el que, durante el año en curso extenderá los libramientos a orden de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, con cargo a los fondos creados por la Ley N° 10723” (Presidente, 1947: 2).

Mediante R.S. N° 778 del 1° de octubre de 1947 con rúbrica del Presidente de la República Bustamante y del Ministro del sector⁵⁸ Fort, se instala la ONPU con un presupuesto ascendente a S/. 97,180.00, en tanto que la planilla de sueldos asciende a S/. 141,400.00, lo que hacen un total de S/. 238,580.00 para el año en curso.



Fig. 118. Antiguo Ministerio de Fomento. Lima

Organización interna de la ONPU (1947)

Sobre la organización interna de la ONPU, da cuenta Dorich en su primera memoria (Dorich, 1948: 3):

“Primera y esencial preocupación de la Dirección fué (sic) la de estructurar las bases y organizar los servicios conforme a los cuales debía desarrollar su campo de acción la nueva entidad. La adquisición de muebles y útiles, debido a las dificultades del momento y a la necesidad de consultar diferentes ofertas, a fin de aceptar las más favorables, se ha efectuado paulatinamente. La contratación del personal técnico se ha hecho consultando únicamente el interés primordial de la Oficina de servir a los intereses del país con la mayor eficiencia. La falta

Director General de Fomento y Obras Públicas con un incremento del 40% equivalente a S/. 720.00 pasa a ganar S/. 2,520.00, y un Ing. Auxiliar, con un incremento de 10%, pasaría a ganar de S/. 900.00 a S/. 990.00.

⁵⁸Ministro de Fomento y Obras Públicas.

de un local adecuado⁵⁹ nos privó, en los primeros meses, de desarrollar la labor intensiva que felizmente, en la actualidad, se está llevando a cabo. La Corporación Nacional de la Vivienda tuvo la gentileza de subarrendarnos⁶⁰ algunas habitaciones de su local, facilitándonos graciosamente, sus servicios de portería y mensajeros, hasta que pudiésemos encontrar un local aparente para el desempeño de nuestras labores. Por las razones antedichas sólo una parte de del personal que se consideró en el Presupuesto Administrativo que aprobara el Supremo Gobierno, ha prestado servicios durante el año 1947.

”En la actualidad ya se encuentran en pleno funcionamiento el Departamento de Catastro y Expediente Urbano con su Sección de Estudios Topográficos y de Estudios Sociales y Económicos y el Departamento de Proyectos (...). Los organismos asesores de la Dirección, así como la Secretaría y Sección Administrativa han sido organizadas de tal manera que, a pesar de contar con un reducido personal, pueden satisfacer con prontitud las necesidades de la Oficina y resolver convenientemente los problemas que en sus respectivos campos se presenten en el estudio del planeamiento integral de la Gran Lima o de cualquiera otra ciudad, según lo acuerde el Consejo Nacional de Urbanismo” (Ib.).

Durante el primer año de funcionamiento de la ONPU, tal como lo dijo su Director Dorich, no pudieron contar con el personal técnico considerado en la reglamentación de la Ley 10723, el D.S. N° 512 del 10 de julio de 1947, no obstante, parte del personal con que contaban estaba destacado en la cooperación de la ONPU con el Plan Piloto de Chimbote, cooperación valorizada en la suma máxima de S/ 80,000.00. Esta cooperación, tal como lo reconoce Dorich, “contribuye económicamente en la ejecución de uno de los primeros planes reguladores del país y lo que es más importante todavía, está consiguiendo el entrenamiento técnico de su personal nacional al trabajar bajo la dirección y vigilancia de una firma de prestigio internacional en el ramo del urbanismo” (Ib.).

Plan Regulador de Lima (1947)

Siendo prioridad de la ONPU el Plan Regulador de Lima, la ONPU le ha otorgado “la debida preferencia a su ejecución” (Ib.). Sin embargo han pasado muchos meses perdidos hasta que se reglamente, se nombre director y se termine la instalación quedando pendiente el tema del local y su amueblamiento e inclusive el tema del personal técnico asignado. Continúa Dorich “No es impertinente afirmar que la elaboración de todo plan regulador es tarea ardua y compleja. Siendo el planeamiento urbano una ciencia que estudia el crecimiento físico de las aglomeraciones humanas en armonía con sus necesidades sociales y económicas, debe necesariamente estudiarse la realidad para conocer su pasado y avizorar su porvenir; tal el objeto de Expediente Urbano” (Ib.).

Respecto al Expediente Urbano la ONPU “ha emprendido ya esta labor respecto a lo que será el futuro de la Gran Lima. El Departamento de Catastro y Expediente Urbano está recopilando, con ritmo acelerado, todos los datos que son indispensables para conocer la historia de la ciudad, su desarrollo cívico, social, económico, demográfico, etc., etc., y ha comenzado, así mismo, el levantamiento del Catastro de Lima y sus distritos, coordinando la labor parcial realizada anteriormente por el Ministerio de Fomento, la Superintendencia de contribuciones y algunas municipalidades” (Ib.).

La ONPU también inició la tarea de recolección “de todos los planos y estudios hechos por diferentes instituciones y se ha adquirido un plano aerofotográfico de la urbe” (Ib.). Hasta entonces se habían levantado 186 manzanas en el distrito de Lima, siendo 57 íntegramente catastradas y 129 rellenadas al haberse efectuado su estudio parcialmente con anterioridad (Ib.).

⁵⁹El 24 de Agosto de 1948 la ONPU convoca a licitación “la adquisición de mobiliario e instrumental de Ingeniería”, dando como dirección del local de la Oficina La Colmena derecha 550 (3° piso).

⁶⁰ ¿Estaría al tanto de esta irregularidad la división de licencias de funcionamiento de locales comerciales y de oficinas de la Municipalidad de Lima? Lo más probable es que no. Pero en todo caso, la trascendencia de la labor de la ONPU, bien valía una “irregularidad” de este tipo (el subarriendo).

Dado que en dicha memoria se da cuenta de la culminación del Plan Piloto de Chimbote, el segundo año de la gestión de la ONPU comenzaría con una valiosa experiencia ganada en un plan conceptualmente similar aunque por su magnitud y complejidad el Plan piloto de Lima resultaba todo un desafío, que el mismo equipo de Wiener y Sert no lo tenía como experiencia, ganando experiencia este equipo norteamericano al lado del equipo de la ONPU al asesorar al equipo del Plan Piloto de Lima.

Ese año no sólo se apoyó al Plan Piloto de Chimbote sino también se tomó el encargo, “a pedido de la Dirección General de Fomento y Obras Públicas y con la debida autorización de la Comisión encargada de la Organización de la Oficina” (Ib), de realizar el Plan Regulador de Matarani.

Previamente, en 1945, una de las primeras acciones del Gobierno de Bustamante había sido “suspender la presentación de solicitud y tramitación de expedientes para urbanizaciones y lotizaciones o para la ampliación de las ya establecidas en el área comprendida dentro del Valle del Rímac, aguas debajo de la Villa de Chosica, mientras no estuviese concluido el plano regulador de Lima y sus alrededores” (R.S. del 09-08-45).

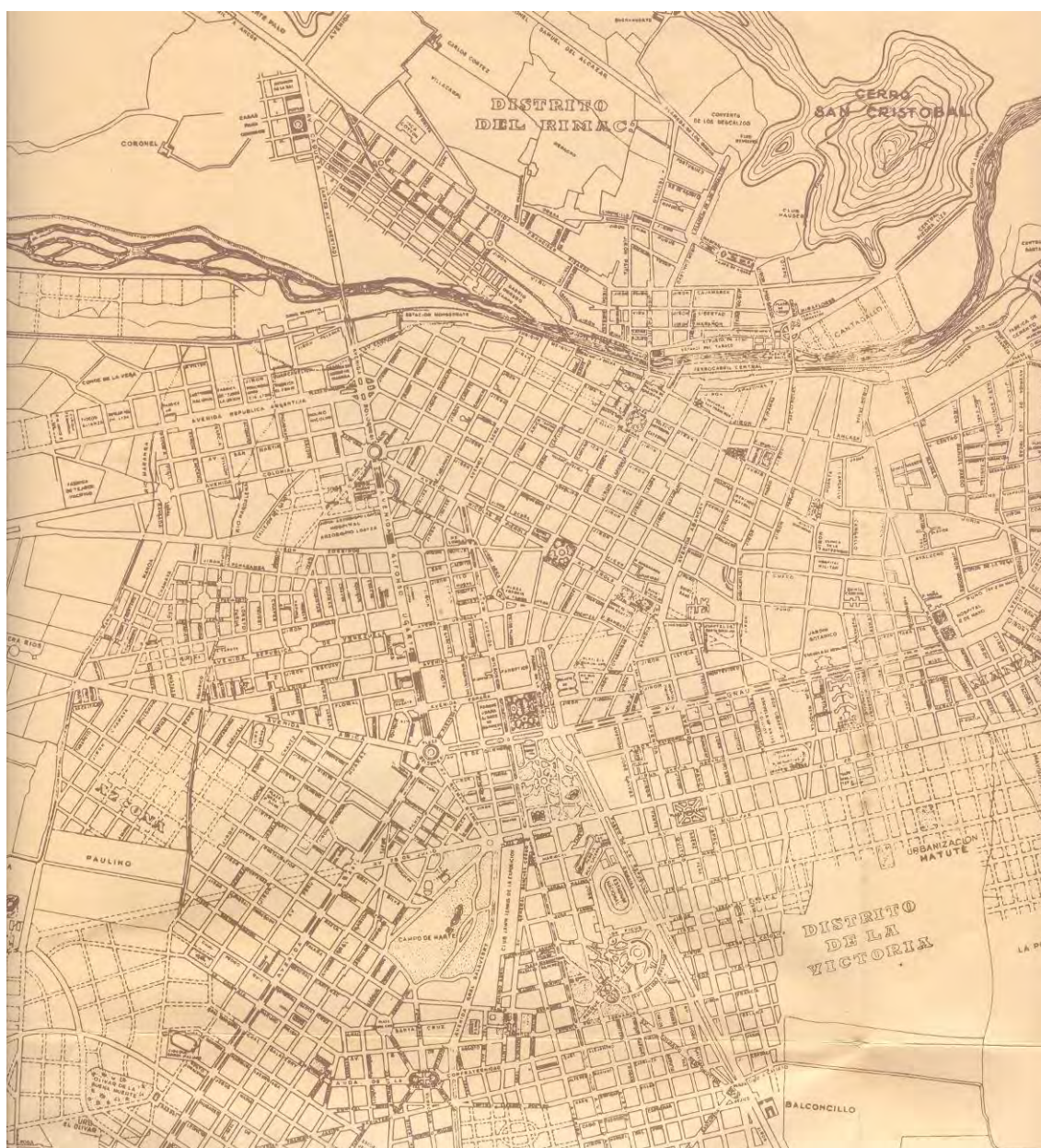


Fig. 119. Detalle del Plano de Lima de 1943. Municipalidad de Lima. Alcalde Luis Gallo Porras.

4.3.2 1948. Plan Regulador de Lima; Catastro Urbano; Expediente urbano; Plan Piloto de Lima; Prohibición de Nuevas Urbanizaciones



Fig. 120. Lima. Plan Regulador, Expediente Urbano. 1954.

Lo avanzado en el Plan Regulador de Lima durante el 2º año es cualitativa y cuantitativamente importante, pues la ONPU dispuso de todo ese año para dedicarlo al plan Piloto de Lima, el cual se entregaría culminado en setiembre del siguiente año. Pero no sólo fue el Plan Piloto de Lima el único encargo que cumplía la ONPU, pues entre manos se traía la continuación con el apoyo del Plan Regulador de Chimbote, el cual al 31 de Diciembre de 1948 se hallaba concluido (Dorich, 1949: 3).

Del mismo modo otro encargo que cumplía la ONPU en paralelo al Plan Reguladores de Lima y Chimbote, el Plan Regulador de Matarani, se había concluido parcialmente, siendo aprobado el anteproyecto del Plan Regulador de la ciudad y puerto de Matarani por R.S. N° 628 del 16-11-48, sector Fomento y Obras Públicas, encargándosele a continuación el proyecto definitivo del Plan Regulador mediante R.M. N° 901 del 13-12-48 (Ib.).

Otras labores importantes desarrolladas por la ONPU durante este año fueron la Regularización y Ensanche de las calles de la Ciudad en Tacna, la Cooperación de la Oficina con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas; Coordinación con la Labor que Desarrollan los Municipios; el Plan Nacional; la I Convención Nacional de Ingenieros y Arquitectos Municipales; la III Conferencia Nacional de Ingeniería, Publicación del folleto titulado "Plan", donde con fines propagandísticos "se explican con toda claridad los procedimientos empleados por la Oficina para la realización de sus estudios. Se han divulgado sus dos primeros números, está en prensa el tercero y periódicamente continuaremos su edición" (Ib.).

En la I Convención Nacional de Ingenieros y Arquitectos Municipales, fueron delegados de la División de Urbanismo del Ministerio de Fomento y Obras Públicas el Ing. Salvador Boza Ezeta y el Ing. Arq. Alfredo Dammert Muelle, quienes integrarían la Junta Organizadora de la I Convención (Ministro de Fomento, 1948: 1).

No obstante el terremoto político que significó el golpe de Estado encabezado por Manuel A. Odría, un viejo miembro del Gabinete ministerial de Bustamante, que lo lleva al poder el 29 de

octubre de 1948, y la subsecuente reorganización del Ministerio de Fomento (Ministro de Fomento, 1948: 1) la ONPU no sufrió mayores problemas, salvo por la renuncia del Ministro Crnel. Bernardino Vallenos y la subrogación del Director de Fomento y Obras Públicas Arquitecto Augusto Guzmán Robles (Ministro de Fomento, 1949: 1), quienes en todo momento apoyaron la labor de la ONPU y su Director, aunque como hemos reiterado, la ONPU nació con suficiente autonomía, dentro del sector Fomento y Obras Públicas.

Aparentemente, las nuevas autoridades, Ministro Alfonso Llosa González Pavón y Directores interinos de Fomento Sr. Tomás Pedro Bruijet e Ing. Manuel Valega Sayán (ambos experimentados funcionarios del mismo) siguieron apoyando la labor de la ONPU, tal como se percibe de la lectura de toda la documentación que disponemos.

La Resolución Suprema N° 24 del 11 de enero de 1949 viene a ser la culminación de los grandes cambios que se producirían en la dirección de Fomento y Obras Públicas, aliada de la ONPU, aunque el personal técnico, excepto raras excepciones, permanecería y sería ratificado o promovido, de tal suerte que la Resolución lo deja así, entre otras áreas:

- Subdirección de Arquitectura: Oficial 3º, Manuel Valega Sayán; ayudante 4º, Olga Díaz Mansilla.
- Departamento de Planeamiento: Oficial 8º, Humberto Guerra Vega; Auxiliar 4º, Carlos Mesones Piedra.
- Sección Proyectos: Auxiliar 2º Alberto Jimeno; Auxiliar 2º José F. Cárdenas.
- Sub-Dirección de Urbanismo: Oficial 3º Salvador Boza Ezeta; Auxiliar 5º José Eguren Forga.
- Departamento de Planeamiento: Oficial 8º Eugenio Montagne Van de Voorde, Ayudante 2º Estela Farromeque.
- Sección Planos Urbanos: Auxiliar 2º Teodoro Scheuch; Auxiliar 4º Oscar Valero Sánchez Concha.
- Sección Planos Rurales: Oficial 8º Luis Ortiz de Zevallos P.S.; Auxiliar 4º Ricardo Espinoza Fernández.
- Departamento de Planeamiento: Oficial 6º Alfonso Pons Muzzo, Auxiliar 4º Enrique Bielich Urbina.
- Sección Proyectos: Oficiales 8ºs Augusto Cornejo Parró y Augusto Bedoya Reyes.

Previamente por RR.SS. N°s 11, 12 y 13 del 7 de enero de 1949, 6 funcionarios técnicos fueron subrogados al comprobárseles su filiación aprista, de acuerdo a los archivos oficiales del Apra confiscados por la Policía, al haberse puesto fuera de la Ley a dicho partido. Sus actividades poca relación guardaban con la ONPU.

Dentro del Plan Regulador de Lima, durante el 48 se llevaron a cabo los siguientes trabajos: Catastro urbano, Expediente Urbano y Plan Piloto de Lima.



Fig. 121 y 122. Haya de La Torre y Odría, protagonistas del Golpe contra Bustamante.



Fig. 123. Antigua av. Wison y alrededores.

Catastro Urbano (1948)

En lo que refiere al catastro de la ciudad, “en esencia, una estadística valorizada y gráfica de la propiedad territorial (...) se ha dividido el área metropolitana en 48 zonas que comprenden un total aproximado de 3,500 manzanas. Los elementos constitutivos de cada una de las manzanas se recogen en planos parciales a escala 1:500 y en una hoja de control tipo Keysort, que permite determinar con gran facilidad cualquier dato que se requiera tanto para los fines de la Oficina como para el de otras instituciones o entidades” (Dorich, 1949: 3).

La labor de levantamiento catastral urbano contó con el apoyo de la R. S. N° 183 del 23 de abril de 1948, mediante el cual se autoriza “a los funcionarios de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, que se encuentran premunidos del respectivo carnet de identidad, de carácter temporal, que les otorgará el Director de la Oficina, para que puedan ingresar a los domicilios comerciales y de particulares con el objeto de obtener los datos técnicos que requiera la confección del Catastro y Expediente Urbano” (Ministro de Fomento, 1948: 1)

Al 31 de diciembre de 1948 la ONPU había catastrado 1,218 manzanas, confiando en terminar el catastro de Lima, Callao y Balnearios durante el siguiente año. Este trabajo lo realizaba con un equipo permanente de organización y control de 15 brigadas, conformado por un total de 60 personas especialmente contratadas para dicho fin (Dorich, 1949: 3).

Se completaba el catastro rural, en paralelo con el catastro urbano, “para lo que ha sido necesario hacer el análisis de las áreas cultivadas, sin cultivos y cultivables. Al finalizar el año 48 se ha logrado hacer este estudio de todo el valle del Rímac hasta Ricardo Palma y gran parte del Chillón” (Ib), dejándose para luego de la culminación del valle del Chillón el levantamiento catastral del valle de Lurín. La medida inicial con la que actuaban las brigadas de trabajo hasta conseguir el completo entrenamiento se dejó de lado paulatinamente dado que “el personal destinado a dicha labor cumple sus funciones con la mayor eficiencia” (Ib.).

El trabajo que se realizaba en campo era confrontado y chequeado por los ingenieros que integraban el Departamento de Catastro, de tal suerte que los datos que proporcionaba el catastro no sólo eran útiles para la ONPU sino que podían servir para la ejecución de las diferentes obras públicas en que estaban empeñados tanto el gobierno como los municipios de Lima, Callao y distritos aledaños (Ib)

Por ese entonces se estaba “considerando la posibilidad de coordinar la labor realizada con la que lleva a cabo el Registro de la Propiedad Inmueble a fin de que se pueda establecer un nuevo sistema de control de los derechos reales a base de fichas catastrales para las primeras inscripciones de dominio, procurando homologar dicho procedimiento con relación a los inmuebles anteriormente inscritos” (Ib).



Fig. 124. Plaza San Martín, h. años 1950s.

Expediente urbano (1948)

En lo que respecta al expediente urbano, éste se ejecutaba en paralelo al catastro urbano. La ONPU entendía el expediente urbano como “la recopilación y análisis de todos los datos físicos, sociales y económicos de la realidad urbana” (ib.). La elaboración del expediente urbano era un trabajo menudo que Dorich lo describe del siguiente modo:

“Múltiple es la labor que realiza la Oficina a este respecto, y cuyas principales actividades son, por el momento, las siguientes: reducción de las manzanas catastradas; plano global reducido de cada uno de los datos del catastro con el fin de tener una visión de conjunto; información sobre el volumen de tránsito en las intersecciones más importantes de Lima, con el plano de las redes de tránsito, zonas de tiempo y el de facilidades de estacionamiento; plano de la

distribución⁶¹ de las escuelas y colegios para relacionarlos con el de las viviendas y áreas verdes; y el plano de los monumentos históricos, religiosos y edificios públicos.

'Siendo indispensable para la terminación del expediente urbano, contar con todos los datos que adquiere el Catastro, creemos que no puede concluirse su elaboración sino hacia fines del año 1949" (Ib.).

Plan Piloto de Lima (1948)

El Plan Piloto se concibió como la primera etapa del Plan Regulador de Lima. La experiencia similar del Plan Regulador de Chimbote, con el Plan Piloto como su primera etapa, así lo recomendaba. En ese año, 1948, ya se había culminado con el Plan Piloto de Chimbote que fue aprobado por R.M. N° 434 del 14-06-48, en tanto que al 31 de diciembre de 1948 se culmina con el proyecto definitivo del Plan Regulador de Chimbote, quedando expedito para su aprobación (Ib.). Entonces, para el caso de Lima, la alternativa no podía ser diferente, pues no podemos olvidar que Dorich como técnico independiente fue convocado por la Corporación Peruana del Santa para apoyar a la firma Wiener y Sert (TPA), y luego la ONPU como institución apoyó al Plan Piloto de Chimbote (Ib.). Un mes antes de su elevación al Consejo Nacional de Urbanismo para su aprobación dice Dorich al respecto:

"Con el fin de tener una pauta general para la solución de los problemas más urgentes que afectan a la ciudad, se ha terminado el Plan Piloto de Lima. En él se ha considerado los lineamientos generales del sistema de transporte de Lima Metropolitana, y de todos los distritos afectados así como la Provincia del Callao. Una vez aprobado el Plan Piloto de Lima por el Consejo Nacional de Urbanismo, permitirá formular el anteproyecto y luego el proyecto definitivo del Plan Regulador de Lima.

'También contempla el Plan Piloto de Lima la formación de un Centro Cívico que, siendo de fácil acceso y disponiendo de mucho espacio para el estacionamiento de los vehículos, facilitará la centralización por parte de los Ministerios y otras oficinas públicas y particulares que actualmente se hallan dispersas con perjuicio de su funcionamiento diario" (Ib.).

Prohibición de Nuevas Urbanizaciones (1948)

Como ya se ha dado cuenta, en 1945, una de las primeras acciones del Gobierno de Bustamante fue prohibir las nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores, comprendidas en el Valle del Rímac, aguas abajo desde Chosica, mientras no estuviese concluido el Plan Regulador de la ciudad⁶². Esta disposición perseguía un doble fin: por un lado dotar a Lima de un plan moderno para su desarrollo y crecimiento armónico y por otro lado evitar la pérdida de áreas de cultivo, tan necesarias para el aprovisionamiento alimentario de la ciudad. Esto último se daba especialmente teniendo en consideración que, en los tiempos que se vivían, lo natural era la escasez de alimentos con su consecuente acaparamiento y especulación, contra lo que se dictaban leyes como la N° 10551, que establecía el delito de acaparamiento u ocultación de artículos alimenticios con fines de especulación y las sanciones que se aplicarán a los responsables, y el D.S. del 13 de enero de 1948, que también contemplaba sanciones ejemplares a los acaparadores y especuladores⁶³.

⁶¹El texto en cursivas significa que al no disponerse en esta memoria de fragmentos del original, nosotros lo hemos completado, diferenciándolo así del texto existente. Por otro lado, cuando no nos es posible completarlo, lo dejamos en puntos suspensivos, correspondiendo aproximadamente al espaciamiento del texto faltante.

⁶²R.S. del 9 de Agosto de 1945.

⁶³En 1948, en virtud de tales Leyes y Decretos Supremos, se expulsa al extranjero don Salomón Goldszmidt por reincidencia en la especulación "con la venta de repuestos para automóviles y camiones". Asimismo se ordena al municipio de La Victoria proceder a la cancelación de la licencia de

Demolición de la Huaca "Pan de Azúcar"

RESOLUCION SUPREMA N° 34.

Lima, 9 de febrero de 1955.

Visto el oficio del Concejo Distrital de San Isidro solicitando se apruebe el proyecto de convertir la Huaca llamada "Pan de Azúcar" en un parque público, previa su demolición, a fin de mejorar el ornato de esa zona del Distrito, además, de dotarlo de un área verde que es de notoria utilidad para el vecindario;

CONSIDERANDO:

Que la superficie ocupada por la Huaca "Pan de Azúcar" constituye un área libre y como tal susceptible de recibir las obras de ornato que la utilidad pública hace aconsejable;

Que la subsistencia de la Huaca en una zona completamente poblada expone al vecindario a sufrir daños por escombros y materiales con el abundante polvo que levantan las corrientes de aire;

Que la demolición de la Huaca y la implantación en la superficie que ocupa de un parque público constituye una obra de ornato que determinará notable mejora de las características urbanas de ese sector residencial del Distrito de San Isidro, por lo que conforme a las leyes Nos. 6186 y 8703 corresponde cobrar su importe a los propietarios de los inmuebles que van a beneficiarse con esos trabajos; y,

Estando a lo informado por la Dirección de Fomento y Obras Públicas;

SE RESUELVE:

1º— Apruébase el proyecto de demolición de la Huaca "Pan de Azúcar" formulado por el Concejo Distrital de San Isidro y la transformación de la superficie que ella ocupa en un parque público;

2º— El valor de las citadas obras será pagado por los propietarios de los inmuebles ubicados enfrente a la Huaca y además por los que se encuentren hasta una distancia no mayor de quinientos metros de su perímetro, con sujeción al padrón que formulará el referido Concejo y que será aprobado por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas;

3º— El Concejo Distrital de San Isidro, hará los gastos necesarios para el embellecimiento del parque una vez eliminada la Huaca;

4º— Las obras de demolición se realizarán bajo la Inspección de la Dirección de Museo Arqueológico Nacional, la cual se hará cargo de los objetos que se encuentren dentro de la Huaca y se considere de valor artístico o histórico.

Regístrese y comuníquese.

Rúbrica del señor Presidente de la República.

NORIEGA CALMET.

Fig. 125. Resolución que autoriza la demolición de Pan de Azúcar.

funcionamiento de su local comercial sito en la esquina de las avenidas Iquitos y Grau N° 300 de esta capital (R.S. del 22 de Marzo de 1948).

No obstante ello, continuáronse presentando al Gobierno nuevas solicitudes de urbanizaciones y se removieron expedientes paralizados por virtud de la referida resolución. Por otro lado, las pretendidas formaciones de parcelaciones agrarias o de quintas-huertas, continúan reduciendo las áreas rústicas del valle, “habilitando tierras para futuras urbanizaciones que exceden de la proporción necesaria para la población de Lima” (D.S. del 29-03-1949).

Todo ello iba en perjuicio de la sociedad, pues la dejaba sin tierras de cultivo necesarias para el suministro de alimentos, pues las personas que se dedicaban a estos negocios atendían únicamente fines especulativos. Existían en Lima y alrededores entonces “considerables espacios vacíos o no edificados dentro del área de Urbanizaciones ya aprobadas, lo cual revela que no existe la necesidad de habilitar nuevas zonas urbanas, como no sea para fines de lucro privado que el Estado no puede amparar sino en la medida que no interfiera con los intereses generales de la colectividad” (Ib.).

El Gobierno consideraba “que las inversión de capitales en negocios de parcelación de tierras para áreas urbanas que no son indispensables para fijar la vivienda de los pobladores y que contribuye a restar a éstos los alimentos suficientes en época de apremiante escasez no llena un fin económico sano y, antes bien, con el abuso del crédito que esas operaciones traen consigo, se contribuye a la inflación” (Ib.).

Asimismo “con la creación de nuevas zonas urbanizadas, en los alrededores de Lima se ha recargado excesivamente las obligaciones de los servicios de agua, desagüe, alumbrado y teléfonos, congestionando en forma imprevista y perjudicial las instalaciones existentes, desmejorando la eficiencia de esos servicios, sobre todo en lo referente al agua por falta de presión restando energía eléctrica al uso de industrias productivas y obligando a desembolsos desproporcionados para extender las redes que deben hacer frente a necesidades artificiosamente creadas” (Ib.), era otro de los considerandos del Decreto Supremo.

Tampoco, nadie que respetara las leyes, podía “en el territorio de la República habilitar zonas o áreas urbanas, sin llenar previamente los requisitos exigidos por los reglamentos sobre obras sanitarias de higiene y ornato público y lo relativo a facilidades de tráfico” (Ib.). El gobierno estaba facultado por la Ley N° 8951 “para ejercer mediante Decretos u otras disposiciones administrativas, la facultad de establecer limitaciones o reservas a la libertad de comercio e industria y para dictar las medidas exigidas por el abaratamiento de las subsistencias, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 40° y 49° de la Constitución” (Ib.).

Por dichas razones, el Gobierno mediante el referido Decreto Supremo del 29 de marzo de 1948, Decreta confirmar y ratificar la Resolución Suprema del 6 de agosto de 1945 (Artículo 1°).

Asimismo, en tanto subsista “la actual crisis alimenticia y la inflación monetaria y mientras no lo demande el crecimiento de la población de Lima, a juicio del Gobierno, queda prohibida en la provincia de Lima toda nueva habilitación de tierras agrícolas para urbanizaciones, quintas-huertas, parcelaciones no dedicadas a fines exclusivamente agrícolas o que tiendan a transformarse, en alguna forma, en negocios o actividades ajenos a la agricultura” (Artículo 2°).

Un verdadero castigo para los especuladores de tierras e inversionistas promotores de urbanizaciones podía resultar la medida mediante la cual “el estado podrá expropiar al precio de tierra agrícola todas las áreas que se intenten habilitar en la provincia de Lima para fines no agrícolas, en contravención de lo dispuesto en el artículo anterior; no pudiendo incluirse en la indemnización respectiva las obras de canalización, pavimentación, agua, desagüe, alumbrado, construcciones o cualesquier otras que se haya ejecutado o comenzado a ejecutar ilegalmente contrariando lo dispuesto en este Decreto y en los reglamentos pertinentes” (Artículo 3°).

Se prohíbe, bajo responsabilidad, “a las dependencias del Ministerio de Fomento y Obras Públicas y a cualquiera otra repartición oficial, tramitar solicitudes o expedientes relacionados con nuevos pedidos de urbanizaciones o parcelación con fines no agrícolas” (Artículo 4°).

De la ejecución del presente Decreto queda encargado el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, quedando asimismo facultado para “proponer al Gobierno se extienda la prohibición que él contiene a otras provincias del país, a solicitud de los Ministerios de Hacienda o Agricultura por razones de índole económico o social, o cuando así lo exija la mejor regulación de las poblaciones y de sus respectivos servicios sanitarios” (Artículo 5°).



Fig. 126. Huaca Pucllana devorada por las nuevas urbanizaciones de la ciudad.

Otra de las razones que pueden haber contribuido a la dación del mencionado Decreto es que al urbanizarse los suelos agrícolas en la capital, se consideró que esto contribuía a que la migración de la sierra hacia Lima sea más fuerte, creando problemas a la ciudad y desarraigo a la nueva población, así como estancamiento en el progreso del terruño abandonado (El Peruano, 1948: 1).

La promulgación del mencionado Decreto prohibiendo nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores, estaba directamente vinculado con un problema acuciante como era la carencia permanente de artículos alimenticios, con su consecuente acaparamiento y especulación, que creaban malestar en la ciudadanía, especialmente en los sectores más necesitados. La promulgación de este Decreto mereció amplia difusión en el Diario Oficial El Peruano, pues en sendas editoriales dedicadas al tema, 3 en siete días, se afana en mostrar las bondades del nuevo Decreto: Las Urbanizaciones en Lima y la Producción de artículos alimenticios (02-04-1948), Prohibición de formar nuevas urbanizaciones en la Provincia de Lima (06-04-1948), y El suministro de Artículos alimenticios (09-04-1948).

El nuevo decreto se hará público recién el 17 de abril de 1948. Se había estado creando la expectativa ciudadana hasta su aparición en momentos en que la situación política del país comenzaba a dar muestras críticas de inestabilidad, inestabilidad que hacia fines de octubre llevaría mediante un Golpe "Restaurador" a la Junta Militar. Algo se podría. Odría preside la Junta Militar. ¿Podría Odría con la situación? No obstante en el poco tiempo que estuvo en el poder, 3 años, y a pesar de las dificultades de gobernabilidad que planteó la alianza con el Apra, en materia de Vivienda y Urbanismo, con Bustamante se hizo bastante.

4.3.3 1949. Plan Regulador de Lima; Levantamiento Catastral, Estadística del Catastro Urbano; Expediente Urbano; Red Arterial de Transporte Rápido Pesado; Estudios Adicionales al Plan Piloto de Lima.

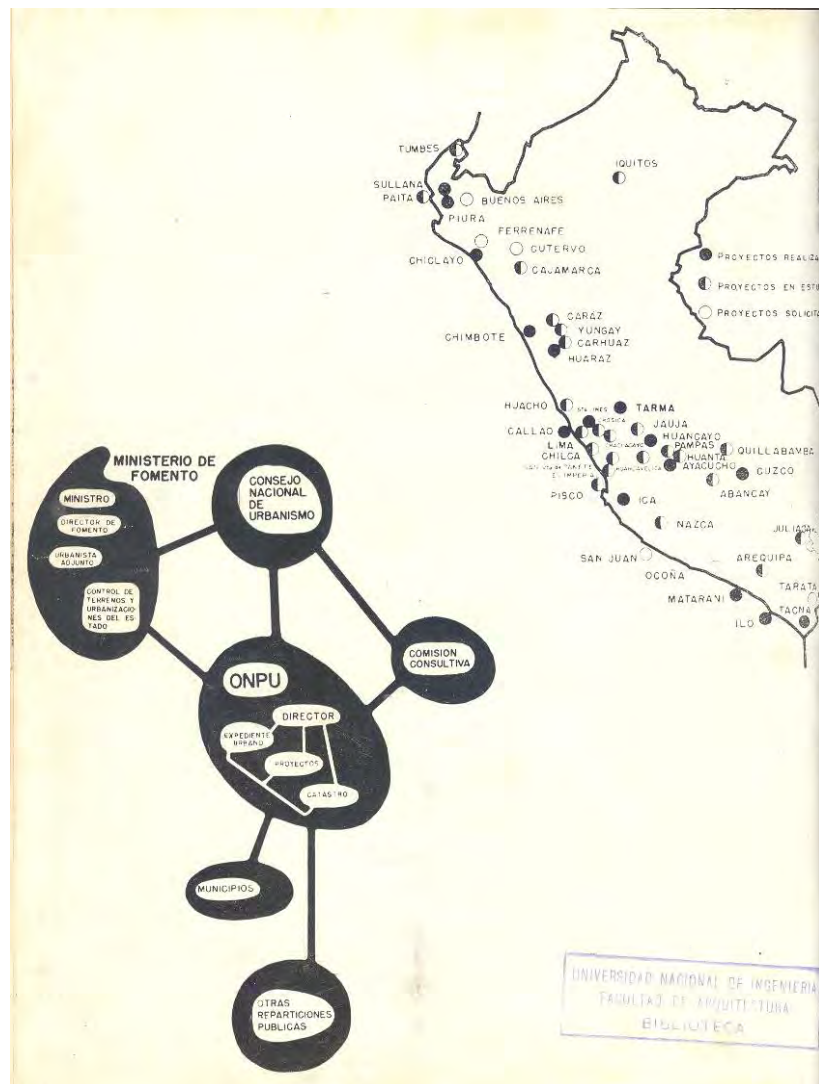


Fig. 127. Organigrama de la ONPU en relación al Ministerio de Fomento.

Plan Regulador de Lima (1949)

El año había comenzado convulsionado para el equipo de la ONPU que preparaba el plan Piloto de Lima, tal como diéramos cuenta con la subrogación de profesionales apristas y la subrogación y ratificación de técnicos en la Dirección de Fomento y Obras Públicas. No obstante ello, dichos cambios no parecen haber alcanzado a la ONPU, o en todo caso resultaron mínimos, aunque el entorno se reacomodara o renovara. Sin embargo Junio se iniciaba con nuevo Gabinete Ministerial y Fomento y Obras Públicas tenía nueva Cabeza: el Tnte. Crnel. José del C. Cabrejo, quien será el Ministro que firmará la R.S. que aprobará el Plan Piloto de Lima, acompañando la rúbrica presidencial.

En 1949 se crea la Junta de Obras Públicas del Callao, mediante Ley N° 11008, de fecha 29 de abril, entonces ya se había concluido el Plan piloto de Lima, y de conformidad con esta Ley, por R.S. N° 151 del 30 de junio del mismo año, se designa Delegado del Ministerio de Fomento y

Obras Públicas al Ing. Urbanista Luis Dorich, Director de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo.

La ciudad sigue creciendo y el Plan de Obras del Ministerio de Fomento sigue adelante. Con fecha 12 de setiembre de 1949 se promulga la R.M. N° 290 que nombra el personal para proyectos de obras públicas en el Callao, designados por el MFOP, de conformidad con el Decreto Ley N° 11079 y 11008. Quedan conformados los equipos del siguiente modo:

- Arqto. Manuel Valega Sayán, Jefe de Coordinación
- Arqto. Carlos Morales Macchiavello, Sub-Jefe de Coordinación. (S/. 5,000.00)
- Arqto. Alfredo Dammert. Jefe de Equipo: Estadio y Campo Deportivo (S/. 4,500.00)
- Arqto. Luis Miro Quesada. Jefe de Equipo: Teatro, Auditorium al aire, etc. (S/. 4,500.00)
- Arqto. Mario Bianco. Jefe de Equipo: Viviendas (S/. 4,500.00)
- Arqto. Raúl Morey. Jefe de Equipo: Edificios Públicos. (S/. 4,500.00)
- Arqto. R. Wakeham. J.E.: Hotel, Casino y Establecimiento de Baños (S/. 4,500.00)
- Arqto. Ernesto Gastelumendi. J.E.: Planeamiento Urbano (S/. 4,500.00)
- Arqto. Alejandro Alva Manfredi. J. E.: Local de Incineración (S/. 4,500.00)
- Ing. Eduardo Young Bazo. Jefe de Equipo: Defensa de las Riberas (S/. 4,500.00)

Muchos de ellos han trabajado en el Plan Piloto de Lima y, ya libres de esa obligación, pueden dedicarse a otras labores como la que se menciona.

Finalmente, la Resolución Ministerial N° 363 del 3 de noviembre de 1949, viene a modificar equipos, personal y sustancialmente haberes, quedando finalmente reducida casi al 50%.

El Plan Regulador con posterioridad al Plan Piloto de Lima (1949)

La Resolución Suprema N° 256 del 12 de setiembre de 1949 que aprueba los lineamientos del Plan Piloto de Lima elaborado por la ONPU, y de manera específica el plan arterial de la Gran Lima, autoriza para efectuar los estudios del Plan Regulador. Con ese fin, durante el año 49 la ONPU continúa realizando trabajos tales como el Levantamiento Catastral de la Ciudad, la Estadística del Catastro Urbano, Expediente Urbano, Red Arterial de Tránsito Rápido Pesado y Estudios Adicionales al Plan Piloto de Lima.

Al mismo tiempo, la ONPU es solicitada para seguir desarrollando Planes Reguladores de las ciudades importantes del País y otras ciudades estratégicas como los Planes Reguladores de Matarani, Tacna, Cusco, la Remodelación del Centro de Lima, la cual es incluida en la publicación de la Memoria del Plan Piloto de la ONPU, así como su publicación en el Arquitecto Peruano. Otros encargos que tuvo que cumplir la ONPU durante el 49 fueron trabajos diversos realizados a solicitud de otros ministerios, Coordinación de la ONPU con la Junta de Obras Públicas del Callao, Conferencia de la Sociedad Americana de Funcionarios de Planeamiento, Exposición del Ministerio de Fomento durante la Feria de Octubre⁶⁴, Cooperación con el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, Coordinación con los diferentes municipios, Conformación y ordenamiento de la biblioteca y planoteca de la ONPU que había crecido en volumen, asuntos de despacho con entidades locales y del extranjero, asuntos de publicación y propaganda, el balance económico y coordinaciones y sesiones con el Consejo Nacional de Urbanismo (Dorich, 1950: 3).

⁶⁴predecesora de la Feria Internacional del Pacífico

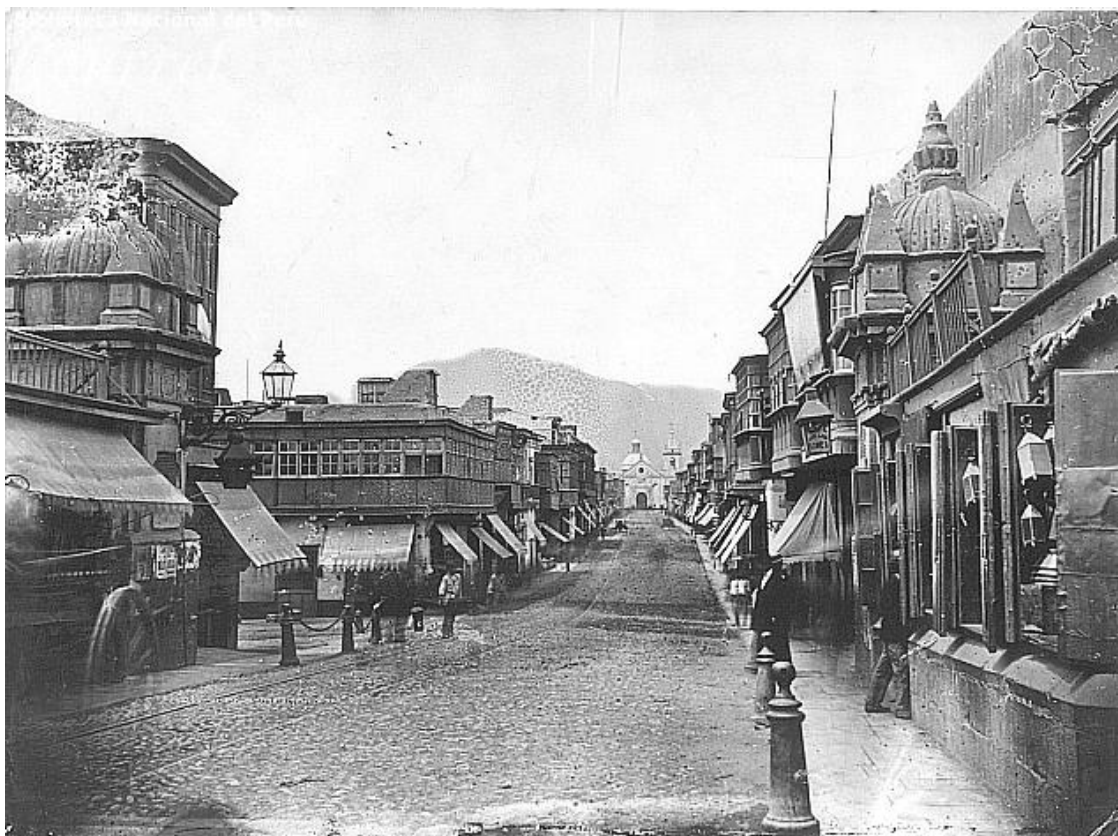


Fig. 128. Jr. Trujillo en el Rímac.

Levantamiento Catastral

En 1949 se continúa con el levantamiento catastral de Lima que se va haciendo interminable y comienzan a aparecer problemas de carácter económico que paralizan parcialmente las labores de campo:

“Al 30 de marzo, el total de manzanas levantadas llegó a la cifra de 1849, encontrándose aprobadas 900 de ellas y dibujadas en limpio 840. En ese momento, para no acumular el trabajo de revisión y también porque las partidas estaban por agotarse debido al ritmo de trabajo impuesto, se dispuso la paralización del trabajo de campo, quedando únicamente en funciones el personal de control y de dibujo, que continuó sus labores en forma ininterrumpida.

“El 1° de setiembre se logró tener aprobadas 1174 manzanas de las 1872 que fueron levantadas; y dibujadas en limpio 1,104, ordenándose que se reiniciara el trabajo de campo, pero habiéndose observado que una gran mayoría de los jefes de brigada no cumplían sus funciones en forma eficaz, lo cual obligaba a la sección de Gabinete a multiplicar su labor, se dictó en la Sociedad de Ingenieros un Cursillo de Capacitación a fin de preparar al elemento de campo, lo cual nos dio magníficos resultados.

“el record de trabajos al 31 de diciembre último después de medidas dictadas para su mayor rendimiento, es el siguiente:

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| Manzanas levantadas | 2,193 unidades. |
| Manzanas aprobadas | 1,298 ” |
| Manzanas en limpio | 1,245 ” |
| Manzanas por revisar o rectificar | 895 ” ” (lb.). |

Estadística del Catastro Urbano

La clasificación estadística de los datos urbanos requerían de una catalogación “en un sistema que permitiese a la ONPU realizar no sólo el análisis particular de cada propiedad, sino también, de zonas y sectores de la ciudad” (lb.).

Inicialmente la información se fue recogiendo “en hojas especiales; pero posteriormente se ha escogido el sistema “Keysort” para el control estadístico en vista de las enormes ventajas que ofrece y de la experiencia que en este sentido han tenido diversas instituciones de planeamiento en los Estados Unidos” (Ib.).

Un equipo especialmente preparado ha iniciado sus funciones en la primera quincena de agosto del año en curso, habiendo logrado al 31 de diciembre el siguiente record:

| | |
|--|--------------|
| Traslado de datos de las hojas antiguas a las fichas Keysort en borrador | 917 manzanas |
| Fichas preparadas | 223 ” |
| Fichas terminadas | 814 ” |

Junto con el trabajo mecánico de la confección de las fichas se está compilando todos los datos indispensables para un estudio estadístico de los sectores: industrial, comercial y residencial de Lima y el Callao (Ib.).



Fig. 129. Palacio Concha.

Expediente Urbano

El Plano de Lima Metropolitana, conjuntamente con el de la Provincia Constitucional del Callao y sus respectivos distritos para un mejor análisis ha sido dividido en 48 zonas a escala 1:5000, donde diferenciado los achurados, éstos corresponden a la altura de construcción, diferenciados por color se encuentran los materiales empleados y se acompañan de “un informe urbano que contiene los datos del tipo de vivienda, el estado de la misma y el uso de la tierra” (Ib.).

El plano básico de la ciudad se levantó completamente en escala 1:25,000, teniendo como referencia el plano levantado por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, agregándose todas las nuevas urbanizaciones y marcando con líneas de punto las las obras que no han sido

efectuadas, siendo esto necesario para poder realizar la labor antedicha (esc. 1:5,000). “Era la primera vez que trabajábamos en escala 1:5,000 y 1:25,000” nos manifiesta José Domenack⁶⁵.

Diversos planos se elaboraron con los datos obtenidos del catastro y de otras fuentes:

- Plano de los Barrios clandestinos
- Planos de las zonas de estacionamiento de los vehículos y volumen de tránsito del sector central.
- Plano de la Densidad de Población, y
- Plano de las áreas verdes.

Entonces se hallaban en dibujo otros planos que servirían “para determinar todos los elementos que son indispensables analizar para hacer un estudio de las verdaderas necesidades de la población” (Dorich, 1950: 3).

También ese año se hizo una “reducción a escala 1:5,000 de 520 manzanas del Catastro, y de 201 manzanas a escala 1:2000, y se han recogido los datos del volumen de circulación de 40 intersecciones, algunas de las cuales, como las de la Plaza de la Salud, Avenida Grau y avenida Iquitos, en forma detallada y con todos los movimientos” (Ib.).

Red Arterial de Tránsito Rápido Pesado

De acuerdo a lo dispuesto en la R.S. N° 256 “se ha terminado el trazo de esta red arterial cuyo primer tramo, entre el km 22 de la Carretera Panamericana y la Carretera a Atocongo, corresponde al proyecto ejecutado por la Dirección de Caminos del Ministerio de Fomento cuyas obras están prácticamente terminadas. Los tres tramos que comprenden el mencionado trazo han merecido la aprobación del Consejo Nacional de Urbanismo” (Ib.).

Estudios Adicionales al Plan Piloto de Lima.

Adicionalmente a los estudios preliminares aprobados por el Gobierno “al prestar su conformidad con el Plan Piloto de la Gran Lima” (Ib.), se han llevado a cabo otros estudios complementarios:

1. **Procedencia de Alimentos**, a base de los partes diarios de los Mercados Mayorista y Minorista y del Ferrocarril Central, representando en forma gráfica y numérica, las cantidades mensuales que remite cada departamento
2. **Estudios preliminares de zonificación** de la región urbana.
3. **Distribución de la población**, representando en forma gráfica la densidad de cada manzana.
4. **Usos de la tierra**, para lo cual se ha dividido la región urbana en zonas de vivienda, industria, comercio, comunicaciones, etc., proponiendo una organización racional de dichos usos.
5. **Red arterial**, clasificando las vías de tránsito que deben limitar las unidades de barrio en arterias de segunda categoría (grandes avenidas) y de tercera categoría (de comunicación local).
6. **Situación de las escuelas**, haciendo su análisis a base de su naturaleza, cantidad de alumnos, ubicación y grado de instrucción que imparten.
7. **Parques infantiles**, determinando el área de cada uno de ellos y su ubicación dentro del perímetro urbano.

⁶⁵ Entrevista personal en 2006. Domenack igualmente manifestó la amistad que lo unió a Paul Lester Wiener, dado que ambos compartían la afición por la natación. Los hijos de Domenack, Juan Carlos y Ernesto, llegaron a ser nadadores calificados, siendo Juan Carlos además un distinguido arquitecto proyectista del medio local y padre Juan Carlos Domenack Calvo, también de arquitecto.

Estos estudios son parciales, pues no se han concluido con los datos catastrales. Excepción lo constituyen los números 1, 6 y 7.

Culmina Dorich con su Memoria:

“Finalmente, como complemento de detalle para el Plan Regulador se han preparado en varias láminas, las soluciones para una primera etapa, con las intersecciones de las siguientes arterias: Avenida Orrantia, Camino Real y Av. San Isidro; planeando la prolongación y ampliación de Camino Real, que se ha de convertir en arteria principal.

“También en San Isidro se ha estudiado la remodelación de una unidad, habiéndose terminado ya los planos respectivos” (lb).



Fig. 130. Paso a desnivel en Circunvalación, principios de los 50s.



Fig.131. Lima hacia 1948. *l'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 33, 1951

CAP. 5 EL PLAN PILOTO DE LIMA (1948-1949)

El Plan Piloto de Lima, publicado por la ONU en 1949, tiene el carácter de una publicación casera, o “documento de trabajo”, pues su presentación es sencilla, y está presidida por una carátula en cartulina verde impresa sin mayor trabajo de edición. No consigna fecha ni datos del editor. Asimismo no consigna los créditos de rigor del equipo que preparó la propuesta ni sus asesores. Cosa similar ocurre con la publicación del Plan en *El Arquitecto Peruano* (Ene-Feb.1950).

Finalmente, luego de 48 años, Dorich (1997: 84) corrige esa omisión, parcialmente, sin llegar a incluir a los jefes de departamento entre sus colaboradores: “En la elaboración de los primeros estudios urbanos de Lima intervinieron, además de los jefes de los tres departamentos técnicos, los arquitectos Mario Bianco, Ernesto Gastelumendi, Humberto Suito y José Domenack, así como el abogado Dr. Eduardo Glave”. Sabemos por datos aportados por Domenack, que Julio Viale y Javier Cayo también laboraron.

Sin embargo, en la memoria⁶⁶ que Dorich presenta al Consejo Nacional de Urbanismo en abril de 1949, sí se cumplen con esos “requisitos formales” de dar cuenta del equipo de trabajo que elaboró y participó del mencionado plan Piloto de Lima.

⁶⁶ Se dispone de un ejemplar de dicha “memoria” en la Biblioteca del PosGrado de la FAUA-UNI gracias a la gentil donación que hizo la familia del fallecido “Carlín” Williams. Rogers también apoyó a Bonet en 1948 en el Plan de Buenos Aires.



Figs.132 y 132a. ROA y el arq. José Dómenack, 2007.

En esta Memoria, de 16 páginas más 3 cuadros anexos, un esquema del sector central de Lima más otros planos en A3, color, se da cuenta del equipo de profesionales de la ONPU que han intervenido en la elaboración del Plan Piloto de Lima:

- Luis Dorich Torres, Ingeniero Urbanista
- Roberto Pérez del Pozo, Ingeniero Civil
- Mario Bianco, Arquitecto (italiano)
- Ernesto Gastelumendi, Arquitecto
- Javier Cayo Campos, Arquitecto (graduado en Santiago de Chile)
- Humberto Suito, Arquitecto
- José Dómenack, Arquitecto (graduado en Santiago de Chile)
- Eduardo Glave, Abogado

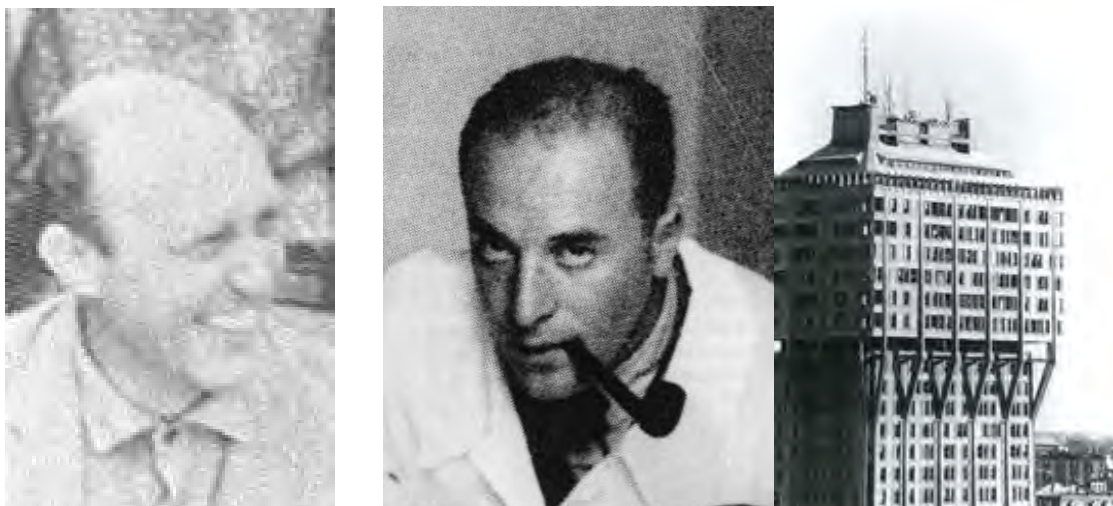
Agradece Dorich “a los señores miembros del Consejo que nos han asistido con sus sugerencias durante la elaboración de este estudio, así como a los arquitectos extranjeros Srs. Wiener, Sert y Rogers⁶⁷ por su graciosa colaboración en igual sentido (sugerencias)”.

Los miembros del Consejo Nacional de Urbanismo a los que iba dirigida la memoria del PPL de Lima eran:

- Presidente del Consejo Nacional de Urbanismo: Tnte. Coronel Alfonso Llosa Gonzáles Pavón, Ministro de Fomento y Obras Públicas,
- Alcalde de Lima: General de Brigada Pedro Pablo Martínez
- Director General de Salubridad: Doctor Aníbal Álvarez López
- Delegado del Estado Mayor General del Ejército: Coronel Luis E. Lizárraga
- Delegado del Estado Mayor General de Aeronáutica: Teniente Comandante Antonio Antonio Ordóñez de la Haza
- Sub-Director de Urbanismo del Ministerio de Fomento: Ingeniero Salvador Boza Ezeta.
- Director de Obras Públicas de la Municipalidad de Lima: Ingeniero Julio Haaker Fort
- Delegado de la sociedad Geográfica de Lima: Ingeniero Gustavo Lama Arrigoni.
- Catedrático de Historia designado por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos: Doctor Teodosio Cabada
- Delegado de la Sociedad de Arquitectos del Perú: Arquitecto Luis Miro Quesada Garland.

⁶⁷Ernesto Nathan Rogers, Arquitecto y urbanista italiano, amigo de Bianco, miembro de los CIAM, miembro de la que sería la prestigiosa firma BBPR, autora de la famosa Torre Velasca en Milán, y tío de Richard Rogers, estuvo en Lima a inicios del 49 visitando, la ciudad, dando charlas y conferencias, volando luego a Washington de regreso a su patria (EAP, marzo de 1949).

- Delegado de la Corporación Nacional de la Vivienda: Ingeniero David Vega Christie.
- Delegado del Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos: Arquitecto Enrique Seoane Ross
- Ingeniero Sanitario Designado por el Ministerio de Fomento y Obras Públicas. Ingeniero Alfonso Pons Muzzo.
- Delegado del Colegio de Abogados de Lima. Doctor (Abogado) José Valencia Cárdenas
- Catedrático de Economía designado por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos: Doctor Erasmo Roca.
- Delegado de la Escuela Nacional de Ingenieros del Perú: Ingeniero Alberto Alexander.
- Delegado del Instituto de Urbanismo del Perú: Ingeniero Luis Ortiz de Zevallos Paz Soldán.



Figs. 133: Javier Cayo Campos,

Fig. 133a. E.N. Rogers y la Torre Velasca de BBPR, Milán, 1958.

Finalmente el Plan Piloto de la Gran Lima es aprobado en sus lineamientos generales por el Consejo Nacional de Urbanismo en Sesión del 3 de agosto de 1949, el cual es refrendado por la Resolución Suprema N° 256, del 12 de setiembre de 1949, el cual además autoriza a la ONPU "a efectuar los estudios del Plan regulador de Lima, de acuerdo a los lineamientos Generales del Plan Piloto" (Artículo 1°).

Asimismo se aprueban "los siguientes trazados del plan arterial considerados en el referido Plan Piloto (Artículo 2°):

"A) Prolongación de la Avenida Tacna, Ayacucho (antes Abancay) y Bolivia, así como la circunvalación por el Malecón a lo largo del río Rímac (Plano N° 1).

"B) Prolongación del desvío de la Panamericana Sur, en actual ejecución por la Dirección de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, desde la carretera a Atocongo hasta su empalme con las Carretera Central, y Panamericana Norte, mediante una vía paralela al Ferrocarril de Lurín, que continuará hasta el Río Rímac y luego por la margen derecha de este río hasta el Puente del Ejército (Plano N° 2).

"C) Construcción de una autopista entre Lima y Callao a lo largo del terraplén del muro de defensa del Río Rímac, y su unión con el sistema de vías especificado en el inciso B (Plano N° 2)".

La Municipalidad será la responsable de la ejecución inmediata de las obras consideradas en el inciso A (Artículo 3°).

La ejecución de las obras descritas en los incisos B y C, correrán por cuenta del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, por intermedio de la Dirección de Caminos y Ferrocarriles (Artículo 4°).



. Fig. 134. Postal del Terminal Aéreo de Limatambo.



Fig. 135. Facultad de Arquitectura de la UNI, por Mario Bianco, 1954.

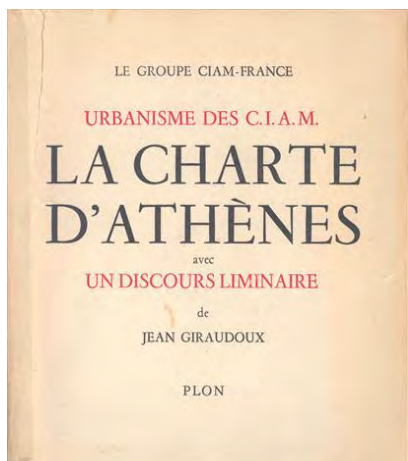


Fig. 136 y 137. Le Corbusier: Carta de Atenas, 1938; y J.L. Sert: Can Our Cities Survive. 1942.

5.1 Estructuración del Plan Piloto de Lima

El Plan Piloto se estructura de una manera sencilla en dos partes: Análisis y Las Soluciones: Veamos su contenido

Análisis

- Ubicación Geográfica
- Desarrollo Urbano de Lima
- La ciudad y sus Regiones
- Las Regiones de Lima
- Situación Actual de la Edificación
- Distribución de la Población
- Usos de la Tierra
- Áreas Verdes
- Circulación
- Dinámica Actual
- Análisis del Sector Central
- Conclusiones

Las Soluciones

- La Región Suburbana
- Dinámica Propuesta
- Sistema Arterial
- Obras que se Realizan
- Usos de la Tierra
- Estudios Posteriores al Plan Piloto
- El Sector Central

Esta estructura de plan está muy en consonancia con el documento denominado “Plan”, publicado por la ONPU en 1948. Y de hecho se da esa consonancia pues la experiencia de la ONPU, entonces ocupado con el Plan Piloto de Lima, conlleva a ello.

En el mencionado documento se habla del plan en función de etapas:

- I. Recopilación de datos: físico, legal y económico.
- II. Análisis
- III. Objetivos: habitar, trabajar, recrearse y circular.
- IV. . Soluciones.

Esto, traducido al Plan Piloto significa que el punto I (Recopilación de datos: físico, legal y económico), conlleva al punto II (Análisis); y el punto III (Objetivos: habitar, trabajar, recrearse y circular), conlleva al punto IV (Soluciones).

Cualquier parecido con el Plan Piloto, no es ninguna coincidencia. El Plan Piloto de Lima es la base de este documento denominado “Plan” Es así como se elaboran también los planes reguladores de Matarani y Tacna y toda la saga siguiente. La generatriz de todos los Planes Reguladores y sus respectivos Planes Pilotos elaborados por la ONPU se encuentran en el Plan Regulador de Lima y su primera etapa denominada Plan Piloto de Lima.

Sin embargo, la memoria explicativa elevada al consejo Nacional de Urbanismo había sido mucho más sencilla (resumida):

- I. Delimitación de Regiones
 1. Región Alimenticia
 2. Región Sub-Urbana
 3. Región Urbana

- II. La Región Urbana
 1. Delimitación del área urbana
 2. Crecimiento de la población
 3. Vías de acceso
 4. El Sector Central
 5. El Centro Cívico

- III. Conclusiones (lineamientos generales)
 1. Encauzamiento del desarrollo de la Región Urbana de Lima de acuerdo a etapas⁶⁸.
 2. Construcción del esquema arterial de vías de acceso y de circunvalación.
 3. Reglamentación para remodelación del Sector Central y estructuración del centro cívico



Fig. 138. Lima vista hacia el sur. 1943.

⁶⁸

- a) Edificación total de los terrenos actualmente sin construir.
- b) Urbanización de los terrenos rústicos rodeados de urbanizaciones.
- c) Urbanización paulatina de los terrenos ubicados entre la Av. Progreso y la Av. Colonial.

Se dice que *después de la batalla todos son generales*, sobre todo si a la luz de los avances en la planificación aparecen aspectos que inicialmente no eran considerados en los albores de la planificación funcionalista, entonces, eminentemente de orden físico⁶⁹, a despecho de los preceptos de la Carta de Atenas que hace referencia a aspectos sociales y económicos. Sin embargo, al Plan Piloto de Lima habría que juzgarlo en su momento histórico: “las circunstancias en que se elabora (...) éste debe ser entendido en los términos en que el movimiento moderno concebía el urbanismo y su instrumento más conspicuo: el plan urbano.” (Salas, 2004: 28). Entre otras, el Plan Piloto de Lima presenta omisiones en su presentación.

Guardando las distancias con consideraciones contempladas en el Plan de Estructuración Urbana de Lima Metropolitana a 1996(1986), en el PLANDEMET (1992), veamos algunas “ausencias” a este respecto:

- Presentación de rigor de autoridades de la ONPU, la estructura funcional.
- Antecedentes
- Normativa propiciatoria
- Los objetivos
- Resumen ejecutivo
- Alcances y limitaciones
- Contexto legal
- Marco Conceptual
- Alcance temporal (horizonte de planeamiento.
- Metodología (Fase investigativa. Plantedamiento de las Hipótesis; Confrontación con la realidad urbana de Lima. Fase propositiva)
- Escenarios futuros
- Recomendaciones para la gestión del Plan
- Instrumentos del Plan
- Recomendaciones para la implementación del Plan.

Estas “ausencias” deben entenderse al tiempo histórico de elaboración del Plan Piloto de Lima. Indudablemente sería una exageración la solicitud de todos estos aspectos. Basta con observar que el Plandemet, con todas las consideraciones en avance en materia de planificación ya no solamente física sino también social, económica, de gestión y estratégica, poco ha podido hacer por una Lima cuyo crecimiento y desarrollo se niega aser dirigido por las fuerzas de la planificación, obedeciendo más a factores del orden del *laissez-faire*⁷⁰.

Basta un vistazo al Plan Piloto de Buenos Aires (1937-1947) para tener una idea del contenido de uno de esos planes funcionalistas, aunque en este caso anterior a la Carta de Atenas y que Corbu, diez años después (1947), intenta “actualizarlo” y ofrecerlo al gobierno Argentino con el siguiente esquema:

1. Concentrar la Ciudad
2. Transformación Molecular de la Ciudad
3. El despertar del Sur.
4. Sistema Cardíaco
5. Los Elementos
6. Los Órganos
7. El Comienzo de la Acción. El “Estallido”.
8. Resultados Éticos y Estéticos. Provocar lo Impecable.

Visto este esquema, resalta bastante lo demagógico o poético del enfoque, según se quiera ver, antes que lo técnico, debido especialmente por el carácter “revolucionario” que el buen corbu impreme a sus obras. En este caso parece más un cuadro de buenas intenciones. No hay consideraciones sobre el centro cívico, que ya había trabajado en Saint Dié en 1946. La frustración platense no se hace esperar. El Cuervo ha perdido el queso del pico.

⁶⁹ De hecho que la planificación al estar en manos de arquitectos entonces tenía que hacer énfasis en lo físico, pues las herramientas y la obra del arquitecto siempre han estado vinculadas a la transformación de la ciudad en los aspectos estéticos y de orden físico.

⁷⁰ Dejar hacer

Cuatro años después en el Plan Piloto de Bogotá (1951), y una portañía frustración más en su haber, el tenor cambia hacia uno más de orden técnico, aunque sólo en apariencia:

Table des Matières:

Chapitre I: Prescriptions du Contrat

Chapitre II: Preambules

Chapitre III:

Le Plan Directeur

- | | |
|---|---|
| A. <i>Plan Régional</i> (échelle: 1/100,000) | — <i>Situation du Bogota dans le pays</i> — <i>Analyse du Plan Bogota</i> |
| B. <i>Plan métropolitain</i> (échelle: 1/25,000) | — <i>Habitar</i> — <i>Travailler</i> — <i>Cultiver le Corps et l'Esprit</i> — <i>Circuler</i> |
| C. <i>Pan Urbain</i> (échelle: 1/10,000) | — <i>Zonage</i> — <i>Habitar</i> — <i>Travailler</i> — <i>Cultiver le Corps et l'Esprit</i> — <i>Circuler</i> — <i>Dossier Annexes du Zonage et du Circulation. Application a des Secteurs Precis.</i> |
| D. <i>Plan du Centre Civique</i> | — <i>Zonage</i> — <i>Circulation</i> |

Chapitre IV: Conclusion



Fig. 139. Vista del centro de Lima hacia el noreste. 1944.

En el Plan Piloto de Bogotá vemos una aproximación paulatina tanto al *Plan Urbain* como al *Plan du Centre Civique*. El esquema con que se aborda está en relación directa con las cuatro funciones básicas de la Carta de Atenas, *habitar, travailler, cultiver le corps et l'esprit y circuler*, a la que se ha incorporado la quinta función pregonada por Sert, el Centro Cívico, y que Corbu ya había tenido la oportunidad de experimentar en Saint Diè en 1946. Comparado con el Plan piloto de Buenos Aires, aquí lo que observamos es pragmatismo puro, sólo en el esquema, y sistematización del plan en una matriz de doble entrada: por un lado las diversas escalas del plan y el Centro Cívico, y por otro lado las cuatro funciones básicas.

En el Plan Piloto de Lima, también observamos la matriz de doble entrada, pero de una manera más elemental: por un lado las etapas de planificación abreviadas: Análisis y Soluciones, y por otro lado, aspectos de la estructuración territorial y urbana: las regiones, la edificación, población, usos de la tierra, áreas verde, circulación, dinámica, sector central.

El centro cívico no llega a figurar en la publicación "oficial" de la ONPU, sin embargo sí está presente en el mimeografiado de la ONPU de Abril de 1948 elevado al CNU, y que incluyó un esquema (¿elaborado por Sert?) que el CNU aprobó dentro del Plan Piloto (Dorich, 1996: 93). La ubicación de ese centro cívico coincidía con el terreno desocupado de la penitenciaría, donde actualmente se encuentra el edificio que fue concebido como Centro Cívico y comercial de Lima y ahora es sede del Real Plaza, un "verdadero" centro comercial limeño, con todas sus frivolidades incluidas.

Por otro lado tenemos el esquema del Plan del Gran Londres (1944), una organización lineal que, sin embargo, tiene que compatibilizarse a partir de la observación de la tendencia a formar cuatro anillos concéntricos con un determinado grado de urbanización, y que indicaban la expansión de Londres más allá de los límites de su condado.

1. Crecimiento externo de Londres
2. Distribución de la población.
3. Descentralización
4. Industria.
5. Comunicaciones
6. Clasificación de la Tierra y la agricultura.
7. Recreación al aire libre: espacios abiertos.
8. Planeación de la comunidad: estándares
9. Servicios públicos
10. Análisis detallado de la población e industria actual y nuevos sitios.
11. Estudios detallados
12. La provisión de viviendas
13. Diseño y comodidades.
14. Administración: aspectos financieros y períodos de realización. Además tenía una serie de apéndices relativos a población, migraciones, estudios de descentralización, nuevas ciudades satélite, industria, agua, autoridades de planeación, comités ejecutivos, etc.

Los anillos se definen del siguiente modo:

1. The Inner Urban Ring (El Anillo Urbano Interno)
2. The Suburban Ring (El Anillo Suburbano)
3. The Green Belt Ring (El Anillo del Cinturón verde)
4. The Outer Country Ring (El Anillo exterior)

Vemos en el esquema del plan londinense, la tendencia a un pragmatismo que obedece a una realidad y una necesidad inmediata acuciante. La culminación de la Guerra ha dejado demasiadas heridas y cicatrices, y es el momento de la reconstrucción de la ciudad.

Un pragmatismo muy parecido encierra el esquema bajo el cual se estructura el Plan General de Ordenación de Madrid, conocido como Plan Bidagor (1944-46), "con el se quiso ordenar urbanísticamente no sólo el territorio de la capital, sino los términos municipales colindantes.

(...) abordó los problemas del ‘Gran Madrid’ en su conjunto y llevó su reflexión más allá de los límites administrativos municipales” (González Blasco⁷¹, 2003: 9):

- 1° La Capitalidad
- 2° La ordenación ferroviaria
- 3° Los accesos a la ciudad
- 4° Zonificación
- 5° La ciudad antigua y su reforma
- 6° La terminación del ensanche
- 7° El nuevo ensanche de la prolongación de la Castellana
- 8° El extrarradio
- 9° Los suburbios
- 10° Los límites de la ciudad y los anillos verdes
11. La ordenación de la industria.
12. Los poblados satélites.

No obstante estar ante un plan cuya manifestación estética lo emparenta con las propuestas del tipo monumentaloides de la Ciudad Bella, su problemática, muy concreta, se resuelve con un pragmatismo muy similar al del Plan del Gran Londres (1944).

Queda para la anécdota, el esquema⁷² bajo el cual se presenta en *l’Architecture d’Aujourd’hui* el *Plan Directeur de Lima, Pérou*, artículo bajo la autoría de Wiener y Sert, y con toda probabilidad sin la participación de Dorich, que es mencionado junto a los autores del artículo, como Director de la ONPU. Los “socios” de Wiener y Sert:

| | |
|--|--|
| — Preliminar | |
| — Topografía | Situación con respecto a todo el país Lazonacostera La sierra La selva Desarrollo del área metropolitana |
| — La distribución básica de las diferentes zonas | Hábitat Industria Centro Cívico |
| — Vías urbanas | Aeropuerto Comunicaciones Red Nacional Red Urbana y Suburbana |

⁷¹ Gonzalo Blasco Juan. Presentación, en Plan Bidagor 1941-1946. Publicado por la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, Conserjería de Obras Públicas y Transporte. Comunidad de Madrid. Editorial Nerea, 2003. Madrid. ISBN: 84-89569-87-8.

⁷² Traducción del autor.



Fig. 140. Paul Lester Wiener

5.2 La “Introducción” del Plan Piloto de Lima. ¿Apocalipsis Now?

El advenimiento de la era maquinista haprovocado inmensas perturbaciones enél comportamiento de los hombres, ensu repartición sobre la tierra y en susempresas. Movimiento irrefrenado deconcentración de las ciudades a favor delas velocidades mecánicas, evoluciónbrutal sin precedentes en la historia, yque es universal. El caos ha entrado enlas ciudades.

Carta de Atenas. A. Generalidades

En los últimos años del siglo pasado y en lo que va del presente, la mayoría de las ciudades han desarrollado vertiginosamente y sin ningún control. Las condiciones de vida del ser humano - razón de ser de las ciudades- se han tornado insufribles: falta de parques y de lugares de descanso; apiñamiento de edificios y de gente; congestión de tránsito; escasez de facilidades para el abastecimiento y la cultura, etc., son las características más corrientes de cualquier panorama urbano.

Las ciudades que han insistido en desarrollar sin un plan urbanístico científicamente estudiado han terminado por atrofiarse y las condiciones de vida se han convertido en verdaderamente penosas”.

En el Perú como en los demás países, las deficiencias de las ciudades son numerosas. Por lo tanto es impostergable, la necesidad de enfocar a la brevedad posible nuestros problemas urbanos estudiando soluciones integrales.

En la presente publicación se hace un resumen de los estudios efectuados para el Plan regulador de Lima, que ha sido enfocado desde tres puntos de vista diferentes pero estrechamente vinculados entre sí: región alimenticia, región sub-urbana y región urbana.

Plan Piloto de Lima. Introducción

La Introducción es una presentación casi apocalíptica de la situación urbana donde además confunde conceptualmente crecimiento de las ciudades con desarrollo⁷³: “En los últimos años

⁷³ Siendo honestos, en aquella época daba lo mismo hablar de crecimiento que de desarrollo, habiendo la planificación contemporánea diferenciado ambos conceptos.

del siglo pasado y en lo que va del presente, la mayoría de las ciudades han desarrollado vertiginosamente y sin ningún control. Las condiciones de vida del ser humano - razón de ser de las ciudades- se han tornado insufribles: falta de parques y de lugares de descanso; apiñamiento de edificios y de gente; congestión de tránsito; escasez de facilidades para el abastecimiento y la cultura, etc., son las características más corrientes de cualquier panorama urbano”

Todo el “rollo” de la crítica y el “maleteo” apreciado, ya están escritos en La Carta de Atenas, y son válidos para todas las ciudades y de aplicación mecánica: “El advenimiento de la era del maquinismo ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su distribución sobre la tierra y en sus actividades mismas; movimiento irrefrenado de concentración en las ciudades al amparo de las velocidades mecánicas; evolución brutal y universal sin precedentes en la historia. El caos ha hecho su entrada en las ciudades” (Carta de Atenas, parte A. Generalidades).

Pero esto no es nada nuevo, pues forma parte de la estrategia de la modernidad de negar validez al pasado. Ya lo habían ensayado Sert y Wiener en Chimbote cuando la emprenden contra el trazado de Meiggs, una estrategia que Sert ya había aplicado contra Cerdá en el Plan Maciá: El actual trazado que toma base la anticuada cuadra de 100 x 100 m da como resultado lotes de una profundidad excesiva que malgastan un 36% de la superficie de 10.000m² de dichas cuadras. Esta superficie perdida no puede ser eficazmente recuperada como espacio verde, deporte o instalación de servicios colectivos (...) Libre el plano de las limitaciones que imponen las cuadras de 100 x 100 m, puede agruparse las viviendas en forma a la vez variada y racional”. Dorich había apoyado al equipo de Wiener y Sert en Chimbote, inicialmente contratado por la Corporación Peruana del Santa y luego al frente del equipo de la ONPU, que colabora con el Plan Piloto de Chimbote.

También en el apocalíptico *Can Our Cities Survive?* (1942), luego de leer “Las condiciones de vida del ser humano - razón de ser de las ciudades- se han tornado insufribles”, podría uno pensar que la filosofía de la vivienda o casa como una “máquina para vivir”, y por tanto la ciudad como una factoría para vivir (o sufrir), quedaba en el pasado. Sin embargo, tanto en el PPL como en sus obras posteriores en Latinoamérica, Sert y TPA hicieron uso y abuso de aplicación mecánica de los principios CIAM o Le Corbusianos

Vuelve a confundir desarrollo con crecimiento y surge una afirmación temeraria respecto a las grandes ciudades, muchas de las cuales son consideradas paradigmas de belleza, orden y armonía, y sin contar con un “plan urbanístico científicamente estudiado”:

“Las ciudades que han insistido en desarrollar sin un plan urbanístico científicamente estudiado han terminado por atrofiarse y las condiciones de vida se han convertido en verdaderamente penosas”. Parecería que estuviéramos ante un caso como el de Calcuta, pero ese no es el caso de Lima ni de las ciudades del Perú, como tampoco lo es de las grandes ciudades latinoamericanas. Pero una verdad de Perogrullo recalca nuestra cruda, dura y ruda realidad haciendo énfasis en la integralidad de las soluciones: “En el Perú como en los demás países, las deficiencias de las ciudades son numerosas. Por lo tanto es impostergable, la necesidad de enfocar a la brevedad posible nuestros problemas urbanos estudiando soluciones integrales”.

La introducción culmina mostrando la visión que asume el Plan Regulador de Lima, “que ha sido enfocado desde tres puntos de vista diferentes pero estrechamente vinculados entre sí: región alimenticia, región sub-urbana y región urbana”. Interesante declaración de principios cuya materialización dista mucho de las intenciones.

Indudablemente a través de la introducción nos podemos dar cuenta de la filosofía de la que se ha valido el equipo del PPL para su elaboración, y si hay una cosa que queda claro desde un principio es el principio de la *tabula rasa*, esto es limpiar el terreno para que florezca una nueva ciudad. El complejo de Adán en su versión urbanística y planificadora: Ser (t) moderno, a como dé lugar. Y si es sobre lo antiguo, mejor.



Fig. 141. Terminal aéreo Limatambo, Lima.

5.3“Análisis” en el Plan Piloto de Lima

- *Ubicación Geográfica*
- *Desarrollo Urbano de Lima*
- *La ciudad y sus Regiones*
- *Las Regiones de Lima*
- *Situación Actual de la Edificación*
- *Distribución de la Población*
- *Usos de la Tierra*
- *Áreas Verdes*
- *Circulación*
- *Dinámica Actual*
- *Análisis del Sector Central*
- *Conclusiones*

Plan Piloto de Lima.Análisis.

Como primer acuerdo del Consejo Nacional de Urbanismo se aprueba el organigrama preparado por la ONPU en el que se daba prioridad a la confección del Expediente Urbano de Lima, como se denominó el documento en el que se compiló la información para el análisis de la realidad física, social y económica que permitió determinar los principales problemas urbanos con el fin de proponer alternativas de solución más convenientes (Dorich, 1997: 84). Se trabaja sobre el Plano Básico de Lima y alrededores, levantado por la Subdirección de Obras Sanitarias del Ministerio de fomento en 1944. Los censos de población de 1940 fueron la base de los estudios de carácter social. Tanto los Departamentos de Expediente Urbano y Catastro contribuyen al “Análisis”. (Ib.).

La etapa de Análisis comienza con Ubicación Geográfica. Sin embargo, una somera observación nos permite apreciar la ausencia de la Vivienda como problema, cuyo diagnóstico pormenorizado será de conocimiento público recién en 1958 con el estudio de Adolfo Córdova *La Vivienda en el Perú*, por encargo de la Comisión de la Reforma Agraria y la Vivienda. Pero no es sólo la vivienda la única ausencia, lo es también el comercio, la industria, el equipamiento

en general, etc. Sucede que el catastro no se hallaba completo, y en esas circunstancias resultaba difícil todo análisis y por tanto cualquier diagnóstico.

Pero, no era esta la opinión de los “especialistas” y estudiosos de entonces. Una de las voces más autorizadas del momento, la del italiano Mario Bianco, vocero de “Espacio” para asuntos de urbanismo, que había trabajado en El Plan Piloto de Lima, con publicaciones permanentes sobre el tema opina: “No cabe duda que el problema del desarrollo de la gran (sic) Lima haya sido analizado por la ONPU con toda la posible profundidad, y que las conclusiones, traducidas en el plano de zonificación, estén sólidamente fundamentadas” (Bianco, 1950: Espacio n° 4, p. 11).

La etapa de “Análisis” del Plan Piloto es lo que en el planeamiento se denomina como *Diagnóstico*. La siguiente etapa sería entonces el *Pronóstico*. Muy prematuro resultaba el Plan Piloto para estas consideraciones pues de frente se salta a “Las Soluciones”.

Sin embargo, al abordarse el plan con la información incompleta, el Plan Piloto tiene el mérito de haber aplicado los principios del actual planeamiento estratégico, no en sus detalles pero si en su esencia, tal como se colegiría de la definición que de planeamiento estratégico hace Fernández Güell⁷⁴ (2006: 54): Integración de las visiones sectoriales en cuanto a conceptualización, consideración del entorno y cierta comprensión de las relaciones entre ciudades en cuanto a análisis, y concentración en temas críticos y énfasis en la prospectiva en cuanto a proposición.



⁷⁴ Según José Migue Fernández Güell, “en los primeros tiempos (años 80 del siglo pasado) se definía la planificación estratégica como un proceso sistemático dirigido a crear el mejor futuro posible para la ciudad mediante la identificación de amenazas y oportunidades, la optimización de sus puntos fuertes y la minimización de sus puntos débiles”.:

Fig. 142. Ministerio de Educación. 1951-1956.



Fig. 143. Lima en América. Fuente:

5.3.1 “Ubicación Geográfica”

1. La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región.
3. Estas constantes psicológicas y biológicas sufrirán la influencia del medio (situación geográfica y topográfica, situación económica y situación política).
4. De la situación geográfica y topográfica de la naturaleza de los elementos agua y tierra, de la naturaleza del suelo, del clima.

Carta de Atenas. A. Generalidades

La ciudad de Lima, con una latitud de $12^{\circ}03'02''$, longitud de $77^{\circ}02'14''$ y una altura media sobre el nivel del mar de 153 metros, se encuentra en la parte media de la costa del Perú, a 1,400 km. del límite territorial del norte y a 1,350 km. del correspondiente al sur. El valle del Rimac, que le sirve de asiento, se interna hacia la cordillera y por él sigue la carretera de penetración así como el ferrocarril que cruza la cordillera de los Andes, a una altura de 4,800 metros sobre el nivel del mar. Por la misma vía se llega hasta la selva peruana, sirviéndose de la carretera a Pucallpa, ciudad que se halla en un punto navegable del río Ucayali a 680 km. de la capital. A este puerto fluvial llegará el ferrocarril que se encuentra actualmente en estudio.

A lo largo de la costa, la carretera Panamericana, une las provincias del litoral, quedando en esta forma la Capital debidamente conectada con las principales ciudades de las regiones de la costa, de la sierra y de la selva peruana.

El Valle del Rimac, al llegar al Pacífico, está unido con el valle vecino de Chillón, originando una de las mayores concentraciones de zonas cultivables de la costa, pues el área total de ambos valles llega a la cifra de 40,000 ha. aproximadamente.

Desde el punto de vista continental, Lima se halla situada sobre el meridiano de Nueva York, en la parte central del continente sudamericano, sirviendo como centro de comunicaciones de los sistemas aéreos. Su ubicación central, le permite llegar a Nueva York en 16 horas de vuelo, a Río de Janeiro y Buenos Aires en 10 y a Santiago de Chile en 8.

Plan Piloto de Lima. Ubicación Geográfica

La Carta de Atenas da una visión regionalista para afrontar el tema de la ciudad que el Plan Piloto de Lima recoge: “La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región” (A.1.1). En el Plan piloto de Lima, el ítem comienza con un mapa de América, con retórica geopolítica, en cuyo centro se grafica Lima con líneas radiales que lo relacionan con las grandes ciudades de este lado del orbe: Nueva York, La Habana, Bogotá, Lima y Santiago “on line” casi sobre el mismo meridiano. Asimismo *on line* se encuentran México D.F., Lima y Buenos Aires. Finalmente y casi equidistantes los tres: Río de Janeiro, Paramaribo en Surinam y Lima. Lejanos estaban aún los días en que el Perú y Lima, a la luz de la geoeconómica y la globalización o mundialización, geográficamente se vincularía en sus aspiraciones económicas principalmente a la cuenca del pacífico, en especial a la costa asiática (Ministerio de Defensa, 2005: 15).

Aquí se consignan datos de rigor como latitud, longitud, altura media sobre el nivel del mar, ubicación en la costa central del país, casi equidistante del límite territorial con el norte y el sur: 1,400 y 1,350 km respectivamente. El valle del Rímac le sirve de asiento y se interna hacia la cordillera, y por él sigue la carretera de penetración así como el ferrocarril que cruza la cordillera de los Andes, a una altura de 4,800msnm, llegando por la misma vía hacia la selva peruana, sirviéndose de la carretera a Pucallpa, ciudad a orillas del navegable Ucayali ubicado a 680 km de la capital, ciudad a la que debe llegar el ferrocarril “actualmente en estudio” (ONPU, 1950: 4).

Se muestra la relación de Lima con las ciudades de la costa:

“A lo largo de la costa, la carretera Panamericana, une las provincias del litoral, quedando en esta forma la Capital debidamente conectada con las principales ciudades de las regiones de la costa, de la sierra y de la selva peruana” (Ib.).

Se hace mención del sistema de valles⁷⁵ conformado por el valle del Rímac (hablador) y del “chillón”:

“El Valle del Rimac, al llegar al Pacífico, está unido con el valle vecino de Chillón, originando una de las mayores concentraciones de zonas cultivables de la costa, pues el área total de ambos valles llega a la cifra de 40,000 ha aproximadamente” (Ib.).

Se hace mención sobre aspectos geoestratégicos de la ciudad que no son usados para otorgarle la competitividad tan importante que deben tener las ciudades hoy en día:

“Desde el punto de vista continental, Lima se halla situada sobre el meridiano de Nueva York, en la parte central del continente sudamericano, sirviendo como centro de comunicaciones de los sistemas aéreos. Su ubicación central, le permite llegar a Nueva York en 16 horas de vuelo, a Río de Janeiro y Buenos Aires en 10 y a Santiago de Chile en 8” (Ib.).

Igualmente un mapa del Perú nos muestra las rutas de las líneas aéreas de Lima con el resto del país, viéndose la centralidad extrema de la capital con el resto de ciudades (Ib.).

Muy marketeramente, Wiener y Sert explotan en tema de la Ubicación de Lima en relación al país y sus tres regiones naturales⁷⁶ (1951: 46):

“L'etude de Lima ne peut être entreprise en dehors du territoire national, considéré dans son ensemble, cadre naturel de la capitale péruvienne. En effet, le Pérou présente des

⁷⁵ Sistema de valle que nosotros llamaremos “bochinchero” por estar conformado por los valles del Chillón y del “Hablador”, al cual habría que agregarle ese caudal estacional ruidoso denominado “Huayco-loro”

⁷⁶ No debemos de ignorar que para la época, y puede decirse que todavía hoy queda mucho de ello, el Perú era visto en Europa como el exótico y legendario país de los incas.

caractéristiques très spéciales qui ont considérablement marqué et continueront d'influencer le développement et l'aspect general de cette ville⁷⁷ (Wiener, 1951:46).

El artículo comenzaba con tres espectaculares fotos correspondientes a las tres regiones naturales del País y un mapa que muestra la relación transversal de Lima con esas regiones, pasando luego a describir cada una de ellas dentro de un apartado denominado "Topographie":

Situation par Rapport a l'Ensemble du Pays

Les facilités offertes par d'étroites vallées établissant des communications entre les principaux ports et l'intérieur des terres sont d'une importance primordiale au Pérou. En effet, les hautes Cordillères de la chaîne des Andes, disposées parallèlement à la côte et dont la direction générale est Nord.Sud, partagent le pays en plusieurs zones, présentant des caractéristiques propres.

La Zone Cotiere

La bande du littoral est sablonneuse et sèche. La végétation croît vigoureusement dans les parties irriguées mais celles-ci sont rares, situées à une distance considérable les unes des autres et doivent être multipliées. Les possibilités d'évolution et d'amélioration générale du Pérou ont pour condition première de vastes travaux d'irrigation. Les Incas n'ignoraient pas cette nécessité essentielle et étaient passés maîtres dans l'art de résoudre ce problème. De nombreux vestiges de leur activité dans ce domaine (canaux et fossés) existent encore dans tout le pays.

Le climat de ces régions côtières est conditionné par l'influence rafraîchissante du courant Humboldt venant de l'océan antarctique et peut être défini comme un éternel printemps.

La Verte Contrée

Environ à une demi-heure de route de la côte, en se dirigeant vers l'intérieur, on pénètre dans la deuxième zone que l'on peut appeler «la verte contrée». Les routes et les voies ferrées sillonnent les hautes Cordillères où les profondes vallées s'élèvent rapidement jusqu'à 3.000 mètres. A cette altitude, on rencontre de fortes précipitations (chutes de pluies) et une importante variation de température.

La Jungle

Au delà des Cordillères, à une altitude montant jusqu'à 4.000 mètres s'étend la troisième zone, la jungle tropicale au relief plat, d'où les grandes rivières coulent vers la grande réserve d'eau du continent américain qui constitue le bassin de l'Amazone.

Le développement des transports aériens est en voie de révolutionner les conditions générales de vie au Pérou ainsi que dans les autres pays montagneux de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud. Ces changements, si l'on examine la coupe de terrain correspondant à une section transversale du pays et si l'on tient compte de la situation de Lima, apparaissant d'une importance considérable⁷⁸.

⁷⁷“El estudio de Lima puede llevarse a cabo dentro del territorio nacional, considerado como entorno natural de la capital peruana. De hecho, Perú presenta características muy especiales que han marcado y siguen afectando en gran medida el desarrollo y la apariencia general de esta ciudad”. Traducción del autor.

⁷⁸Informe de la situación del país

Las facilidades ofrecidas por los estrechos valles de las comunicaciones que se establecen entre los principales puertos y en el interior son de suma importancia en el Perú. De hecho, la Cordillera de los Andes, dispuesta en paralelo a la costa y cuyas direcciones generales norte-sur, divide el país en zonas, con características propias.

La Zona Costera

La banda de la costa es arenosa y seca. La vegetación crece con fuerza en las zonas de regadío, pero éstas son raras, situadas a una considerable distancia del uno del otro y debe ser multiplicada. Posibilidades



Fig. 144. Lima en el Perú.

desarrollo y la mejora de la condición general de Perú para las grandes obras de riego extensivo. Los incas no eran ignorantes de esta necesidad esencial y eran maestros en el arte de resolver este problema. Muchos vestigios de su actividad en esta área (acequias y canales) aún existen en todo el país.

El clima de estas zonas costeras está condicionado por la influencia de enfriamiento de la corriente de Humboldt desde el Océano Antártico y se puede definir como una eterna primavera.

La Sierra

Aproximadamente a media hora de la costa, hacia el interior, entramos en la segunda área que se puede llamar "la tierra verde" o Sierra. Carreteras y ferrocarriles cruzan los Cordilleres altas, donde profundos valles se elevan rápidamente hasta 3.000 metros. A esta altura, encontramos fuertes lluvias (precipitación) y un cambio significativo de la temperatura.

La Selva

Más allá de la cordillera, luego de cruzar alturas de 4.000 metros se encuentra la tercera zona, la selva tropical en el paisaje llano, donde el flujo de los ríos desemboca en las vastas reservas de agua en las Américas que constituyen la cuenca del Amazonas.

El desarrollo del transporte aéreo está revolucionando las condiciones generales de vida en el Perú y en otros países montañosos de América Central y América del Sur. Estos cambios, si nos fijamos en la sección transversal de los países y teniendo en cuenta la situación de Lima, parece de gran importancia.

(Traducción del autor).



Fig. 145. La zona de influencia de Lima. Fuente: *l'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 33, 1951.



Fig. 146. Sección transversal de los andes por Lima. Fuente: *l'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 33, 1951.

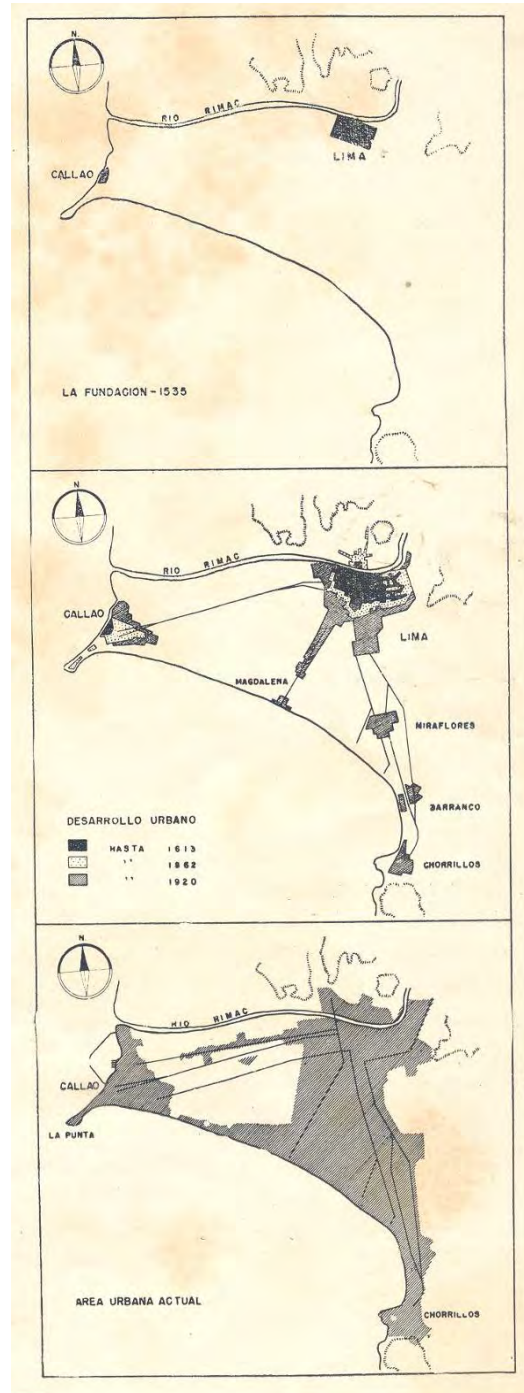


Fig. 147. Lima, 1535, 1950.

5.3.2. "Desarrollo Urbano de Lima"

Circunstancias particulares a través de la historia han determinado los caracteres de la ciudad: defensa militar, descubrimientos científicos, administraciones sucesivas, desarrollo progresivo de las comunicaciones y de los medios de transportes (vías terrestres). Vías fluviales y marítimas ferrocarriles y vías aéreas.

Carta de Atenas. A.7

Francisco Pizarro fundó la ciudad de Lima el año 1535. Lo hizo siguiendo los procedimientos usuales de la época y cumpliendo las instrucciones que para tal efecto eran impartidas desde España.

La flamante ciudad se ubicó en el terreno más apropiado del valle del Rímac. Su plano estaba formado por calles rectas que se cortaban cada 150 varas y orientadas de tal manera que la mitad de cada casa recibía sol mientras la otra mitad gozaba de sombra.

Cada manzana se dividía en cuatro solares iguales, en cada uno de los cuales se construyó una casa para uso de una familia. Los amplios lotes formados de esta manera, permitían tener huertas y patios espaciosos. La calle sólo servía para el tránsito y el acceso. Las principales habitaciones tomaban luz y ventilación de los patios interiores. Había tranquilidad en los hogares. Nadie tenía necesidad de acudir al campo en busca de descanso y de reposo.

Poco tiempo después de fundada la ciudad, empieza una intensa actividad de construcciones públicas y particulares. Las congregaciones religiosas levantan sus conventos e iglesias. Las autoridades y vecinos notables construyen locales asistenciales. En 1560, el primer puente une los dos márgenes del río Rímac, lo que da impulso a la comunidad indígena establecida en la zona de "Abajo el Puente" ya reconocida en 1538. Por la misma época empiezan las obras del aprovisionamiento del agua potable para la población.

Otro barrio situado fuera del perímetro urbano se crea en 1568, es el barrio conocido con el nombre de El Cercado, debido a un muro alto que lo rodeaba y cuya finalidad fue la de albergar y proteger a los indios menesterosos, pertenecientes a las encomiendas.

La Universidad de San Marcos se instaló en un local de la Plaza de la Inquisición, siendo la primera en todo el continente americano.

En 1559, Lima tenía una población de 14,262 habitantes y una superficie ocupada por 314 manzanas urbanizadas, con una densidad de 44 personas por hectárea. Es decir, que en término medio, correspondía aún la proporción para cada familia, tal como cuando Pizarro fundó la ciudad.

Quince años más tarde se efectuó un censo que arrojó una población de 25,434 habitantes duplicándose la cifra anterior. Sin embargo, la superficie urbanizada aumentó solo muy ligeramente: se había dado comienzo lógicamente, a la subdivisión de la propiedad.

La aparición de los piratas en los mares del Sur obliga al amurallamiento de la ciudad en 1685. Lima se convierte así en plaza fuerte. Solo dos siglos después, las necesidades de espacio edificable hicieron desbordar los antiguos trazos de las murallas.

El progreso de Lima continúa con sólo las interrupciones, causadas por los terremotos. La guerra entre España e Inglaterra y los acontecimientos precursores de la independencia son factores que retardaron el desarrollo urbano que venía efectuando.

En 1791, la población había aumentado a 52,627 habitantes y el área total de la ciudad comprendía 400 manzanas.

A principios del siglo XIX se inicia la nueva guerra entre España e Inglaterra, la que determina la construcción de edificios militares y obras de defensa en el puerto del Callao y en la ciudad de Lima. Pero luego, los acontecimientos que culminaron con la proclamación de la independencia, paralizaron políticamente la obra urbana hasta mediados del siglo. Es solo a partir de 1845 que se inicia en Lima una era importante de obras públicas.

Nuevas industrias, ferrocarriles que unen la Capital con Chorrillos, y el Callao, cambio de la tubería de agua e instalación de gas, telégrafos, etc., van modificando la fisonomía de la Capital.

La desaparición de la muralla de Lima en 1870 y el denominado primer Plan Regulador de la ciudad, realizado en 1872 por el Ing. Luis Sadá, permitió la ampliación de la zona urbana hacia el sur, fuera del recinto amurallado.

En 1896 comienza la construcción del barrio de La Victoria y con él se inicia el proceso de las urbanizaciones que rápidamente irán extendiendo la superficie urbana.

Todos los adelantos, de la época se instalan rápidamente en la ciudad. El alumbrado público, el tranvía, el teléfono, el automóvil y nuevos edificios públicos, contribuirían en pocos años a cambiar la fisonomía de la ciudad.

Pero a pesar de la modernización urbana, Lima no se expande hasta 1920, en que la apertura de la Avenida Arequipa inicia el impetuoso desarrollo de la ciudad hacia los balnearios del Sur. En este año la ciudad ocupa una superficie de 1,020 hectáreas.

Durante los siglos XVIII y XIX se formaron los distritos aledaños de Lima, que eran lugares de reposo y veraneo. Los caminos de herradura que los unía a la capital fueron reemplazados, en nuestro siglo, por avenidas con pistas asfaltadas, las que habrían de provocar la urbanización de los fundos por donde pasaban.

Plan Piloto de Lima. Desarrollo Urbano de Lima

Este acápite, Desarrollo Urbano de Lima, describe la manera cómo fue creciendo la ciudad desde el momento de su fundación por parte de Pizarro en 1535, “cumpliendo las instrucciones que para tal efecto eran impartidas desde España”. El estudio y los planos que muestra están basados en la obra Evolución Urbana de Lima de Bromley y Barbagelata de 1945:

“La flamante ciudad se ubicó en el terreno más apropiado del valle del Rímac⁷⁹. Su plano estaba formado por calles rectas que se cortaban cada 150 varas y orientadas de tal manera que la mitad de cada casa recibía sol mientras la otra mitad gozaba de sombra.

”Cada manzana se dividía en cuatro solares iguales, en cada uno de los cuales se construyó una casa para uso de una familia. Los amplios lotes formados de esta manera, permitían tener huertas y patios espaciosos. La calle sólo servía para el tránsito y el acceso. Las principales habitaciones tomaban luz y ventilación de los patios interiores. Había tranquilidad en los hogares. Nadie tenía necesidad de acudir al campo en busca de descanso y de reposo” (ONPU, 1949: 4).

Se hace mención de la actividad constructiva en la ciudad, del primer *ghetto* limeño, así como de la primera universidad en el nuevo mundo:

“Poco tiempo después de fundada la ciudad, empieza una intensa actividad de construcciones públicas y particulares. Las congregaciones religiosas levantan sus conventos e iglesias. Las autoridades y vecinos notables construyen locales asistenciales. En 1560, el primer puente une

⁷⁹ La fundación española de Lima se realizó en el espacio frente al Palacio de Taulichusco, con su consentimiento, el 18 de enero de 1535. La cuadrícula de la ciudad proyectada por Diego de Agüero, siguiendo con el patrón de asentamiento occidental, fue de 117 manzanas de 125m. de lado, con calles de 12m, para construir las nuevas casas sobre las huacas y caminos antiguos.

Pizarro ubicó su Centro Administrativo sobre el antiguo Palacio de Taulichusco para poder gozar del mismo manejo de los riegos del valle que tuvo aquel, contradiciendo las leyes españolas de fundación de ciudades, que estipulaban claramente que las plazas debían estar al centro de la cuadrícula.

La cuadrilla de Pizarro fue sobrepuesta a la trama urbana prehispánica, por lo que el desarrollo urbano de Lima se realizó a lo largo de los ejes preexistentes, creciendo desde la Plaza de Armas en forma de cruz. El crecimiento de Lima primitiva fue lento por las guerras civiles que acabaron en diciembre de 1554, y por los continuos levantamientos indígenas.

Tomado del blog Lima milenaria el 9-2-2012

Lima en realidad poseía una existencia de casidos milenios de ocupación constante cuando fue “fundada” por Pizarro, razón por la cual la Alcaldía de Lima mediante Resolución de Alcaldía del 13 de Enero del 2012 la ha declarado “Ciudad Milenaria”.

La mejor prueba de ello es que la ciudad fue fundada como “Ciudad de los Reyes (magos)”, sin embargo el uso la siguió denominando Lima, que deriva de su antiguo nombre Límec o Rímac, que significaba “El Hablador”

las dos márgenes del río Rimac, lo que da impulso a la comunidad indígena establecida en la zona de "Abajo el Puente" ya reconocida en 1538. Por la misma época empiezan las obras del aprovisionamiento del agua potable para la población.

"Otro barrio situado fuera del perímetro urbano se crea en 1568, es el barrio conocido con el nombre de El Cercado, debido a un muro alto que lo rodeaba y cuya finalidad fue la de albergar y proteger a los indios menesterosos, pertenecientes a las encomiendas.

"La Universidad de San Marcos se instaló en un local de la Plaza de la Inquisición, siendo la primera en todo el continente americano" (Ib.).

No pueden faltar los datos poblacionales ni de superficie urbanizada. Comienza la subdivisión de la propiedad:

"En 1559, Lima tenía una población de 14,262 habitantes y una superficie ocupada por 314 manzanas urbanizadas, con una densidad de 44 personas por hectárea. Es decir, que en término medio, correspondía aún la proporción para cada familia, tal como cuando Pizarro fundó la ciudad.

"Quince años más tarde se efectuó un censo que arrojó una población de 25,434 habitantes duplicándose la cifra anterior. Sin embargo, la superficie urbanizada aumentó solo muy ligeramente: se había dado comienzo lógicamente, a la subdivisión de la propiedad" (Op. cit.: 5).

La piratería de entonces, no la de hoy, transforma la tipología de la ciudad, la ciudad se amuralla para su protección. Los terremotos y primeros escauceos independentistas retrasan el desarrollo de la ciudad. Sin embargo, la población y la ciudad siguen creciendo:

"La aparición de los piratas en los mares del Sur obliga al amurallamiento de la ciudad en 1685. Lima se convierte así en plaza fuerte. Solo dos siglos después, las necesidades de espacio edificable hicieron desbordar los antiguos trazos de las murallas.

"El progreso de Lima continúa con sólo las interrupciones, causadas por los terremotos. La guerra entre España e Inglaterra y los acontecimientos precursores de la independencia son factores que retardaron el desarrollo urbano que veníase efectuando.

"En 1791, la población había aumentado a 52,627 habitantes y el área total de la ciudad comprendía 400 manzanas" (Ib.).

Los años de conflicto bélico entre España e Inglaterra dejan su huella en la ciudad con construcciones militares tanto en Lima como en su puerto. Una forma de la modernidad empieza a sentirse en la ciudad que comienza a modificarla:

"A principios del siglo XIX se inicia la nueva guerra entre España e Inglaterra, la que determina la construcción de edificios militares y obras de defensa en el puerto del Callao y en la ciudad de Lima. Pero luego, los acontecimientos que culminaron con la proclamación de la independencia, paralizaron políticamente la obra urbana hasta mediados del siglo. Es solo a partir de 1845 que se inicia en Lima una era importante de obras públicas.

"Nuevas industrias, ferrocarriles que unen la Capital con Chorrillos, y el Callao, cambio de la tubería de agua e instalación de gas, telégrafos, etc., van modificando la fisonomía de la Capital" (Ib.).



Fig. 148. Desfile escolar salesiano por fiestas patrias, hacia 1948-50.

Las transformaciones de París de Haussmann y del *ring* vienés no podían dejar de sentirse por estos lares, con sus secuelas de crecimiento en forma de mancha de aceite de “sacha inchi”⁸⁰ y manifestando una modernidad urbana en los servicios públicos y la presencia del automóvil que transformarían luego la ciudad:

“La desaparición de la muralla de Lima en 1870 y el denominado primer Plan Regulador de la ciudad, realizado en 1872 por el Ing. Luis Sadá, permitió la ampliación de la zona urbana hacia el sur, fuera del recinto amurallado.

”En 1896 comienza la construcción del barrio de La Victoria y con él se inicia el proceso de las urbanizaciones que rápidamente irán extendiendo la superficie urbana” (Ib.).

Todos los adelantos, de la época se instalan rápidamente en la ciudad. El alumbrado público, el tranvía, el teléfono, el automóvil y nuevos edificios públicos, contribuirían en pocos años a cambiar la fisonomía de la ciudad” (Ib.).

La conmemoración del primer centenario de la independencia y de las gestas de Junín y Ayacucho tendrá consecuencias urbanas en el crecimiento de la ciudad hacia el Sur y en el proceso de urbanización:

“Pero a pesar de la modernización urbana, Lima no se expande hasta 1920, en que la apertura de la Avenida Arequipa inicia el impetuoso desarrollo de la ciudad hacia los balnearios del Sur. En este año la ciudad ocupa una superficie de 1,020 hectáreas.

”Durante los siglos XVIII y XIX se formaron los distritos aledaños de Lima, que eran lugares de reposo y veraneo. Los caminos de herradura que los unía a la capital fueron reemplazados, en nuestro siglo, por avenidas con pistas asfaltadas, las que habrían de provocar la urbanización de los fundos por donde pasaban” (Ib.).

No se hace mención de los barrios de la ciudad que están apareciendo en las afueras de la ciudad, en la ribera del río Rímac y sobre las laderas de los cerros, que en los próximos años explotaría transformando la ciudad y haciendo imposible casi la planificación. La razón era simple: aquellos barrios eran considerados el cáncer de la ciudad y sólo cabía la opción de asombrarse ante semejante informalidad.

⁸⁰ Para aludir a la mancha de aceite de escala local y doméstica de la ciudad de entonces, a diferencia de la mancha de aceite actual, que es fractálica y es similar a la gran mancha de Londres y otras grandes metrópolis, megalópolis o conurbaciones.

Una versión similar de este acápite, aunque de mayor extensión y diferente en matices, es la que nos brindan Wiener y Sert (1951: 46-51) bajo el título de *Developpement du Site Metropolitan*⁸¹:

La ville de Lima fut fondée, le 18 octobre (sic) de 1535, par Francisco Pizarro, coquérant du Pérou.

Selon les données de son premier plan, Lima fut construite en 117 quartiers (cuadras) dont chacun était sous-divisé en 4 lots et ocupait une surface de 1ha 500. L'ensemble de la ville couvrait une superficie de 215 hectares. Les lots furent distribués aux fondateurs de la ville: (ordres religieux et amis de Pizarro). Celui-ci s'attribua le quartier dans lequel le Palais du Gouvernement est situé actuellement. Les princes directeurs de la conception du plan original de Lima étaient conformes aux dispositions législatives concernant l'aménagement de villes nouvelles, instruments de droit dont Ferdinand V, en 1513, et Charles 1^{er}, en 1523, avaient établi les projets. Ces textes prescrivaient que les terrains entourant la ville dans la zone dénommée «Ejido» devaient être, d'une part, réservés à des fins d'utilisation publique et, d'autre part. Destinés à absorber les expansions futures de la nouvelle cité.

Les rues, larges de 11m., étaient correctement orientées. Compte tenu de la trajectoire du soleil et de la direction des vents dominants. L'importance des ces deux éléments était d'ailleurs précisée dans les textes législatifs de 1523. De ce fait, les rues du vieux Lima sont ombragées et agréablement rafraîchies par la brise marine

Des considérations d'ordre politique et stratégique guidèrent également le choix du site.

Enfin, le Rimac, fleuve aux abondantes, permettait l'irrigation des terres, nécessité vitale dans une région de sécheresse.

Lima été, depuis sa fondation, un centre comercial. Les fabuleux amoncellements de richesses acheminées à destination de l'Europe, aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles, qui établirent la réputation légendaire du Pérou, étaient dus à l'organisation de l'empire des Incas, basée sur des concepts socialistes, organisation dont furent probablement inspirés de nombreux ouvrages littéraires de l'époque, en particulier l'utopie, de Moore.

L'Université de Lima fut fondée en 1551.

Les maisons du vieux Lima possèdent des «patios», comportent généralement un ou deux étages et présentent les caractéristiques d'ensembles des habitations du Sud de l'Espagne. Les murs sont construits en briques ou en adobe. Ces murs d'adobe sont souvent serties par des encadrements de jonc. Ces structures, appelées «canchas», présentent un certain degré de flexibilité qui les rend plus aptes à résister aux fréquents tremblements de terre.

Il y avait beaucoup de soleil, de lumière et de verdure dans la vieille cité de Lima et les rues étaient plus que suffisamment larges pour les besoins de l'époque. Des fasés à ciel ouvert amenaient, le long des rues orientées Nord-Sud, l'eau nécessaire aux irrigations. Des descriptions de l'époque présentent la Lima du XVI^e et du XVII^e siècles comme la cité des faubourgs verdoyants et des patios jardins. Les traditions orientales de Espagne du Sud trouvèrent leur expression dans la nouvelle ville.

La place principale, située devant la cathédrale et le palais du Gouverneur, était connue sous le nom de «Plaza de Armas». De même que dans toutes les villes coloniales espagnoles, elle était le point de concentration de toutes les activités populaires, religieuses et politiques.

Le Pérou secoua le joug espagnol en 1831(sic). Cette date marqua pour Lima le commencement d'une ère nouvelle en tant que capital d'un nouveau pays. Le premier chemin de fer sud-américain fut construit, en 1850, afin de relier Lima au port de Callao. Les vieux murs d'enceinte de la capital furent démantelés aux environs de 1868-70 et,

⁸¹ Desarrollo del Área Metropolitana

ainsi que dans bien d'autres villes importantes, ils furent remplacés par de larges avenues modernes.

Un ingénieur-constructeur nord-américain, Henry Meiggs, est le baron Haussmann de la capitale du Pérou. Les chemins de fer destinés au service des Cordillères les plus impénétrables, les projets de travaux d'irrigation, les larges avenues modernes, les plans de récupération de terrains, les ports, furent conçus par Meiggs qui fit, à cette occasion, preuve de la plus grande perspicacité.

Le Président José Balta (1868), le Ministre Nicolas de Pierola (1898) et bien d'autres dotèrent Lima d'un ensemble d'avenues remarquablement bien conçues, réalisation urbanistique susceptible de faciliter dans une large mesure le développement futur de la cité. Il est vraiment extraordinaire que ces avenues, bien qu'aménagées progressivement sans plan général ni unité de conception, constituent un réseau qui, modernise, peut efficacement satisfaire les besoins de la nouvelle Lima. D'autre part, le «Parque de la Exposicion», construit en 1872 à l'occasion de la Foire internationale mondiale (International World's fair), a formé la base de l'aménagement de la nouvelle zone verte. Le «Parque de la Reserva» et le «Campo de Marte» ont servi à compléter ce nouveau système de parcs centraux. Ces terrains sont devenus propriété publique en 1899.

La manière dont Lima s'est étendue constitue un facteur d'extrême importance pour le développement futur de la ville. Au premier stade, la vieille cité absorba ses environs immédiats et s'étendit en direction du port de Callao (le développement des installations industrielles a eu lieu surtout dans cette direction). Mais bientôt les villages côtiers se mirent à grandir et, aux environs de 1920, coïncidant avec le percement des nouvelles avenues, l'expansion des faubourgs côtiers vers Lima commença. A partir de ce moment, la ville se développa rapidement mais uniquement dans la direction de la mer, la vieille cité s'isolant vers le Nord. De ce fait, le centre de gravité se déplaça vers le Sud et le contour de la surface urbaine affecta la forme d'un triangle.

Un côté du triangle limitant la surface urbaine est constitué par la ligne joignant la vieille Lima à Barranco situé sur la mer. Cette ligne idéale suivant une direction générale nord-sud est matérialisée par l'avenue Arequipa. La ligne côtière se développant entre Barranco et Callao suivant une direction générale sud-ouest forme le deuxième côté. Enfin, le troisième côté est déterminé par le Rímac et joint Callao à la vieille cité suivant une direction générale ouest-est⁸².

⁸². La ciudad fue fundada el 18 de octubre (sic, en realidad fue enero) de 1535 por Francisco Pizarro, conquistador del Perú.

De acuerdo con los datos del primer plano, Lima fue construida en 117 cuadras cada una de las cuales se subdividen en cuatro lotes y un área de 1 ha ocupada. La ciudad entera cubrió un área de 215 hectáreas. Los lotes fueron distribuidos a la fundación de la ciudad (órdenes religiosos y amigos de Pizarro). Asumió el distrito en el que se encuentra el Palacio de Gobierno actualmente. El creador de los principios de diseño del plan original de Lima fue consistente con los requisitos legales para el desarrollo de nuevas ciudades, instrumentos jurídicos que Fernando Ven 1513, y Carlos I, en 1523 habían establecido. Estos textos prescribían que las tierras que rodean la ciudad en la zona conocida como "Ejido" debe ser, en primer lugar, reservado para el uso público y, por el otro, diseñado para absorber futuras ampliaciones de la nueva ciudad.

Las calles, de 11 m de ancho, fueron correctamente orientadas, dada la trayectoria del sol y el viento predominante. La importancia de estos dos elementos también se especifica en la legislación de 1523. Como resultado, las calles de la vieja Lima están agradablemente sombreadas y refrescadas por la brisa marina.

Consideraciones de orden políticas y estratégicas guían la elección del sitio.

Por último, el río Rímac, con abundante agua, permitía la irrigación de la tierra, necesidad vital en una región desértica.

Lima fue, desde su fundación, un centro comercial. Las pilas de fabulosas riquezas transportadas a su destino en Europa en los siglos XVI, XVII y XVIII, que creó la legendaria reputación de Perú, se

Este documento muestra algunos datos adicionales de interés, pero su diferencia radica principalmente en un "abordaje de blancos", esto es, una visión que discierne claramente entre lo exótico y llamativo, y que puede venderse fácilmente en el mundo desarrollado. Se privilegia lo exótico y extraordinario, pero al mismo tiempo reconoce con mayor amplitud las ventajas en la planificación de la nueva ciudad colonial, convirtiéndose desde esta perspectiva, en toda una propaganda turística para la ciudad de Lima.

debieron a la organización del imperio inca, basado en los conceptos de la organización socialista del que se inspiraron probablemente muchas obras literarias de la época, especialmente la Utopía, de Moro.

La Universidad de Lima fue fundada en 1551.

Las casas antiguas de Lima tienen patios, por lo general tienen uno o dos pisos y tienen las características de las viviendas del sur de España. Las paredes son de ladrillo o adobe. Estos muros de adobe son a menudo agujereados por las cuadernas. Estas estructuras, llamadas "quinchas" tienen cierto grado de flexibilidad que los hace más capaces de soportar los frecuentes terremotos.

El asoleamiento de sus calles y la vegetación de la antigua ciudad de Lima, eran variedad más que suficiente para satisfacer las necesidades de la época. Acequias a cielo abierto traídas a lo largo de las calles que corren de norte a sur, eran necesarias para el riego. Descripciones de la época muestran la Lima de los siglos XVI y XVII como la ciudad de los barrios residenciales de patios y jardines. Las tradiciones orientales del sur de España encontraron su expresión en la nueva ciudad.

La plaza principal, frente a la catedral y el palacio del gobernador, era conocida como "Plaza de Armas". Como en todas las ciudades coloniales españolas, era el punto focal de todas las actividades populares, religiosas y políticas.

Perú se sacudió el yugo español en 1821 (sic). Esto marcó el comienzo de Lima para una nueva era como capital de un nuevo país. El primer ferrocarril de América del Sur fue construido en 1850 para conectar el puerto del Callao en Lima. Las antiguas murallas de la capital fueron desmanteladas alrededor de 1868 a 1870 y, como en muchas otras grandes ciudades, fueron sustituidas por amplias y modernas avenidas.

Un ingeniero constructor norteamericano, Henry Meiggs, es el barón Haussmann de la capital de Perú. Los ferrocarriles puestos al servicio de las cordilleras más impenetrables, proyectos de obras de irrigación, grandes avenidas modernas, planes de recuperación de tierras, puertos, fueron diseñados por Meiggs que dio, en ese momento, la prueba de una gran perspicacia.

El presidente José Balta (1868), el Ministro Nicolás de Piérola (1898) y muchos otros dotaron de un conjunto muy bien diseñado de avenidas a Lima, realización urbanística susceptible de facilitar en gran medida el futuro desarrollo de la ciudad. Es increíble que estas vías, así concebidas poco a poco sin plan general o de la unidad de diseño, que forman una red, modernizada, pueda efectivamente satisfacer las necesidades de la nueva Lima. Por otro lado, el "Parque de la Exposición", construido en 1872 con motivo de la Exposición Internacional (Feria Internacional), sirvió de base para el desarrollo de la nueva zona verde. El "Parque de la Reserva" y "Campo de Marte" se utilizan para completar este nuevo sistema de parques centrales. Estas tierras se hicieron de propiedad pública en 1899.

La manera cómo Lima se está extendiendo constituye un factor de extrema importancia para el desarrollo futuro de la ciudad. En la primera etapa, la ciudad antigua absorbe su crecimiento inmediato que se extendía hacia el puerto del Callao (el desarrollo industrial tuvo lugar principalmente en esa dirección). Pero pronto los pueblos de la costa comenzaron a crecer y, hacia 1920, coincidiendo con la construcción de nuevos caminos, la ampliación de los suburbios costeros comenzaron por Lima. A partir de este momento, la ciudad creció rápidamente, pero sólo en la dirección del mar, la vieja ciudad está aislada hacia el norte. Por lo tanto, el centro de gravedad se ha desplazado hacia el sur y el contorno de la superficie urbana responde a la forma de un triángulo.

Un lado del triángulo que limita la superficie urbana está formada por la línea que une la antigua Lima a Barranco situado en terraza sobre el mar. Esta línea recta en una dirección general norte-sur es definida por la avenida Arequipa. La línea costera que se desarrolla entre Barranco y Callao en una dirección general suroeste forma el segundo lado. Por último, el tercer lado está determinado por el Rímac y el Callao se unió a la vieja ciudad en una dirección general oeste-este.

Entre los datos adicionales de interés que muestra este documento, con respecto al del Plan Piloto publicado por la ONPU, figuran por ejemplo el número total de manzanas (117) de la nueva ciudad fundada; las ordenanzas que en materia de urbanismo establecieron los monarcas Fernando “El católico” y Carlos V en 1513 y 1523 respectivamente; referencias al “ejido” de la ciudad como áreas de reserva para futuros crecimientos; orientación ventajosa de las calles por cuestiones de asoleamiento y ventilación; sobre el origen de la legendaria reputación del Perú respecto a sus riquezas. No hace mención de los barrios del Rímac y del Cercado que sí lo hace la ONPU.

Se interesa por los aspectos constructivos de la ciudad como son los muros de adobe y de quincha, los cuales son vistos con mucha aptitud para hacer frente a los terremotos, tan frecuentes por estos lares y que los europeos desconocen. Las bondades del valle que sostiene a la ciudad, regadas por acequias y un clima de “eterna primavera” no dejan de ser exaltados. Identifica en Meiggs al barón de Haussmann limeño, al parangonear sus obras con las del alcalde parisino.

Del mismo modo los gráficos que lo acompañan refuerza la idea expuesta de una visión etnológica por parte de los articulistas: El valle de Lima a la llegada de los conquistadores, la ciudad amurallada, esquemas del crecimiento de la ciudad tomados de Bromley y Barbagelata, fotografías de construcciones tradicionales en adobe, quincha y madera, y aerofotografías oblicuas de la ciudad.



Fig. 149 y 150. Casa en Calle Roma de T. Cron.

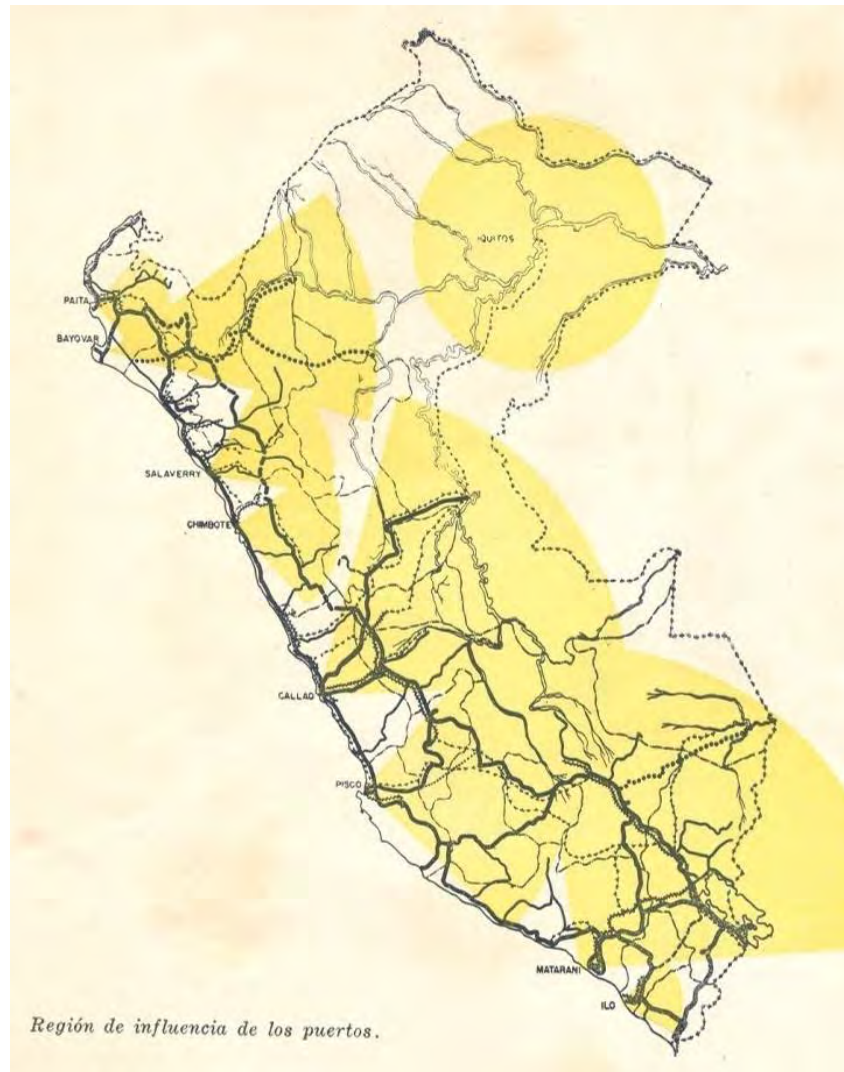


Fig. 151. Región de influencia de los puertos.

5.3.3 “La Ciudad y sus Regiones”

No se puede estudiar una ciudad sin pensar en su región. La ciudad vive de su región y ésta de la ciudad, que es su centro de gravedad, su foco de vida.

Como el hombre se sustenta de la tierra, así la ciudad, conjunta de hombres, debe tomar de aquella lo que necesita para su alimentación. La ciudad comercial nació como centro de intercambio para los habitantes del campo. La ciudad industrial ha nacido donde la concurrencia de materias primas, vías "de comunicación y mano de obra han creado condiciones óptimas para la industria. La ciudad administrativa surgió donde la visión de los hombres escogió el sitio más aparente para establecer la ciudad Capital. Todas las ciudades poseen en diferentes grados estas características; pero todas tienen que alimentarse de un territorio que produzca los víveres de los cuales se han de abastecer. En casas aisladas, ciudades sin zona productiva han generado "monstruos urbanos", cuya vida es difícil, cara, y sometida a contingencias que pueden ponerlas en graves dificultades.

La región está íntimamente ligada a la ciudad y debe ser organizada en vista de la dependencia que existe entre sus diversas actividades. El planeamiento regional tiende a sustituir la organización espontánea y contingente con una organización racional.

Caminas, ferrocarriles, Zonas de vivienda, de industria y de cultiva, lugares de esparcimiento, etc., no pueden nacer al azar para satisfacer necesidades inmediatas, sino que deben ser fruto de una previsión a largo plazo.

La influencia de Lima se extiende a toda el área que está en condiciones de abastecerla de productos alimenticios, y dicha influencia crece en proporción inversa a la distancia. El tráfico comercial se acrecienta a medida que nos acercamos a la Capital.

Tenemos por lo tanto que distinguir diferentes regiones que integran el concepto de la ciudad capital. Hay una "región económica" donde se desarrolla su comercio y su industria; una "región nutritiva" que comprende las zonas donde se producen los artículos que sirven para alimentarla; una "región suburbana" que tiene un contacto íntimo con la ciudad, y una "región urbana" que es la ciudad en el sentido común de la palabra.

Si la ciudad y la región se influncian mutuamente, el planeamiento de Lima debe forzosamente considerar el desarrollo de toda su región: la creación de nuevas ciudades satélites, posibles lotizaciones agrarias, futuras granjas, apertura de nuevos caminos, construcciones de puentes, etc., etc.

Con respecta a la región urbana, debemos adaptar un criterio similar al anterior. Los planes urbanos de los balnearios y del Callao están íntimamente ligados a las de Lima; el centro de finanzas de la Capital es el lugar en el cual se hacen las principales transacciones comerciales de los alrededores.

Los trabajadores de la zona industrial situada a la larga de las venidas Argentina y Mariscal Benavides (Colonial), normalmente tienen sus lugares de residencia tanto en Lima, como en el Callao o en cualquier balnearia. Las niñas concurren generalmente a sus escuelas y colegios desde distritos distantes. Esta deficiente ubicación de los centros de enseñanza se advierte en la relativa a las mercadas, lugares de recrea, etc.

La región urbana está unida par un tránsito de acceso a la región nutritiva para cumplir su finalidad específica de alimentación; y par un tránsito pendular a la región suburbana para movilizar a la población entre las zonas de vivienda y de trabaja.

Teniendo en cuenta que Lima y el puerto del Callao forman en realidad un solo conjunto urbano en relación directa con determinado sector del País, se ha esbozado los límites que le correspondería a la ciudad Capital, como se ve en el grabado adjunto, en el que además se anotan los principales puertos peruanos y sus zonas de influencia, zonas que debido a su posición geográfica deben disfrutar de salidas independientes a las vías de transporte marítimo, obteniéndose así el régimen de descentralización tan necesario para el desarrollo armónico del Perú,

El Callao sería el puerto de una región, cuya superficie, por lo menos en forma tentativa, sería de 266,000 km², y debido a sus posibilidades agrícolas, mineras y de formación de centros industriales, podría llegar a albergar una población de varios millones de habitantes.

Los ríos Rímac, Lurín y Chillón cuyas desembocaduras se encuentran cercanas, forman una concentración de terrenos cultivados de vital importancia. Los terrenos vecinos a estos valles son susceptibles de un mayor aprovechamiento. Los valles a medida que se alejan de la costa disponen de áreas de cultivo de menos amplitud, pero en cambio por la pendiente de las quebradas permiten el aprovechamiento de los ríos para la instalación de plantas generadoras de fuerza eléctrica, necesarias al desarrollo industrial.

Los territorios elevados de la cordillera de los Andes, favorables para la cría de ganado, constituyen otros centros de trabajo, y en la misma cordillera la riqueza minera determina la formación de centros poblados, de los que tenemos palpables ejemplos en el Cerro de Paseo, Morococha, La Oroya y los incipientes núcleos de Huancavelica y Tarma. La existencia de éstas y otras materias primas, así como la concentración de mano de obra, favorecen la creación de regiones industriales.

Los valles situados entre las cadenas de la cordillera de los Andes, constituyen grandes centros de producción agrícola y en ellos se encuentran ubicados los más importantes núcleos urbanos de la Sierra.

En la otra vertiente de los Andes, los territorios boscosos permiten la explotación agrícola e industrial.

Para el caso de la ciudad de Lima se ha procedido a determinar, aunque de una manera general por ahora, los límites de sus regiones alimenticia y suburbana.

Con el fin de precisar el origen de los alimentos que se consumen en la Capital, se ha recopilado y clasificado los datos obtenidos en el Registro del Mercado Mayorista durante el año 1947, con el resultado que se indica a continuación, habiéndose también interpretado esos mismos datos en el grabado correspondiente, que nos muestra gráficamente el origen y volumen de los productos alimenticios.

Se ha analizado asimismo, los informes referentes a las áreas de cultivo y cultivables de los departamentos vecinos a Lima, cuyos resultados nos permiten asegurar en términos generales, que los de Lima, Ica y Junín se compensan por los déficit y excesos de tierras en unos y otros, pudiendo por lo tanto formar una unidad en relación al abastecimiento de productos alimenticios de Lima.

Debe prestarse especial atención, en conseguir un balance de la producción alimenticia para obtener el número de calorías recomendadas por persona y por día que es de 2,100, a fin de corregir la deficiencia actual, que es de 600 calorías por persona, deficiencia que se deja sentir en las condiciones de salud y productividad de cada individuo.

Dentro de esta región alimenticia, se encuentra la región suburbana a la que nos hemos referido anteriormente y que comprende todos los elementos naturales y obras urbanas y rurales necesarias para las funciones colectivas de vivienda, trabajo, recreación y circulación, encontrándose a una distancia de la ciudad de Lima que permite viajes de ida y vuelta el mismo día.

Debe abordarse el estudio de los planes de obras para cada región a fin de conseguir un desarrollo armónico de cada una en función de la ciudad Capital, o de los centros poblados importantes, para que los núcleos mineros e industriales queden debidamente establecidos y unidos por sistemas apropiados de comunicaciones; pero al mismo tiempo debe establecerse centros de recreación de la población, en playas y zonas boscosas, debidamente accesibles y provistas de las obras necesarias a fin de que los miles de ciudadanos que salen semanalmente de las concentraciones urbanas, encuentran el esparcimiento indispensable para su salud.

Las zonas urbanas de Lima, Callao y distritos aledaños, forman en realidad una sola concentración y por lo tanto los problemas que las afectan deben abordarse con unidad de criterio, de allí que el Plan Piloto haya encarado la solución de los mismos dentro de una visión de conjunto, incluyendo los terrenos de cultivo que las circundan.

Plan Piloto de Lima. La Ciudad y sus Regiones

Este enfoque del Plan Piloto de Lima, fue muy bien ponderado por la intelectualidad y los especialistas del momento: "Se ha estudiado la manera de determinar cuál debería ser el límite de crecimiento para Lima, en función de las posibilidades alimenticias de los territorios que forman su región; y en función de lo que debería ser el tope de su desarrollo industrial" (Bianco, 1950: 11)⁸³.

⁸³ No hay que perder de vista que Bianco en esta cuestión es Juez y parte, pues ha trabajado en la ONPU en la elaboración del Plan Piloto de Lima.

Lo que si es incuestionable es que este ítem resulta un alegato a la visión regional de la planificación⁸⁴, pues un 25% de su contenido tiene carácter apologético, lo cual no es nuevo, pues está presente en la Carta de Atenas. Lo que si es nuevo es su aplicación en un estudio real de este planeamiento funcionalista para una ciudad capital, pues ya se había ensayado en Chimbote, el cual a su vez se inspira en la TVA⁸⁵.

Con los años, Dorich llega a ponderar especialmente los aspectos regionales del Plan Piloto de Lima. Así en su estudio testimonial, “Al Rescate de Lima” de siete ítems concedidos al Plan Piloto de Lima, tres van dedicados a las regiones alimenticia, suburbana y urbana (Dorich, 1996).



Fig. 152. Reunión en la Facultad de Arquitectura de la UNI. Apreciamos a Gropius, Sert y el Decano Belaúnde.

⁸⁴ La región como categoría de Planificación se debe a Patrick Geddes. Fue él quien introduce el concepto región en Arquitectura y quien lidera el abordaje de la planificación regional.

Por otro lado, “la región es un espacio particular que sintetiza y cristaliza un proceso social, económico, ecológico y cultural complejo, en interacción con otros espacios diferenciados. En otras palabras, es una formación socio-cultural en contacto más o menos intenso con otras formaciones dentro de un todo más amplio de espacios diversificados. No se limita a una simple delimitación geográfica o político-administrativa, trazada de una manera más o menos arbitraria y como reflejo de intereses políticos, sino que sólo existe en cuanto articulación y relación con otros espacios o formaciones socio-culturales. Constituye, de ese modo, una manera o subsistema de un todo dinámico y diversificado, múltiple, por la propia naturaleza del proceso social y socioambiental. El espacio regional es, al mismo tiempo, económico, político y socio-cultural, pero debe incorporar todavía la dimensión ambiental, expresando también un “conjunto delimitado de ecosistemas que interactúan entre sí y a los cuales pueden asociarse determinados comportamientos (Torres, 1981)”. Tomado de <http://es.scribd.com/doc/38196086/8/II-1-2-Planeamiento-regional#page=23>

⁸⁵ TVA (Tennessee Valley Authority). La Autoridad del Valle del Tennessee es una agencia del New Deal creada para generar energía eléctrica y controlar las riadas del río Tennessee en una región que abarca siete estados de los Estados Unidos. El Presidente Franklin Delano Roosevelt firmó la Tennessee Valley Authority Act por la que se creaba la TVA el 18 de mayo de 1933. La agencia todavía existe y ha crecido hasta convertirse en la mayor compañía pública de energía de América.

Para el estudio de esta fase del Plan Regulador, la ONPU consideró necesario identificar y delimitar la región alimenticia de la capital dentro de una concepción integral, así como la región suburbana o metropolitana, y por último la región estrictamente urbana. La delimitación de las dos primeras regiones tenía por objeto dar prioridad a las soluciones viales primarias en los ámbitos correspondientes con el fin de asegurar la permanente fluidez del transporte terrestre, indispensable para la provisión de alimentos frescos a la capital (Op. cit: 85).

El capítulo en mención también está en conformidad con la Carta de Atenas (A.1): "La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región". Dice además: "La ciudad debe ser estudiada en el conjunto de su región de influencia. Un Plan regional reemplazará al simple plan municipal. El límite de la aglomeración estará en función de su radio de acción económica" (C.83).

La Carta de Atenas recomienda los estudios regionales de utilidad para los planes urbanos. TPA los cumple al pie de la letra en sus planes latinoamericanos, aunque sus contenidos y profundidades dejen mucho que desear. No obstante ello, este ítem viene a ser uno de los puntos fuertes del PPL, por cuanto le dedica un porcentaje importante de su contenido. El tono es doctrinario y se alude a situaciones en que se niega a dar ejemplos específicos:

"No se puede estudiar una ciudad sin pensar en su región. La ciudad vive de su región y ésta de la ciudad, que es su centro de gravedad, su foco de vida.

"Como el hombre se sustenta de la tierra, así la ciudad, conjunta de hombres, debe tomar de aquella lo que necesita para su alimentación. La ciudad comercial nació como centro de intercambio para los habitantes del campo. La ciudad industrial ha nacido donde la concurrencia de materias primas, vías "de comunicación y mano de obra han creado condiciones óptimas para la industria. La ciudad administrativa surgió donde la visión de los hombres escogió el sitio más aparente para establecer la ciudad Capital. Todas las ciudades poseen en diferentes grados estas características; pero todas tienen que alimentarse de un territorio que produzca los víveres de los cuales se han de abastecer. En casos aisladas, ciudades sin zona productiva han generado "monstruos urbanos", cuya vida es difícil, cara, y sometida a contingencias que pueden ponerlas en graves dificultades" (ONPU, 1949: 6). Sin llegar a explicitar esos casos aislados por supuesto.

El Planeamiento Regional heredado desde los días de Patrick Geddes ha calado hondo en la filosofía CIAM-Corbu, sin embargo el concepto "racional" parece ser la varita mágica para explicarlo todo cuando, aparentemente, nada más se puede decir por no haber buceado en las profundidades que la bibliografía del momento ofrece. Se hace hincapié en el carácter previsional de la planificación a largo plazo. Pone el PPL en evidencia que la influencia del tráfico está en proporción inversa a la distancia:

"La región está íntimamente ligada a la ciudad y debe ser organizada en vista de la dependencia que existe entre sus diversas actividades. El planeamiento regional tiende a sustituir la organización espontánea y contingente con una organización racional. Caminos, ferrocarriles, Zonas de vivienda, de industria y de cultivo, lugares de esparcimiento, etc., no pueden nacer al azar para satisfacer necesidades inmediatas, sino que deben ser fruto de una previsión a largo plazo.

"La influencia de Lima se extiende a toda el área que está en condiciones de abastecerla de productos alimenticios, y dicha influencia crece en proporción inversa a la distancia. El tráfico comercial se acrecienta a medida que nos acercamos a la Capital" (Ib).

La ciudad y la región son entes que se influyen mutuamente. Pero hay que distinguir específicamente las distintas regiones que la integran:

"Tenemos por lo tanto que distinguir diferentes regiones que integran el concepto de la ciudad capital. Hay una "región económica" donde se desarrolla su comercio y su industria; una "región nutritiva" que comprende las zonas donde se producen los artículos que sirven para alimentarla; una "región suburbana" que tiene un contacto íntimo con la ciudad, y una "región urbana" que es la ciudad en el sentido común de la palabra.

»Si la ciudad y la región se influyen mutuamente, el planeamiento de Lima debe forzosamente considerar el desarrollo de toda su región: la creación de nuevas ciudades

satélites, posibles lotizaciones agrarias, futuras granjas, apertura de nuevos caminos, construcciones de puentes, etc., etc” (lb.).

Comprende el PPL la integralidad de la Región Lima-Callao y balnearios. Cuestiona las distancias de los hogares a las escuelas, mercados y otros servicios. Pero si no están los datos que los sustentan el asunto quedará en chamullo y floro⁸⁶:

“Con respecto a la región urbana, debemos adaptar un criterio similar al anterior. Los planes urbanos de los balnearios y del Callao están íntimamente ligados a las de Lima; el centro de finanzas de la Capital es el lugar en el cual se hacen las principales transacciones comerciales desde los alrededores.

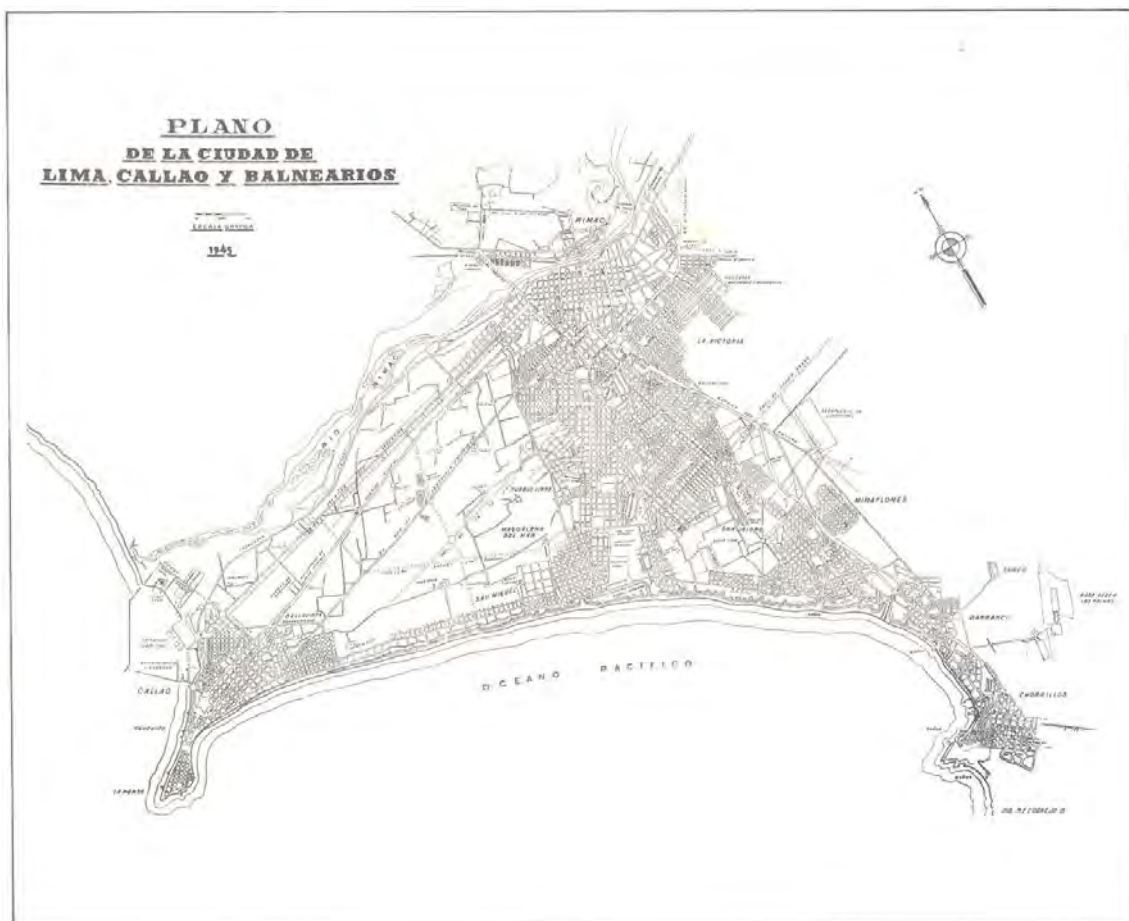


Fig. 153. Plano de Lima de 1945.

⁸⁶*Chamullo*: Palabrería que tiene el propósito de impresionar o convencer. http://www.significado-de.com/chamullo_23033.html

El *floro* es una herramienta verbal que ayuda al peruano de a pie en muchas ocasiones en las cuales podría quedar vapuleado su honor y buen nombre librándolo de dificultades mayores y/o problemas que de otro modo podrían haberle incomodado su lindo viaje. Su utilidad se expresa en alargar ciertas frases que por sí solas serían demasiado estrechas, breves, cortas para un tiempo determinado, o para adornar una frase trillada, usando paráfrasis verbales de conveniencia o neologismos inventarios rebuscados. Fuente: . <http://inciclopedia.wikia.com/wiki/Floro>.

Pero según los *opinólogos*, esa suerte de fauna intelectual que opina sobre cualquier cosa, existen tres tipos de “*floro*” de acuerdo a su eficacia: el *floro fino*, erudito y culto, siempre pertinente y oportuno; el *floro monse*, esto es, *floro torreja*, *pacharaco*, de bajo nivel, que no lo cree nadie, y el *floro más o mierda*, que es recibido con suspicacia y desconfianza, ese *floro* de resultados “neutrales”, o en el mejor de los casos de victorias pírricas.

”Los trabajadores de la zona industrial situada a la larga de las venidas Argentina y Mariscal Benavides (Colonial) , normalmente tienen sus lugares de residencia tanto en Lima, como en el Callao o en cualquier balneario. Las niñas concurren generalmente a sus escuelas y colegios desde distritos distantes. Esta deficiente ubicación de los centros de enseñanza se advierte en la relativa a las mercadas, lugares de recrea, etc” (Ib.).

La región de influencia, el puerto del Callao y la descentralización del país son puestos sobre el tapete:

”La región urbana está unida por un tránsito de acceso a la región nutritiva para cumplir su finalidad específica de alimentación; y por un tránsito pendular a la región suburbana para movilizar a la población entre las zonas de vivienda y de trabajo.

”Teniendo en cuenta que Lima y el puerto del Callao forman en realidad un solo conjunto urbano en relación directa con determinado sector del País, se ha esbozado los límites que le correspondería a la ciudad Capital, como se ve en el grabado adjunto, en el que además se anotan los principales puertos peruanos y sus zonas de influencia, zonas que debido a su posición geográfica deben disfrutar de salidas independientes a las vías de transporte marítimo, obteniéndose así el régimen de descentralización tan necesario para el desarrollo armónico del Perú,

”El Callao sería el puerto de una región, cuya superficie, por lo menos en forma tentativa, sería de 266,000 km², y debido a sus posibilidades agrícolas, mineras y de formación de centros industriales, podría llegar a albergar una población de varios millones de habitantes” (Op.cit: 6-7)

Se reconoce el potencial agrícola y energético de los valles, pero no su capacidad como cinturón verde o greenbelt para detener el crecimiento y poner límites a la ciudad:

”Los ríos Rímac, Lurín y Chillón cuyas desembocaduras se encuentran cercanas, forman una concentración de terrenos cultivados de vital importancia. Los terrenos vecinos a estos valles son susceptibles de un mayor aprovechamiento. Los valles a medida que se alejan de la costa disponen de áreas de cultivo de menor amplitud, pero en cambio por la pendiente de las quebradas permiten el aprovechamiento de los ríos para la instalación de plantas generadoras de fuerza eléctrica, necesarias al desarrollo industrial” (Op. cit.: 7).

Las alturas andinas son vistas en sus opciones de explotación agropecuaria y minera, en tanto que hacia la amazonia se le encuentra aptitudes agrícolas e industriales, aún cuando sabemos que la amazonia no es apta para agricultura aunque sí para la actividad forestal:

”Los territorios elevados de la cordillera de los Andes, favorables para la cría de ganado, constituyen otros centros de trabajo, y en la misma cordillera la riqueza minera determina la formación de centros poblados, de los que tenemos palpables ejemplos en Cerro de Pasco, Morococha, La Oroya y los incipientes núcleos de Huancavelica y Tarma. La existencia de éstas y otras materias primas, así como la concentración de mano de obra, favorecen la creación de regiones industriales.

”Los valles situados entre las cadenas de la cordillera de los Andes, constituyen grandes centros de producción agrícola y en ellos se encuentran ubicados los más importantes núcleos urbanos de la Sierra.

”En la otra vertiente de los Andes, los territorios boscosos permiten la explotación agrícola e industrial” (Ib.).

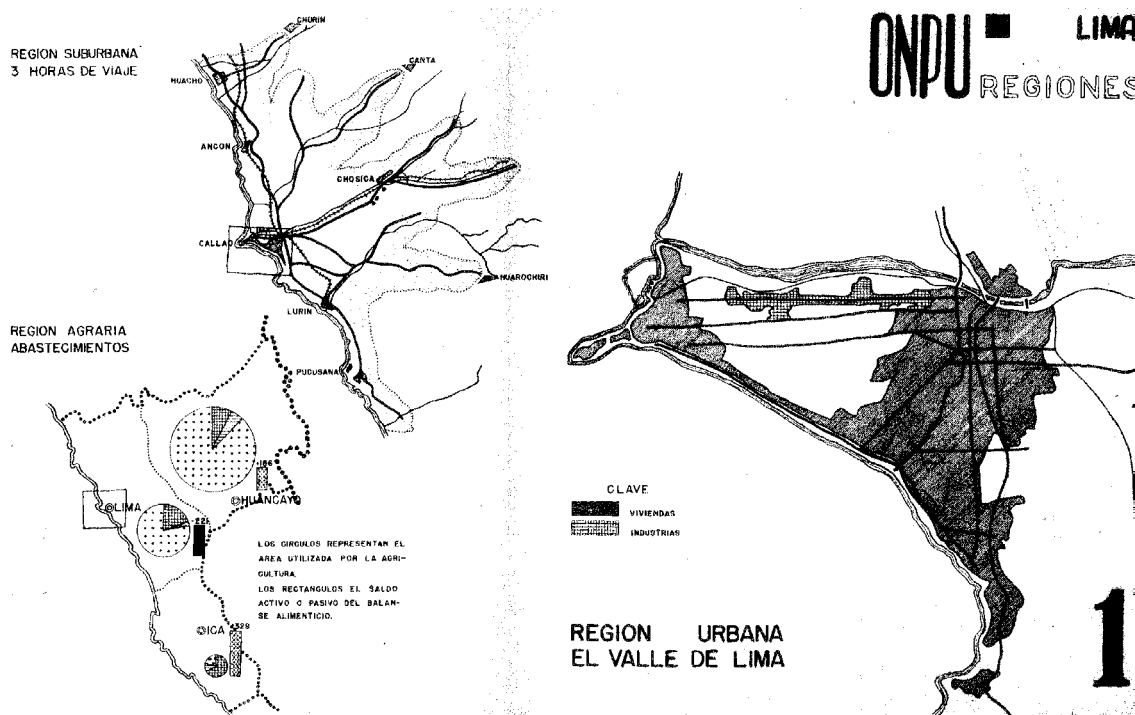


Fig. 154. Las Regiones de Lima.

5.3.4 “Las Regiones de Lima”

Para el caso de la ciudad de Lima se ha procedido a determinar, aunque de una manera general por ahora, los límites de sus regiones alimenticia y suburbana.

Con el fin de precisar el origen de los alimentos que se consumen en la Capital, se ha recopilado y clasificado los datos obtenidos en el Registro del Mercado Mayorista durante el año 1947, con el resultado que se indica a continuación, habiéndose también interpretado esos mismos datos en el grabado correspondiente, que nos muestra gráficamente el origen y volumen de los productos alimenticios.

Se ha analizado asimismo, los informes referentes a las áreas de cultivo y cultivables de los departamentos vecinos a Lima, cuyos resultados nos permiten asegurar en términos generales, que los de Lima, Ica y Junín se compensan por los déficit y excesos de tierras en unos y otros, pudiendo por lo tanto formar una unidad en relación al abastecimiento de productos alimenticios de Lima.

Debe prestarse especial atención, en conseguir un balance de la producción alimenticia para obtener el número de calorías recomendadas por persona y por día que es de 2,100, a fin de corregir la deficiencia actual, que es de 600 calorías por persona, deficiencia que se deja sentir en las condiciones de salud y productividad de cada individuo.

Dentro de esta región alimenticia, se encuentra la región suburbana a la que nos hemos referido anteriormente y que comprende todos los elementos naturales y obras urbanas y rurales necesarias para las funciones colectivas de vivienda, trabajo, recreación y circulación, encontrándose a una distancia de la, ciudad de Lima que permite viajes de ida y vuelta el mismo día.

Debe abordarse el estudio de los planes de obras para cada región a fin de conseguir un desarrollo armónico de cada una en función de la ciudad Capital, o de los centros poblados importantes, para que los núcleos mineros e industriales queden debidamente

establecidos y unidos por sistemas apropiados de comunicaciones; pero al mismo tiempo debe establecerse centros de recreación de la población, en playas y zonas boscosas, debidamente accesibles y provistas de las obras necesarias a fin de que los miles de ciudadanos que salen semanalmente de las concentraciones urbanas, encuentran el esparcimiento indispensable para su salud.

Las zonas urbanas de Lima, Callao y distritos aledaños, forman en realidad una sola concentración y por lo tanto los problemas que las afectan deben abordarse con unidad de criterio, de allí que el Plan Piloto haya encarado la solución de los mismos dentro de una visión de conjunto, incluyendo los terrenos de cultivo que las circundan.

Plan Piloto de Lima. Las Regiones de Lima (ONPU, 1949: 8-9)



Fig. 155. Cantidad de alimentos que fluyen a Lima.

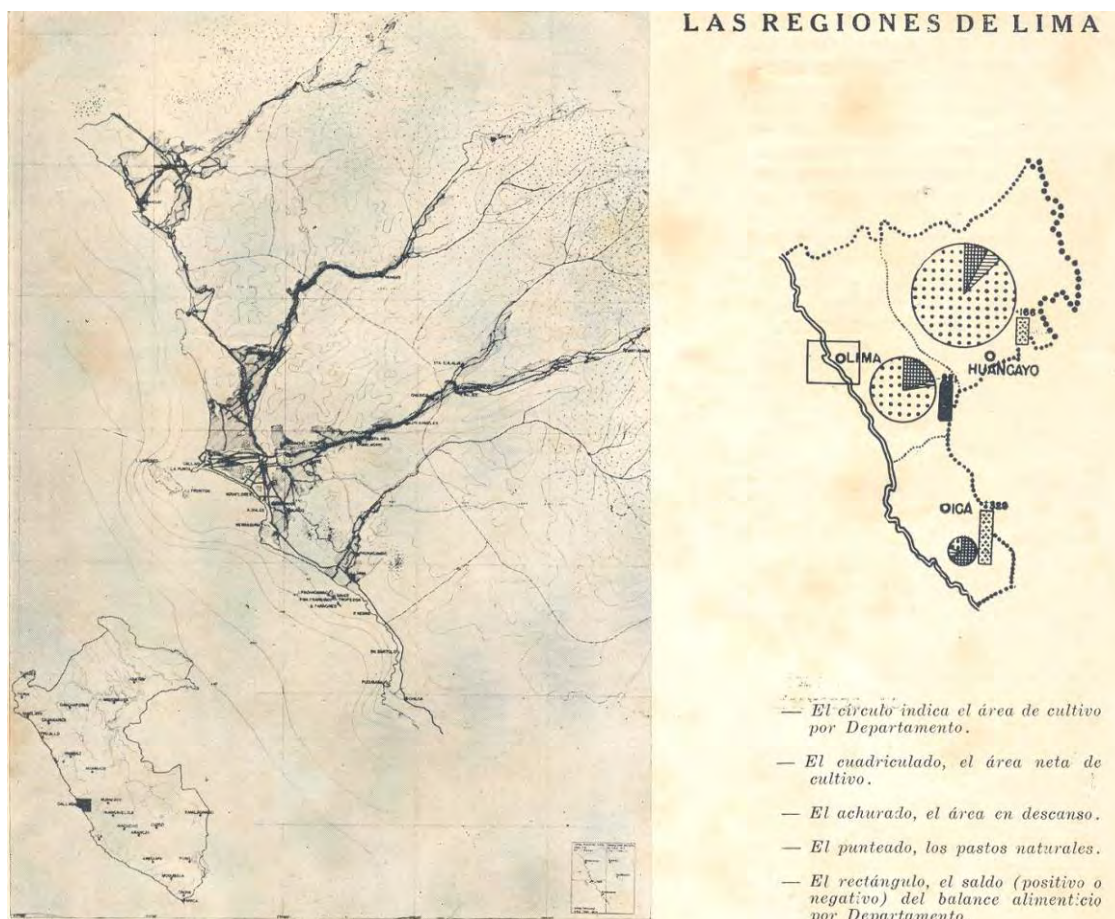


Fig. 156. Las regiones de Lima: Región sub-urbana.

5.3.4.1 La Región Alimenticia de Lima

Una cuestión de índole práctica lleva a la consideración de la región alimenticia de Lima:

“Considerando que parte de los problemas urbanos de Lima se originan en una extensa región que se extiende a departamentos emplazados tanto en la costa como en la sierra en los que se producen los artículos de primera necesidad para el sustento de la población de la capital,” se decidió delimitar esta primera región denominada ‘alimenticia’ (Dorich, 1996: 86).

La identificación de la región alimenticia vino precedida de “un estudio del origen y volumen de los alimentos frescos que se consumían en la capital, para lo cual se recopilaron y clasificaron los datos obtenidos en los registros de las Oficinas del Ferrocarril Central y del Mercado Mayorista de Lima durante el año 1947. Asimismo, se analizaron los datos e informes referentes a las tierras de cultivo de Lima y Callao, las potencialmente cultivables de los departamentos vecinos de Lima, Ica y Junín. Estos tres departamentos se compensaban por los déficits y excesos de terrenos cultivables en unos y otros, por lo que resultaba razonable considerarlos en forma tentativa como una sola unidad o región en relación a los requerimientos alimentarios de la capital” (Op. cit.: 87).

Dicha región alimenticia se identifica, define y se expresa en gráficos simpáticos, aunque bastante esquemáticos, se lo relaciona con los índices nutricionales y con la región suburbana. Consideraciones de orden nutricional contribuyeron a la definición del estudio: “Debe prestarse especial atención, en conseguir un balance de la producción alimenticia para obtener el número

de calorías recomendadas por persona y por día que es de 2,100⁸⁷, a fin de corregir la deficiencia actual, que es de 600 calorías por persona, deficiencia que se deja sentir en las condiciones de salud y productividad de cada individuo” (ONPU, 1949: 8.).

Según Dorich, la razón primordial por la que se identificó dicha región alimenticia fue porque “resultaba necesario recomendar a las reparticiones técnicas correspondientes del entonces Ministerio de Fomento y Obras Públicas, un adecuado programa de prioridades para la construcción, conservación y mantenimiento de las vías de comunicación interdepartamental en el territorio respectivo. El propósito era garantizar la continuidad del aprovisionamiento diario y permanente de la población capitalina que se hallaba en crecimiento acelerado desde comienzos de los años cuarenta” (Dorich, 1996: 87).

Pero hay otra consideración que Dorich olvida, y es que la escasez de alimentos en Lima era uno de los males que preocupaban al Gobierno y a la ciudadanía. La escasez, el acaparamiento y la especulación marchaban a la orden del día, por lo que el Gobierno de Bustamante promulga el Decreto supremo del 17 de julio de 1947 contra el aumento injustificado de los precios de artículos alimenticios⁸⁸. La situación transcurre de manera similar durante la ejecución del Plan Piloto de Lima y continúa por muchos años más

Al año siguiente, mediante Decreto Supremo del 29 de marzo de 1948, el Gobierno decreta la prohibición de nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores. Los considerandos fueron varios pero el tema de la salvaguarda de los terrenos agrícolas ante el crecimiento especulativo de la ciudad, que transformaba tierras de cultivos en áreas urbanas habilitadas, fue de lo más importante, conjuntamente con la suspensión de solicitudes de habilitación urbana hasta que no se haya culminado el Plan Regulador de Lima⁸⁹.

⁸⁷ El consumo óptimo de una persona varón puede ser de hasta 3kcal. o 3,000 calorías cuando su edad fluctúa entre los 15 y 18 años (2,200 para las mujeres), y 2,300 cuando pasa de los 50 años (1,900 para las mujeres, llegando a 2,400 para las lactantes). Fuente: Dietas.net.

⁸⁸ La preocupación por el tema de la escasez de alimentos y la especulación está presente en el discurso a la nación de Julio de 1947 del Presidente Bustamante, quien manifiesta: “El acaparamiento y la especulación actúan, a la vez, contra el productor y contra el público. Privan al primero de ganancias legítimas que el intermediario asume sin mayor esfuerzo; y extorsionan al segundo con precios desmesurados, que eleva artificialmente el costo de vida”. Fuente: El Peruano, 31-7-1947, p. 2. Lima.

En noviembre de 1945 se había creado por ley del Congreso la Junta Nacional de Alimentación y Nutrición “para estudiar el problema de las subsistencias en el país y proponer —lo dice la ley— las medidas inmediatas y mediatas para fomentar la producción de artículos alimenticios dentro de un plan que no sólo contempla el rendimiento de las tierras y la distribución conveniente de los productos que se cosechan, sino una labor de orientación en el público y con fines escolares”. Fuente: El Peruano, editorial, 29-10-1947, p. 1, Lima.

En enero de 1948 es expulsado el ciudadano extranjero Salomón Goldzmid, de conformidad con las leyes, por haber estado incurriendo en prácticas de acaparamiento y especulación de artículos de repuestos automotrices. Fuente: R.S. del 22 de marzo de 1948, en El Peruano, 29-3-48, p. 1. Lima

⁸⁹ Esta norma es complementada con el Decreto Ley N° 11006 del 29 de abril de 1949 de la Junta Militar de Gobierno, que autoriza al Ministerio de Fomento y Obras Públicas a “imponer multas a los que contravengan sus disposiciones” (art. 1°) y a “proponer la reglamentación del régimen a que deben someterse las habilitaciones urbanas...”. Para entonces, ya se había elevado el Plan Piloto al Consejo Nacional de Urbanismo.. Fuente: El Peruano, 12 de mayo de 1949.



Fig. 157. Las zonas irrigadas de Lima.

5.3.4.2 La Región Suburbana de Lima

En el Plan piloto se define un área denominada Región Suburbana, la cual coincidía con lo que hoy conocemos como Lima Metropolitana y estaba comprendida dentro de la región alimenticia. Dicha región comprendía “todos los elementos naturales y obras urbanas y rurales necesarias para las funciones colectivas de vivienda, trabajo, recreación y circulación, encontrándose a una distancia de la, ciudad de Lima que permite viajes de ida y vuelta el mismo día” (ONPU, 1949: 8).

Aboga este concepto de región suburbana por la realización de planes de obras regionales, lugares para el recreo regional como garantía de buena salud y vuelve a insistir en la integralidad del conjunto Lima-Callao-balnearios, graficando la situación con un cuadro de la producción agropecuaria departamental que afluyen a Lima-Callao:

“Debe abordarse el estudio de los planes de obras para cada región a fin de conseguir un desarrollo armónico de cada una en función de la ciudad Capital, o de los centros poblados importantes, para que los núcleos mineros e industriales queden debidamente establecidos y unidos por sistemas apropiados de comunicaciones; pero al mismo tiempo debe establecerse centros de recreación de la población, en playas y zonas boscosas, debidamente accesibles y provistas de las obras necesarias a fin de que los miles de ciudadanos que salen

semanalmente de las concentraciones urbanas, encuentran el esparcimiento indispensable para su salud.

Con la identificación de la región suburbana de Lima, según Dorich “se perseguía facilitar, además, una organización y distribución racional de sus componentes y actividades de carácter urbano y rural, así como aprovechar su potencial de recursos para el establecimiento de posibles núcleos dedicados a vivienda, trabajo y recreación. (...) Una adecuada planificación de esta región permitiría que el crecimiento urbano posterior no se hiciera al azar y sólo para satisfacer necesidades específicas e inmediatas, sino de manera coordinada siguiendo los requerimientos del desarrollo futuro de la capital, lo que se manifiesta en primer lugar con la expansión de su plan arterial y con la extensión de las redes de los servicios públicos” (Dorich, 1996: 87).

Cuadro 6: Abastecimiento de Lima por departamento.

| Departamentos | Hortalizas | Papas | Carne | Queso | Huevos | Maíz | Frutas | Total |
|--------------------|-------------------|-------------------|----------------|------------|---------------|----------------|-------------------|--------------------|
| | | | | | | Fríjol | | |
| | | | | | | Pallar | | |
| Tumbes | 1,530 | 17'951,520 | 2,665 | 340 | 300 | 3,000 | 1'616,035 | 1'618,700 |
| Piura | 5,450 | 524,260 | 73,778 | 120 | 8,000 | 569,520 | 4'579,105 | 4'654,413 |
| Lambayeque | 1'001,685 | 2'188,700 | 129,582 | | 200 | 59,400 | 375,945 | 514,277 |
| Cajamarca | 169,816 | 19,890 | 920 | | 65,722 | 22,050 | 1'571,471 | 920 |
| Libertad | 54'199,974 | | 82,235 | | 20,130 | | 250,073 | 2'663,391 |
| Ancash | 14,950 | | 6,154 | | | | 18'386,715 | 426,583 |
| Lima-Callao | 12'197,425 | | 62,174 | | | | 2'204,580 | 91'169,903 |
| Huánuco | 132,318 | | 650 | | | | 10'582,810 | 2'744,560 |
| Junín | 3'501,445 | | 23,015 | | | | 47,500 | 25'117,072 |
| Ayacucho | 3,500 | | 75 | | | | 4'041,674 | 67,390 |
| Ica | | | 29,458 | | | | 40,545 | 4'196,117 |
| Arequipa | | | | | | | 1'715,840 | 3'591,578 |
| EXTRANJERO | | | | | | | 124,878 | 1'715,840 |
| Ecuador | | | | | | | | 128,378 |
| Chile | | | | | | | | |
| Totales Kgs | 71'228,093 | 20'684,370 | 410,706 | 460 | 94,352 | 653,970 | 45'537,171 | 138'609,122 |

Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949, p.9..



Fig. 158. Región urbana.

5.3.4.3 La Región Urbana de Lima

El Plan piloto de Lima identifica una zona homogénea en el área metropolitana comprendida por Lima y sus distritos, el Callao y las zonas de balnearios: "Las zonas urbanas de Lima, Callao y distritos aledaños, forman en realidad una sola concentración y por lo tanto los problemas que las afectan deben abordarse con unidad de criterio, de allí que el Plan Piloto haya encarado la solución de los mismos dentro de una visión de conjunto, incluyendo los terrenos de cultivo que las circundan" (Op. cit.: 9).

Para Dorich, el análisis de esta región permitió "una primera visión de los prejuicios que podrían significar para el futuro desarrollo del país la continua y creciente migración de familias provincianas a la región formada por Lima, sus distritos y el vecino puerto del Callao. Los campos de cultivo, las explotaciones mineras, y las industrias del resto del territorio nacional, comenzaban a mostrar ocasionalmente signos de escasez de mano de obra, lo cual podría afectar en forma directa, a la mayoría de las ciudades secundarias y centros menores. Por el contrario, y tal como ha quedado demostrado con el tiempo, se presumía que la región de Lima no podría ofrecer todas las oportunidades de empleo que demandaría la creciente futura población. Un proceso similar habría de iniciarse muy pronto en algunas de las ciudades secundarias, ocasionándoles los mismos problemas que se presentaban en Lima" (Dorich, 1996:88).

El crecimiento acelerado de Lima hacía imprevisible toda previsión, y los servicios públicos marchaban en déficit respecto a las demandas: "El acelerado crecimiento de la población de la capital comenzaba a originar notorias y continuas deficiencias en la mayoría de los servicios públicos así como en el aprovisionamiento de alimentos. Las previsiones o correcciones que eventualmente hacían las reparticiones técnicas correspondientes, al cabo de algún tiempo resultaban casi siempre insuficientes e inoperantes, al no haber estado sustentadas por un estudio integral de previsiones a largo plazo. El único servicio público, cuya expansión y previsiones satisfacían siempre con grandes márgenes las necesidades del crecimiento poblacional y del desarrollo industrial, era el de energía eléctrica que en esa época se hallaba en manos de una institución privada" (Ib.).

La pertinencia de soluciones parciales a los problemas del área metropolitana quedaron descartados rápidamente, no obstante haberse pretendido bajo esta forma abordar la problemática de la ciudad. El centralismo, ese mal que aqueja a las grandes metrópolis de los países pobres especialmente, jugaba en contra de las oportunidades de las ciudades del interior: “lo correcto era adoptar una política que estimulara la creación de nuevos centros de trabajo en otras regiones del territorio nacional, lo que proporcionaría un desarrollo armónico y razonable de todo el país. Paralelamente, para que la expansión urbana de la ciudad de Lima se realizara en condiciones más convenientes, se llegó a la conclusión de que era indispensable extender adecuadamente los servicios públicos, en coordinación con los demás aspectos del desarrollo. En consecuencia se dio particular atención al servicio de agua potable, por ser un recurso notoriamente escaso en toda la región geográfica de influencia directa inmediata” (Ib.).

La existencia de un alto porcentaje de lotes baldíos, rodeados de islas rústicas, determinado por el análisis del proceso de crecimiento de la urbanización en Lima y sus distritos, conlleva al establecimiento de la conveniencia de edificar los lotes vacíos para lo cual se hace necesario comenzar el proceso de habilitación urbana de dichos predios rústicos. Del mismo modo, dado el proceso de industrialización que se llevaba a cabo al norte de la av. Colonial, entre Lima y el Callao, teniendo como límite la vía férrea, hacía suponer con sólidas razones, la reserva para uso de viviendas al sur de la Colonial y teniendo como límite la avenida del Progreso (Ib.)⁹⁰.

El Plan Piloto de Lima se proyecta al mediano plazo para una población de 1'800,000 personas, disponiendo en esos momentos Lima de una población de 900,000 habitantes⁹¹. Para el cumplimiento de esta meta se tiene en cuenta “la conveniencia de propiciar el aumento de la densidad bruta promedio de 188 habitantes por hectárea existente al momento del estudio, a un mínimo de 250, según la tendencia considerada como normal en otras ciudades similares a Lima. Para lograr este aumento se recomendó reducir el área de los lotes edificables en las futuras zonas de vivienda unifamiliar, así como las áreas construibles por familia; para tal efecto se modificaron las normas reglamentarias de construcción vigentes” (Ib.).

Los datos de urbanización del área urbana no son volcados de manera específica en el Plan Piloto de Lima. Estos datos, que desde un inicio forman parte del Plan regulador de Lima son volcados por Dorich en su documento testimonial: “En 1949 la región urbana de Lima comprendía una superficie de 4,200 hectáreas totalmente urbanizadas y 2,000 hectáreas de urbanizaciones parcialmente edificadas, con un porcentaje construido bruto de 30%, por lo que el Plan Piloto se estructuró con la inclusión de 3,760 hectáreas adicionales” (Op. cit.: 91). Así la cosa se propuso el siguiente esquema de desarrollo:

1. aumentar la densidad bruta a 225 habitantes por hectárea en las urbanizaciones terminadas pero que se hallaban a medio construir (Ib.);
2. Completar el proceso de urbanización en los espacios comprendidos entre urbanizaciones terminadas y las vías principales y concluir dicho proceso en la franja de terrenos comprendidos entre las avenidas Colonial y Venezuela que estarían dedicados a unidades vecinales, reservando para nuevas plantas industriales los terrenos en la avenida Argentina en ambos lados y hasta el propuesto malecón en la margen izquierda del río (Ib.).

Los terrenos entre Lima y Callao, sobre el eje de la avenida argentina, fueron reservados para la industria de conformidad con el plan original de Meiggs, aunque con un ancho menor, a fines del siglo XIX. Esto permitía que los lotes contiguos a la vía férrea, pudieran ser atendidos por ramales del ferrocarril. Estos terrenos, al estar ubicados al norte de los futuros barrios de

⁹⁰ En octubre de 1947, con ocasión del VI congreso Panamericano de Urbanismo, se hace verificable ya la importancia de la Construcción de la Unidad Vecuinal N° 3, que todas las delegaciones de arquitectos admiran y ponderan. Precisamente esta unidad se encuentra en el camino de Lima al Callao, entre la avenida Colonial y la avenida del Progreso.

⁹¹ Con el Censo de 1940 se calculaba que a fines de 1949 la población de Lima sería de 900,000 habitantes.

viviendas, no generarían contaminación en las áreas residenciales programadas por cuanto los vientos predominantes, de sur a norte, llevarían los humos y gases contaminantes a áreas despobladas al norte del río Rímac, que se suponía serían áreas agrícolas indefinidamente⁹².

El antiguo aeropuerto de Limatambo⁹³ estaba rodeado de áreas agrícolas en las zonas que correspondían a los “cono de aproximación”. Este aeropuerto cumplía con los requisitos y normas internacionales exigidas para aviones a hélice, con la ventaja de hallarse a un borde del área urbana de la ciudad, esto es junto a la zona urbana y próxima a los principales barrios residenciales y comerciales de la ciudad (Ib.).

Luego de ser aprobado el Plan Piloto, se plantea la necesidad de prolongar la línea recta de la avenida Javier Prado, lo que interferiría con el canal de aproximación de una de las pistas de aterrizaje, lo que motivo que se exigiera que la avenida proyectada se construyera en trinchera, coincidiendo con el tramo de interferencia, a “fin de eliminar el obstáculo que habría significado para los aviones que aterrizaban, el paso de vehículos por ese tramo de avenida” (Ib.).

Producto de los estudios de esta época es el plano de Lima elaborado por la ONPU⁹⁴ y publicado en el Libro Lima Metropolitana (1954), como parte de los estudios del expediente urbano del Plan Regulador de la ciudad.



Fig. 159-160. Valles apropiados para formar centros de recreación.

⁹² El norte del río Rímac es la margen derecha del río, hoy populoso distrito de San Martín de Porres, uno de los más densamente poblados distritos de la ciudad, que desde la década de los 50 es afectado por una gran ola migratoria que se asienta en las mismas riveras del río Rímac, el cual fue confinado a los límites actuales y que antiguamente su cauce podía variar en varios centenares de metros.

⁹³ Al momento de su inauguración, este aeropuerto era uno de los más modernos de Sudamérica. Fue inaugurado el 23 de setiembre de 1948 con asistencia del Presidente de la República, Dr. José Luis Bustamante y Rivero. El edificio construido por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC), se levantó en terrenos que en época precolombina fue asiento del adoratorio indígena y del poblado denominado “Rimaj-Tampu”. Actualmente es sede del Ministerio del Interior y sigue siendo uno de los hitos más importantes de la Urbanización CORPAC en San Isidro.

⁹⁴ Este plano fue de gran significación para la ciudad. fue publicado por la ONPU en el libro *Lima Metropolitana. Algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias*. Al original de este plano, las diversas instituciones que sucedieron a la ONPU, dependientes alternativamente del Municipio o del Gobierno Central, agregaron hasta época reciente las urbanizaciones conforme se iban aprobando. Fuente: Plano 28, en Planos de Lima de Juan Gunther Doering. MLM, 1983.

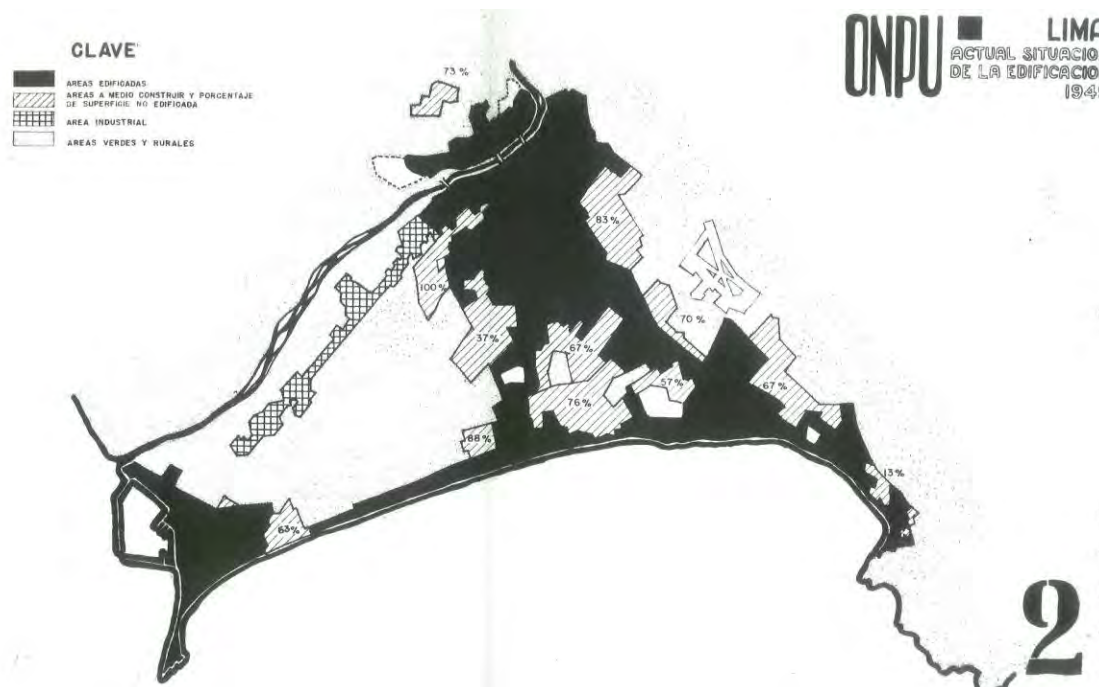


Fig. 161. Situación actual de la edificación. 1949.

5.3.5. “Situación Actual de la Edificación”. ¡Habría que comenzar desde el principio!

Las construcciones que se levantan a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de los nudos de circulación son perjudiciales a la habitación: ruidos; polvos y gases nocivos.

Carta de Atenas. B.I.17

La mayor parte del área urbana de Lima y Callao está dedicada a la vivienda. Las nuevas urbanizaciones sólo tienen construido un pequeño porcentaje de su área útil. Algunas de estas urbanizaciones, cuya ubicación y trazo no responden a ningún plan integral, han sido creadas únicamente para satisfacer el interés lucrativo de los propietarios de la tierra. Económicamente, resulta un valor negativo para la colectividad. Durante muchos meses quedan inutilizadas enormes cantidades de materiales en calzadas, veredas, tuberías, postes de alambrado, etc. etc., que a la postre son abonados por el vecindario a un costo mucho más elevado. Si a ello se agrega las deficiencias que necesariamente han de tener los servicios públicos que se destinan a estas zonas a medio construir, el panorama resulta poco halagador.

En el plano adjunto puede apreciarse la enorme extensión que aún existe en Lima por construir. Esta dispersión de la población no ha permitido la ocupación de todos los lotes vacantes que aún quedan en zonas anteriormente urbanizadas, lotes que en esas condiciones no permiten un saneamiento apropiado de los respectivos barrios. La actual área urbana de Lima puede, por lo tan tú, albergar una población de 1'650.000 habitantes si se adopta la edificación en altura en los sectores centrales de condiciones apropiadas para ello, y si se construye los lotes vacantes.

Con relación a los materiales empleados podemos anotar lo siguiente: el material usado durante la colonia y primer siglo republicano fue el adobe para la planta baja y la "quincha" para los altos. A fines del siglo pasado se construyeron algunas obras públicas con materiales más sólidos, sistema que no llegó a desplazar el empleo del adobe que se mantuvo hasta la segunda década de este siglo, aunque ya en forma más limitada. Las casas construidas con este material ocupan la parte antigua de Lima, o sea la comprendida entre las murallas ya demolidas así como los actuales núcleos centrales de Miraflores, Barranco, Magdalena y Chorrillos. En este último balneario, como en el Callao, el empleo del adobe abarca casi toda la zona urbana. Las construcciones de este tipo ocupan una extensión aproximada de dos mil hectáreas, que corresponden a un 33% del área total. En el presente siglo se difundió el empleo del ladrillo y concreto que son actualmente los materiales comen mente empleados; y aunque son de mayor resistencia

que los antiguos, no han sido decisivos para la creación de mejores viviendas, pues así como en las zonas centrales encontramos construcciones coloniales muy bien conservadas, en los nuevos barrios tenemos numerosas finas levantadas de ladrillo que constituyen por sus condiciones higiénicas barrios deficientes, como se observa en muchos sectores del Callao y en la mayoría de los distritos de Lima.

Los diversos barrios de la ciudad presentan fincas de características diferentes, siendo las mejores proyectadas y construidas las correspondientes a gran parte de Miraflores, San Isidro, Magdalena y San Miguel, ocupadas por la clase acomodada. La vivienda económica, construida sobre lotes generalmente muy subdivididos y que no responden a proyectos debidamente estudiados, son fincas carentes de distribución, áreas libres y fachadas apropiadas, y dan origen a barrios muy amplios que ocupan las nuevas urbanizaciones, formando grupos de departamentos con malas condiciones para la vivienda, que constituyen ya desde un principio tugurios o barrios enfermos.

Es digno de mencionar, el caso de las nuevas obras de agrupaciones de habitación que lleva a cabo la Corporación Nacional de la Vivienda, siendo la de mayor envergadura la terminada con frente a la Av. Benavides, con capacidad para 6,700 habitantes, proyectada de acuerdo con los más recientes adelantos en la materia, obras que constituyen un ejemplo valioso, no solamente en el campo nacional, sino aún dentro de las realizaciones internacionales.

Plan Piloto de Lima. Situación Actual de la Edificación

Ya lo dice la Carta de Atenas (B.I.17): “Las construcciones que se levantan a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de los nudos de circulación son perjudiciales a la habitación: ruidos; polvos y gases nocivos”. El diagnóstico de la situación de la edificación que hacen la ONPU y sus asesores recuerda la situación del pícaro que nos va a hacer un servicio y nos pinta un panorama sombrío de la situación con la finalidad de cobrarnos más por el servicio o en todo caso “si sale algo mal yo no tengo la culpa, pues ya desde el principio todo estaba mal. Yo se lo había advertido”. Además, esta joven tecnocracia y sus asesores eran vanguardia, y por tanto había que dramatizar más la situación y decirlo en voz alta ¡Carajo!

Pues bien, la cosa comienza con afirmaciones de Perogrullo: “La mayor parte del área urbana de Lima y Callao está dedicada a la vivienda” (ONPU, 1949: 11). Como si no fuera la vivienda el uso predominante en las ciudades, aún en las ciudades industriales. Francamente habría que escuchar el discurso de estos señores (y señoritos) bien sentados, rascándonos la barbilla, mirándolos de medio lado, con el ceño fruncido y encabritando las uñas sobre el escritorio y verlos con qué ceremonia y convicción, ataviados con sus corbatitas michi⁹⁵ exponen el plan:

“Las nuevas urbanizaciones sólo tienen construido un pequeño porcentaje de su área útil. Algunas de estas urbanizaciones, cuya ubicación y trazo no responden a ningún plan integral, han sido creadas únicamente para satisfacer el interés lucrativo de los propietarios de la tierra. Económicamente, resulta un valor negativo para la colectividad. Durante muchos meses quedan inutilizadas enormes cantidades de materiales en calzadas, veredas, tuberías, postes de alambrado (sic), etc. etc., que a la postre son abonados por el vecindario a un costo mucho más elevado. Si a ello se agrega las deficiencias que necesariamente han de tener los servicios públicos que se destinan a estas zonas a medio construir, el panorama resulta poco halagador” (Ib.).

Después de todo, razón no les faltaba, pues la especulación de terrenos estaba a la orden del día, razón por la cual “por Resolución Suprema del 9 de agosto de 1945, se mandó suspender la presentación de solicitud y tramitación de expedientes para urbanizaciones y lotizaciones o para la ampliación de las ya establecidas en el área comprendida dentro del valle del Rímac, aguas abajo de la Villa de Chosica, mientras no estuviese concluido el plano regulador de Lima y sus alrededores”⁹⁶. Del mismo modo, por las mismas razones, el Decreto Supremo del 29 de marzo de 1948, decreta la prohibición de nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores, confirmando y ratificando la la resolución Suprema del 9 de agosto de 1945⁹⁷.

⁹⁵ Estos tíos sí que estaban para sacarles la “michi”. La corbata michi por supuesto.

⁹⁶ Decreto Supremo del 29 de marzo de 1948, por el que se prohíbe nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores.

⁹⁷ En ese entonces, bajo pretexto de formación de parcelaciones agrarias, o de quintas-huertas, se seguía reduciendo las áreas rústicas de la zona aludida y habilitando tierras para futuras urbanizaciones,

Un plano adjunto muestra “la enorme extensión (de terrenos) que aún existe en Lima por construir”, concluyendo, implícitamente, que para densificar hay que demoler el centro para construir en altura, ya que los materiales predominantes son los “innobles”⁹⁸ adobe y quincha:

“Esta dispersión de la población no ha permitido la ocupación de todos los lotes vacantes que aún quedan en zonas anteriormente urbanizadas, lotes que en esas condiciones no permiten un saneamiento apropiado de los respectivos barrios. La actual área urbana de Lima puede, por lo tanto, albergar una población de 1'650.000 habitantes si se adopta la edificación en altura en los sectores centrales de condiciones apropiadas para ello, y si se construye los lotes vacantes.

”Con relación a los materiales empleados podemos anotar lo siguiente: el material usado durante la colonia y primer siglo republicano fue el adobe para la planta baja y la “quincha” para los altos. A fines del siglo pasado se construyeron algunas obras públicas con materiales más sólidos, sistema que no llegó a desplazar el empleo del adobe que se mantuvo hasta la segunda década de este siglo, aunque ya en forma más limitada. Las casas construidas con este material ocupan la parte antigua de Lima, o sea la comprendida entre las murallas ya demolidas así como los actuales núcleos centrales de Miraflores, Barranco, Magdalena y Chorrillos. En este último balneario, como en el Callao, el empleo del adobe abarca casi toda la zona urbana. Las construcciones de este tipo ocupan una extensión aproximada de dos mil hectáreas, que corresponden a un 33% del área total. En el presente siglo se difundió el empleo del ladrillo y concreto que son actualmente los materiales comúnmente empleados; y aunque son de mayor resistencia que los antiguos, no han sido decisivos para la creación de mejores viviendas, pues así como en las zonas centrales encontramos construcciones coloniales muy bien conservadas, en los nuevos barrios tenemos numerosas fincas levantadas de ladrillo que constituyen por sus condiciones higiénicas barrios deficientes, como se observa en muchos sectores del Callao y en la mayoría de los distritos de Lima” (Ib.).

Se contrasta una ciudad de ricos, formal, y una ciudad de pobres, informal, tugurizada y hacinada. Los “barrios malditos”, término que Javier Sota toma prestado de Le Corbusier (Sota, 1988: 11).

“Los diversos barrios de la ciudad presentan fincas de características diferentes, siendo las mejores proyectadas y construidas las correspondientes a gran parte de Miraflores, San Isidro, Magdalena y San Miguel, ocupadas por la clase acomodada. La vivienda económica, construida sobre lotes generalmente muy subdivididos y que no responden a proyectos debidamente estudiados, son fincas carentes de distribución, áreas libres y fachadas apropiadas, y dan origen a barrios muy amplios que ocupan las nuevas urbanizaciones, formando grupos de departamentos con malas condiciones para la vivienda, que constituyen ya desde un principio tugurios o barrios enfermos⁹⁹” (ONPU, 1949: 12).

excediendo de la proporción necesaria para la población de Lima. Dichas formas de habilitaciones informales, sumadas a las formales, contribuían con la recarga excesiva de las obligaciones de los servicios de agua, desagüe, alumbrado y teléfonos, congestionando de manera imprevista y perjudicial las instalaciones existentes, desmejorando la eficiencia de esos servicios, sobre todo, en lo referente al agua por la falta de presión restando energía eléctrica al uso de industrias productivas, y obligando a desembolsos, para extender las redes que deben hacer frente a necesidades artificiosamente creadas. Fuente: considerando del D.S. del 29 de marzo de 1948, mediante el cual se dispone la prohibición de nuevas urbanizaciones en Lima y alrededores. El Peruano, 17 de abril de 1948, p. 1. Lima.

⁹⁸ Tampoco lo dicen en estos términos, pero ni falta hace para ello.

⁹⁹ Confrontemos este punto con el ítem 10 de la Carta de Atenas: En los sectores urbanos congestionados, las condiciones de habitabilidad son nefastas por falta de espacio suficiente para el alojamiento, por falta de superficies verdes disponibles y, finalmente, por falta de cuidados de mantenimiento para las edificaciones (explotación basada en la especulación). Estado de cosas agravado todavía más por la presencia de una población con nivel de vida muy bajo, incapaz de adoptar por sí misma medidas defensivas (la mortalidad llega a alcanzar el veinte por ciento).

La Unidad Vecinal Nº 3 es mostrada orgullosamente por su autor, quien es a la vez Director del Plan Regulador de Lima, y cuya primera etapa es precisamente este Plan Piloto. Razón no le falta. Pero un breve y superficial análisis del texto pareciera atribuir su redacción no a un nacional sino a alguien que lo mira con amplitud desde la perspectiva del consultor de planes pilotos y planes reguladores en otros países o de catedrático internacional o congresista CIAM o presidente de los CIAM. Sí, aquel convencido de las bondades de las neighborhoods units y amigo de Fernando Belaúnde: Sert:

“Es digno de mencionar, el caso de las nuevas obras de agrupaciones de habitación que lleva a cabo la Corporación Nacional de la Vivienda, siendo la de mayor envergadura la terminada con frente a la Av. Benavides, con capacidad para 6,700 habitantes, proyectada de acuerdo con los más recientes adelantos en la materia, obras que constituyen un ejemplo valioso, no solamente en el campo nacional, sino aún dentro de las realizaciones internacionales” (Ib.). En el marco de este estudio descubriremos que estos halagos quedaron cortos para la UV3.

En el plano que se muestra en esta sección del Plan Piloto de Lima, se encuentran diferenciadas las áreas edificadas, las áreas a medio construir con el porcentaje de superficie edificada, las áreas industriales, y las áreas verdes y rurales.



Fig. 162. Vista aérea que muestra las modernas avenidas de Lima, h., 1949.

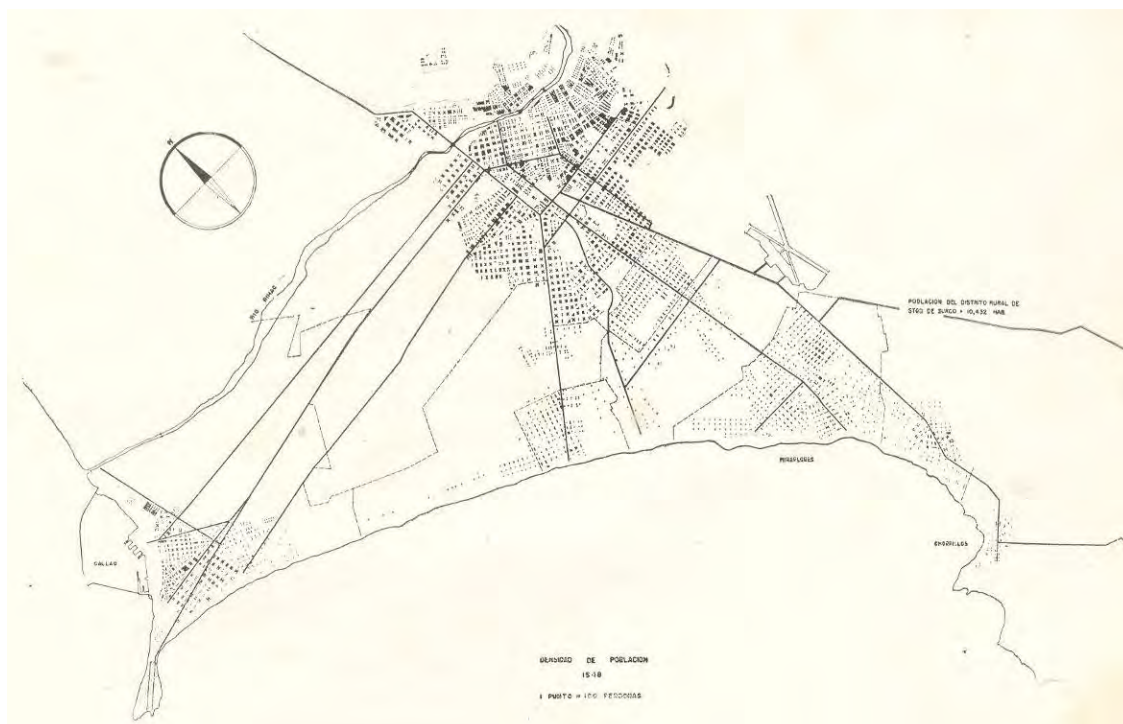


Fig. 163. Densidad de Población, 1949.

5.3.6. “Distribucion de la Poblacion”

La población es demasiado densa en el interior del centro histórico de las ciudades (se cuenta hasta mil y aún mil quinientos habitantes por hectárea) como así también en algunas zonas de expansión industrial del siglo XIX

Carta de Atenas, B.I.10

El plano de la densidad de la población muestra su distribución actual. La población - cuya mayoría se ha desplazado en los últimos años hacia las nuevas zonas urbanas de los balnearios del sur- ocupa un área total en Lima y Callao de 6,200 hectáreas, y llega a una cifra calculada en 900,000 habitantes, dando por lo tanto una densidad promedio de 188 habitantes por hectárea.

Las mayores concentraciones no se hallan en los sectores centrales de cada distrito, como debía acontecer como consecuencia de la mayor cantidad de edificaciones, muchas de ellas de varios pisos; pero ocurre, -como puede apreciarse en el centro de Lima, - que esas construcciones están destinadas para oficinas comerciales y en sus pisos superiores únicamente albergan una población estable muy reducida. Conspira también contra esta densidad de la población en el sector central la circunstancia de que las nuevas urbanizaciones ofrecen mayores atractivos para vivir placenteramente.

La mayor densidad se presenta en los barrios antiguos de Lima, como "Abajo el Puente", los "Barrios Altos", El Cercado y Monserrate en los que son muchas las fincas tipo "callejón" que corresponde a la vivienda de Características menos aceptables, en las que familias numerosas ocupan departamentos de una o dos habitaciones. El resultado de ello es la existencia de manzanas con población de más de 900 personas, que arrojan densidades de 950 y 1,100 habitantes por hectárea, con el agravante que casi todas las fincas son de un piso. El caso contrario es el que corresponde a ciertos sectores de los balnearios del Sur, los que llegan a tener densidades de 100 y menos habitantes por hectárea; sectores que ocupan un reducido porcentaje del área urbana.

La vivienda para la clase obrera que en épocas pasadas estaba constituida por los llamados "solares" "callejones" o casas de vecindad, es ya inaceptable como solución, aunque en cierta proporción se sigue todavía construyendo. Los mismos obreros en los terrenos de su propiedad, levantan sus casas sin ningún principio técnico ni ayuda municipal como puede observarse en Manzanilla, Surquillo, Ascona, Piñonate, etc., que constituyen verdaderos centros enfermos de la ciudad.

Pero aún tenemos un tipo de vivienda más elemental: en ella se emplea esteras, crudos, madera vieja, algo de adobe y se levanta en terrenos particulares o del Estado, sin el

menor control oficial y en forma que llega a ocupar extensas zonas, en las que se invierte energía y capital, que si estuvieran bien orientados, podrían dar otro resultado: Son ejemplos: las barriadas San Cosme, Leticia, San Pedro, Matute, el Agustino, Mirones, etc., que en total albergan una población de 25,000 personas, aproximadamente.

Plan Piloto de Lima. Distribución de la Población

Para este estudio la ONPU contaba con los resultados del Censo de Población de 1940¹⁰⁰, “lo que facilitó la elaboración de los estudios de carácter social y permitió determinar la densidad de población por manzanas, sectores y distritos” (Dorich, 1996: 84). Eran 9 años de desfase respecto a este censo para cuando se entrega el Plan Piloto. El Censo Nacional de 1940 había arrojado una población para Lima de 661,508 habitantes (645,172 habitantes censados y 16,336 habitantes sin censar) y las proyecciones arrojan una población de 900,000 habitantes para 1949. En 1940 Lima representa el 9.4% del total nacional, en tanto que en 1993, con sus 6'434,323 habitantes representa el 28.4% de la población nacional. En ese período, 1940-1993, mientras el país había crecido 3.2 veces, Lima lo había hecho en 9.7 veces¹⁰¹.

Lejos estaban los pronósticos para una ciudad que no se encaminaba a metrópoli¹⁰² sino a megalópolis¹⁰³ o conurbación¹⁰⁴. El Plan Piloto se proyecta, a mediano plazo, para un horizonte

¹⁰⁰ En 1940, durante el gobierno de Prado se levantó el primer censo nacional del siglo XX (el último censo había sido en 1876). Pese a que hubo zonas que no se censaron, se registró un total de 6.207.967 habitantes. De acuerdo con la información obtenida, el Perú de 1940 era todavía un país eminentemente rural (65% de la población era rural y 62% de la población económicamente activa se dedicaba a la agricultura y la ganadería). Por otro lado, resultó alarmante saber que más de la mitad de la población (59,7%) carecía de instrucción. Fuente: Kalipedia.com

En 1949 se pone en circulación el volumen VII con los resultados del Censo Nacional de 1940 correspondiente a los departamentos de Arequipa, Apurímac, Moquegua y Tacna, anunciándose que el volumen VIII estará íntegramente dedicado al Cusco. Un compromiso de los países latinoamericanos los embarca al “Censo de las Américas”. Desconocemos los resultados de dicho compromiso, lo cierto es que el siguiente censo nacional se lleva a cabo en 1961, no obstante que en 1952 el Director Nacional de Estadísticas anunciaba el siguiente Censo Nacional de Población, Vivienda y Agropecuario y en 1960 se anunciara sobre el Censo de Viviendas y Edificios en las áreas urbanas. Fuente: El Peruano, Editoriales del 23-03-49, 10-09-52 y 14-12-60.

¹⁰¹ Fuente: <http://www.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/LIb0002/cap0101.htm>

¹⁰² *Metrópolis. Ciudad industrial desarrollada en la que todavía se puede apreciar el centro y la periferia.*

Entre los estudiosos de la metrópoli (arquitectos y urbanistas), ha sido Koolhaas quien nos ha dado, de manera delirante, hacia finales de los setenta, una primera nueva imagen de la metrópoli. Aludimos, evidentemente, a Delirious New York. ¿En qué consistía la tesis central de este libro? Consistía en dar una imagen de la metrópoli que, más allá y a través de las planificaciones (siempre, de manera más o menos coherente, desarrollada), vivía todavía de dinámicas, conflictos y superposiciones potentes de estratos culturales, de formas y de estilos de vida, de una multiplicidad de hipótesis y de proyectos sobre el porvenir. Se debía mirar esta complejidad, esta microfísica de potencias desde dentro, para comprender la ciudad. New York, en particular, era el ejemplo de un extraordinario acumularse histórico y político, tecnológico y artístico, de varias formas de programación urbana. Pero no bastaba. Era necesario añadir que la metrópoli era más fuerte que lo urbano. Los intereses especulativos y las resistencias de los ciudadanos imponían y arrollaban a un tiempo, las prescripciones del poder y las utopías de los opositores. El hecho es que la metrópoli confundía y mezclaba los términos del discurso urbanístico: a partir de una cierta intensidad urbana, la metrópoli constituía nuevas categorías, era una nueva máquina proliferante. La medida se desmesuraba. Fuente: Benavides Solís, Jorge: Diccionario Urbano. Conceptual y transdisciplinar. Ediciones del serbal, 2009. Barcelona. ISBN978-84-7628-568-8.

¹⁰³ *Megalópolis. Formación espacial post-metropolitana, super-aglomerado urbano, pluriciudad nebulosa; en ella el empuje que imprime la esfera tecno-económica supera hoy cualquier límite político-administrativo. Gottman en su libro invita a los ciudadanos de la megalópolis a “compartir una tierra dividida”.* Fuente: Benavides Solís, Jorge: Diccionario Urbano. Conceptual y transdisciplinar. Ediciones del serbal, 2009. Barcelona. ISBN978-84-7628-568-8.

de 1'800,000 habitantes. Tan sólo para el censo de 1961, 12 años después, arroja una población de 1'901,927 habitantes, con lo que su proyección poblacional se cumplió a los 10 años aproximadamente:

“El plano de la densidad de la población muestra su distribución actual. La población - cuya mayoría se ha desplazado en los últimos años hacia las nuevas zonas urbanas de los balnearios del sur- ocupa un área total en Lima y Callao de 6,200 hectáreas, y llega a una cifra calculada en 900,000 habitantes, dando por lo tanto una densidad promedio de 188 habitantes por hectárea”(ONPU, 1949: 13).

El diagnóstico de la Carta de Atenas, de nuestro encabezado, era muy preciso, aunque para nuestro caso acertara parcialmente. Pero el diagnóstico ya estaba dado desde antes. Sólo se requería la confirmación: “En estos sectores urbanos comprimidos las condiciones de habitación son nefastas: falta del espacio necesario atribuido a la habitación, falta de superficies, verdes disponibles, falta en fin de mantenimiento de los edificios (explotación basada en la especulación). Situación agravada aún por la presencia de una población de estándar de vida muy baja, incapaz de tomar ella misma medidas defensivas (mortalidad que llega hasta el 20%)” (Carta de Atenas, B.I.11).

Se constata desde entonces un abandono de la población del centro de la ciudad, hoy llamado de Pizarro, un área que por principio, tal como sucede en las grandes capitales europeas, debía ser la de mayor densidad poblacional, hallándose a niveles de tugurio la población en los antiguos barrios de la ciudad:

“Las mayores concentraciones no se hallan en los sectores centrales¹⁰⁵ de cada distrito, como debía acontecer como consecuencia de la mayor cantidad de edificaciones, muchas de ellas de varios pisos; pero ocurre, -como puede apreciarse en el centro de Lima, - que esas construcciones están destinadas para oficinas comerciales y en sus pisos superiores únicamente albergan una población estable muy reducida. Conspira también contra esta densidad de la población en el sector central la circunstancia de que las nuevas urbanizaciones ofrecen mayores atractivos para vivir placenteramente” (ONPU, 1949: 13).

La densificación del centro de la ciudad alcanza cifras alarmantes que pueden parangonarse con los de las antiguas grandes capitales europeas, con la diferencia que allá las construcciones poseen varios pisos, en tanto que aquí la mayoría tiene sólo un piso, lo cual contrasta con la realidad de las viviendas en los balnearios del sur, a donde se están mudando los sectores pudientes y van sumiendo el centro en abandono:

“La mayor densidad se presenta en los barrios antiguos de Lima, como “Abajo el Puente”, los “Barrios Altos”, El Cercado y Monserrate en los que son muchas las fincas tipo “callejón” que corresponde a la vivienda de características menos aceptables, en las que familias numerosas ocupan departamentos de una o dos habitaciones. El resultado de ello es la existencia de

¹⁰⁴ Conurbación. *Ciudades que en un principio se generaron por separado y en su proceso de evolución se juntan. Aglomeración policéntrica de ciudades y lugares no urbanos en un territorio continuo o un área amplia urbanizada, constituida por varias aglomeraciones de núcleos próximos y sus entornos suburbanos, cuyas expansiones recientes se fueron desarrollando hasta formar un continuo urbano, bien como fruto del fenómeno de la coalescencia o efecto de la expansión periférica de aglomeraciones urbanas de similar tamaño por el cual los límites exteriores próximos alcanzan contigüidad unos con otros, bien como fruto de la absorción de ciudades pequeñas por otra grande (...). Formulada como tal, primeramente, por el urbanista Patrick Geddes en 1915 para describir la coalaglomeración o conglomerado de cuenca carbonífera de densidad baja pero uniforme y sin centros destacados.* Fuente: López Trigal, Lorenzo: Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano. Editorial Biblioteca Nueva, 2010. Madrid. ISBN 978-84-9940-089-1.

¹⁰⁵ Como lo dice La Carta de Atenas. Entonces confrontemos este punto con el ítem. 9 de la Carta de Atenas: “En el interior del núcleo histórico de las ciudades, así como en determinadas zonas de expansión industrial del siglo XIX, la población es demasiado densa (se llega a sumar hasta mil e incluso mil quinientos habitantes por hectárea)”

manzanas¹⁰⁶ con población de más de 900 personas, que arrojan densidades de 950 y 1,100 habitantes por hectárea, con el agravante que casi todas las fincas son de un piso. El caso contrario es el que corresponde a ciertos sectores de los balnearios del sur, los que llegan a tener densidades de 100 y menos habitantes por hectárea; sectores que ocupan un reducido porcentaje del área urbana” (lb.).

Se identifica la vivienda y los barrios obreros como lugares “inaceptables” aunque son los mismos obreros que mediante autoconstrucción y sin asesoría técnica construyen su hábitat, que son “verdaderos centros enfermos de la ciudad”:

“La vivienda para la clase obrera que en épocas pasadas estaba constituida por los llamados “solares” “callejones” o casas de vecindad, es ya inaceptable como solución, aunque en cierta proporción se sigue todavía construyendo. Los mismos obreros en los terrenos de su propiedad, levantan sus casas sin ningún principio técnico ni ayuda municipal como puede observarse en Manzanilla, Surquillo, Ascona, Piñonate, etc., que constituyen verdaderos centros enfermos de la ciudad”

El horror llega con los asentamientos informales, cuya presencia en Lima se hace sentir desde principios de los 40, aquellos por quienes el estado nunca se ocupó ni los consideró actores de la ciudad. Simplemente no tienen presencia o lugar en el Plan si no es para dramatizar el caos de la ciudad. Estos barrios informales de la ciudad son denominados clasista y despectivamente “barriadas”:

“Pero aún tenemos un tipo de vivienda más elemental: en ella se emplea esteras, crudos, madera vieja, algo de adobe y se levanta en terrenos particulares o del Estado, sin el menor control oficial y en forma que llega a ocupar extensas zonas, en las que se invierte energía y capital, que si estuvieran bien orientados, podrían dar otro resultado: Son ejemplos: las barriadas San Cosme, Leticia, San Pedro, Matute, el Agustino, Mirones¹⁰⁷, etc., que en total albergan una población de 25,000 personas, aproximadamente” (lb.).

Cuadro 7: Lima Metropolitana: Poblacion total, censada y no censada en los censos del presente siglo

| AÑO | POBLACION | | |
|------|-----------|---------|------------|
| | TOTAL | CENSADA | NO CENSADA |
| 1940 | 661508 | 645172 | 16336 |
| 1961 | 1901927 | 1845910 | 56017 |
| 1972 | 3418452 | 3302523 | 115929 |
| 1981 | 4835793 | 4608010 | 227783 |
| 1993 | 6434323 | 6345856 | 88467 |

Fuente: INEI - CENSOS NACIONALES DE 1940, 1961, 1972, 1981 Y 1993

¹⁰⁶ Manzanas podridas.

¹⁰⁷ José Matos Mar en 1968 publica el clásico estudio sobre las barriadas limeñas realizado en 1956, describiendo un fenómeno social que tiene: un patrón de establecimiento con rasgos físicos, sociales y económicos estructurados mediante una invasión de terrenos vacíos, en la periferia de las ciudades, generalmente de propiedad pública y con la participación de grupos de familias de bajos recursos económicos, en su mayoría procedentes de áreas rurales con una cultura tradicional y que se organizan a fin de actuar solidariamente para obtener un lote de tierra y servicios básicos y facilidades comunales y que entran en contacto con oficinas del estado para ser reconocidos como propietarios, dando lugar a un estilo de relación socio-política que difiere al de otras comunidades de base del país. Fuente: urbanoperu.com.

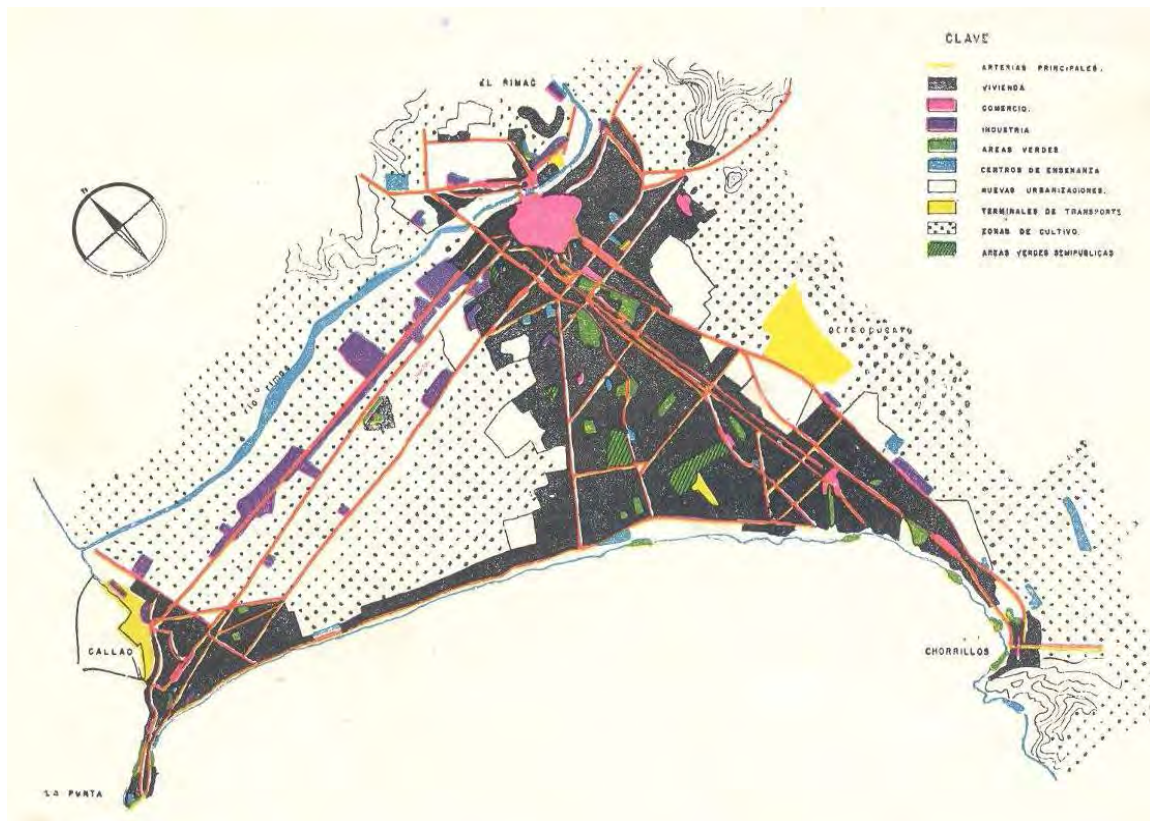


Fig. 164. Usos de la Tierra. 1949.

5.3.7 “Usos de la Tierra”

El crecimiento de la Ciudad. Devora paulatinamente las áreas verdes limítrofes sobre las cuales tomaban vista sus cinturas sucesivas. Este alejamiento siempre mayor a los elementos naturales aumenta aún el desorden en la higiene

Carta de Atenas, B.I.12

El plano de usos actuales de la tierra muestra el resultado del desarrollo de Lima efectuado sin ningún planeamiento integral, a excepción de la conveniente ubicación de las industrias entre Lima y el Callao, a lo largo de la Av. Argentina. La distribución de la tierra para los diferentes fines urbanos se ha llevado a cabo de una manera anárquica; las nuevas zonas lotizadas se han ido añadiendo a las anteriores, sin tener en cuenta un plan de conjunto y se ha mantenido una completa libertad en el uso que cada cual ha querido dar a sus terrenos. Numerosas industrias se han establecido en zonas inapropiadas, afectando las condiciones del barrio; la vivienda se esparce en desorden, careciendo de áreas verdes y de centros convenientes para el comercio. No se ha previsto la ubicación de núcleos para centros administrativos, de educación y de recreación. Este desorden en la distribución de las zonas urbanas se traduce claramente en las condiciones de vida de la comunidad.

Dentro del trazo actual, cuya área llega a 6,200 hectáreas, se dedica a la vivienda 92% de la zona urbana y para la industria el 6%. Los demás elementos no llegan a constituir núcleos sino que se mantienen dispersos.

Plan Piloto de Lima. Análisis: Usos de la Tierra

Un plano elaborado por la ONPU sobre los usos del suelo del momento les permite reflexionar en esa línea en que “nada está bien y todo está mal”, aunque en este caso se pondera la excelente ubicación de la zona industrial en un marco de urbanismo anárquico, que es inherente a prácticamente todas las metrópolis, salvo honrosas excepciones.

Aquella zonificación industrial tan bien ponderada por la ONPU corresponde a una consideración de índole pragmática debida a Meiggs, el Haussmann de Lima. Meiggs simplemente como empresario, fulero además¹⁰⁸, observa la oportunidad de hacer negocios con esa franja de terrenos que acompaña al Ferrocarril Central que él está construyendo y que unirá El Callao y La Oroya.

Una situación caótica en la ciudad es la que se presenta y observa el Plan Piloto como resultado de un crecimiento inorgánico: “El plano de usos actuales de la tierra muestra el resultado del desarrollo de Lima efectuado sin ningún planeamiento integral, a excepción de la conveniente ubicación de las industrias entre Lima y el Callao, a lo largo de la Av. Argentina” (Op. cit.: 14).

Tan sólo la vivienda y la industria poseen sus respectivas zonas o se encuentran “zonificadas”, en tanto que los equipamientos restantes no se han concentrado y se ubican dispersos en la ciudad: Acierta el Plan Piloto cuando en su análisis encuentra falta de planificación y crecimiento anárquico: “La distribución de la tierra para los diferentes fines urbanos se ha llevado a cabo de una manera anárquica; las nuevas zonas lotizadas se han ido añadiendo a las anteriores, sin tener en cuenta un plan de conjunto y se ha mantenido una completa libertad en el uso que cada cual ha querido dar a sus terrenos” (Ib.). La realidad es que gran parte de ese crecimiento se ha dado por fines meramente especulativos, debido a los agentes inmobiliarios en busca de pingües ganancias, que estiraron artificialmente a la ciudad sobrecargándola en sus obligaciones en redes de agua, alumbrado, teléfono, etc.

Si bien es cierto que la gran industria resulta incompatible con la vivienda, también es cierto que existen pequeñas industrias y talleres artesanales que son compatibles las áreas residenciales, pero de eso no habla el Plan Piloto, pero sí apunta directo a lo que será uno de los puntales de su propuesta, el centro cívico, y en esto debe de haber influido mucho Sert y su discurso de la quinta función, antes que la propuesta para St. Diè de Le Corbusier con su centro cívico, que Gastelumendi considera que pudo haber sidio una de las influencias, conjuntamente con la Ciudad e los Motores, en la propuesta urbana y de los volúmenes del Plan Piloto de Lima (1990: 4): “Numerosas industrias se han establecido en zonas inapropiadas, afectando las condiciones del barrio; la vivienda se esparce en desorden, careciendo de áreas verdes y de centros convenientes para el comercio. No se ha previsto la ubicación de núcleos para centros administrativos, de educación y de recreación. Este desorden en la distribución de las zonas urbanas se traduce claramente en las condiciones de vida de la comunidad” (Ib.).

Se infiere que el Plan Piloto reconoce en la ciudad la existencia de un tipo de industria¹⁰⁹, la gran industria, ubicada sobre el eje de la av. Argentina, aunque desde fines del siglo XIX ya se

¹⁰⁸ Según Ernst Middendorf, quien fue su médico personal, relata en su libro *Perú* que pudo leer la libreta donde Meiggs apuntaba las personas a las que daba sobornos para lograr los contratos ferrocarrileros, el principal sobornado fue un tal Doctor J.M.Q. El historiador Alfonso Quiroz atribuye a la corrupción introducida por Meiggs como factor fundamental para la bancarrota del Perú, al no poder pagar sus deudas Perú fue considerado como “país delincuente” por la prensa británica y azuzó la intervención de Chile para poder cobrar las deudas con capitalistas británicos. Fuente: wikipedia.org

¹⁰⁹ Las tipologías en las que se clasifican las industrias hoy en día son diversas dependiendo del criterio que se utilice para su estudio. Destacaremos algunas de las divisiones más útiles para el estudio de las industrias.

1: Según la posición en la que se encuentre la industria en el proceso productivo general, podemos distinguir entre:

a) Industrias de Base: Son aquellas que inician el proceso productivo, transformando materia prima en productos semielaborados que utilizan otras industrias para su transformación final. Por ejemplo la Siderurgia, que transforma el mineral de hierro en acero, que será utilizado por otras industrias en la fabricación de bienes de consumo o equipo.

encontraba establecida sobre el eje de lo que hoy conocemos como Las Malvinas. No reconoce otros tipos de industria que hoy reconoce el Reglamento Nacional de Edificaciones, Norma TH.030¹¹⁰ por ejemplo: “Dentro del trazo actual, cuya área llega a 6,200

b) Industrias de bienes de equipo: Son aquellas que se dedican a transformar los productos semielaborados en equipos productivos para equipar las industrias, esto es fabricación de maquinaria, equipos electrónicos, etc.

c) Industrias de bienes de consumo: Son aquellas que fabrican bienes destinados al uso directo por parte del consumidor (textiles, productos farmacéuticos, electrodomésticos, etc.)

2. Según el tonelaje de las materias primas que utiliza en el proceso productivo:

a) Industria Pesada: trabajan con grandes cantidades de materia prima que convierten en productos semielaborados, por ejemplo la siderurgia, que transforma el mineral de hierro en láminas o bloques de hierro que serán usados en otras industrias para elaborar productos finales.

b) Industria Semiligera: trabajan con productos semielaborados, por lo que su peso es menor. Suelen ser las industrias de bienes de equipo, esto es la fabricación de maquinaria, automoción, u otras.

c) Industria Ligera: el peso de la materia prima con la que trabajan es reducido, facilitando así su transformación. No necesitan grandes instalaciones, y suelen estar localizadas próximas al mercado de destino. Entre este tipo de industria podemos clasificar las textiles, químicas, calzado, y en general todas aquellas que producen bienes de consumo.

3. Según su grado de desarrollo:

a) Industrias punta: son aquellas industrias que están en plena expansión y crecimiento de su producción. Actualmente este tipo de industrias son las relacionadas con la informática, telecomunicaciones y electrónica en general.

b) Industrias maduras: son aquellas industrias que han llegado a su máximo desarrollo, habiéndose estancado su producción, debido principalmente al uso de tecnología anticuada. En el mundo desarrollado, este tipo de industrias suelen ser las pesadas, tales como las metalurgias, astilleros, etc.

4. Según su tamaño (el número de trabajadores que emplea):

a) Pequeña industria: son aquellas en las que trabajen hasta 50 empleados.

b) Mediana industria: son aquellas en las que trabajan entre 50 y 1000 empleados.

c) Gran industria: en estas trabajan más de 1000 obreros.

Fuente: Vásquez, Sol Beatriz. Industria. 2009.

¹¹⁰Artículo 4º.-En función de los usos permisibles, las Habilitaciones para uso Industrial pueden ser de cuatro tipos, de acuerdo al siguiente cuadro:

| TIPO | ÁREA MÍNIMA DE LOTE | FRENTE MÍNIMO DE LOTE | TIPO DE INDUSTRIA |
|------|----------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1 | 300 m ² | 10 ML | ELEMENTAL Y COMPLEMENTARIA |
| 2 | 1,000 m ² | 20 ML | LIVIANA |
| 3 | 2,500 m ² | 30 ML | GRAN INDUSTRIA |
| 4 | (*) | (*) | INDUSTRIA PESADA BÁSICA |

1. Son proyectos de Habilitación Urbana que corresponden a una actividad industrial no molesta ni peligrosa, de apoyo a la industria de mayor escala, a ser ejecutadas en Zonas Industriales I1.

Los predios calificados con Zonificación Comercial que planteen una habilitación urbana de uso mixto deberán cumplir con los aportes correspondientes a este tipo de Habilitación Industrial

2. Son proyectos de Habilitación Urbana que corresponden a una actividad industrial no molesta ni peligrosa, orientada al área del mercado local y la infraestructura vial urbana, a ser ejecutadas en Zonas Industriales I2.

Estas habilitaciones admiten hasta 20% de lotes con las características y uso correspondientes al Tipo 1.

3. Son proyectos de Habilitación Urbana que corresponden a una actividad industrial que conforman concentraciones con utilización de gran volumen de materia prima, orientadas hacia la infraestructura vial regional, producción a gran escala, a ser ejecutadas en Zonas Industriales I3.

Estas habilitaciones admiten hasta 20% de lotes con las características y uso correspondientes al Tipo 2 y 10% de lotes con las características y uso correspondientes al Tipo 1.

hectáreas, se dedica a la vivienda 92% de la zona urbana y para la industria el 6%. Los demás elementos no llegan a constituir núcleos sino que se mantienen dispersos” (Ib.)

Pero cómo es posible disponer de un plano de usos del suelo o de la tierra cuando está pendiente de información catastral en un 38%. El mismo PPL nos dice:

“Gran parte de estos estudios no se podrán concluir hasta que termine el levantamiento del catastro urbano de Lima, que ha emprendido la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, y del cual ya se ha catastrado 2.200 manzanas de las 3.500 que comprende la zona metropolitana con sus distritos aledaños” (ONPU, 1950: 32). El Catastro nunca se concluyó¹¹¹, la última memoria que hace mención al levantamiento catastral es la de 1959 publicada en noviembre de 1960 en *El Peruano*. Para esa fecha eran 4,030 las manzanas levantadas, 3,069 las manzanas aprobadas y 3,883 las manzanas en limpio (ONPU, 1960: 9). La memoria de 1960, publicada en 1961, no vuelve a hacer mención del catastro.

Desconocemos las razones por las que se deja de publicar en el Diario Oficial *El Peruano* las memorias de la ONPU en 1962 y 1963. En este año último año, la ONPU se integra al Sistema Nacional de Planificación, creado en 1962, mediante Decreto Supremo N° 3, que en su artículo 2° a la letra decía: “La estructuración y Administración de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo se mantendrá en las mismas condiciones establecidas para el efecto por la ley 10723”. La ONPU seguiría manteniendo su autonomía hasta que es transformada en 1969 en OPDU, como parte integrante del nuevo Ministerio de Vivienda y Construcción, creación del Gobierno Militar, siendo aquí que se produce la pérdida de su autonomía administrativa y económica.

Es precisamente en la falta de información completa del catastro donde radica uno de los méritos del Plan piloto, pues al disponerse de lo que podríamos denominar no un catastro integral sino un muestreo del catastro de la ciudad, se emprende la aventura del Plan Piloto, tal como lo haría hoy un plan estratégico. Fue el único modo posible de sacar adelante el Plan Piloto de Lima, pues esperando la culminación del Catastro, éste nunca se concluyó y nunca tuvimos Plan Regulador de Lima pues, cual mito de Sísifo, el catastro de Lima fue su roca cuesta arriba que, llegado a la cima, termina siempre rodando por el crecimiento informal de la ciudad.

El plano que exhibe el Plan Piloto da una muestra cabal de la realidad de los usos de la tierra, y en ellos se muestra de manera diferenciada las vías arteriales, la vivienda, el comercio, la industria, las áreas verdes, los centros de enseñanza, las nuevas urbanizaciones, terminales de transporte, zonas de cultivo y áreas verdes semipúblicas.

De la lectura del plano vemos una Lima que se expande hacia el sur sobre los ejes de las actuales avenidas Arequipa y Brasil, con nuevas urbanizaciones que se ubican en paralelo a estas avenidas, al este de la avenida Arequipa y al oeste de la avenida Brasil. El Callao es una pequeña mancha triangular que comprende básicamente los cascos antiguos del Callao, Bellavista y La Punta. La ciudad de Lima aún no se ha conurbado con el Callao, únicamente los ejes de la avenida Argentina y Costanera se encuentran ocupados, el primero por algunas industrias que se han ido asentando desde fines del siglo XIX y el segundo por residencias que conectan el Callao con Magdalena del Mar y Miraflores-barranco-Chorrillos. Queda entre ellos un gran bolsón rural cuya única área urbanizada es la que corresponde a la nueva Unidad Vecinal n° 3, en la zona de Mirones, cuyas obras, que se iniciaron en 1946, se están

-
4. (*) Son proyectos de Habilitación Urbana que corresponden a una actividad industrial de proceso básico a gran escala, de gran dimensión económica, orientadas hacia las infraestructuras regionales y grandes mercados, a ser ejecutadas en Zonas Industriales I4.

¹¹¹ Un catastro nunca se concluye, pues siempre se está actualizando. A lo que nos referimos es al hecho de que en ningún momento se llegó al punto en que se pudiera afirmar que la ciudad poseía un catastro integral de todas las áreas urbanizadas y luego la labor se reduciría simplemente a la actualización y complementación de la información disponible. La principal razón de esto ha sido sin lugar a dudas el proceso de urbanización informal cuyo crecimiento marchó siempre por delante de las posibilidades operativas del equipo de catastro de la ONPU y de los municipios que eran los encargados de proveer información al respecto.

concluyendo en 1949 poco después del Plan Piloto. Sobre la avenida progreso en la zona de Elio, se ubica también una pequeña área industrial. La única área urbanizada al norte del río Rímac lo constituyen el antiguo barrio del Rímac y los nada antiguos barrios obreros en el mismo distrito, próximos al Ferrocarril a Ancón.

La gran área comercial de la ciudad está constituida por el centro de Lima, con pequeños centros en El Callao y Miraflores. Otra gran área comercial lo constituye el mercado mayorista en la Victoria, en cuyas proximidades se planteará más adelante el terminal terrestre.

Los terminales aéreos y portuarios estaban conformados por el flamante aeropuerto de Limatambo, al extremo este de la ciudad, y el puerto del Callao, mudado algo más al norte respecto al antiguo.

Las grandes áreas verdes de la ciudad están dadas por la Alameda de los Descalzos en el Rímac; el Parque de la Exposición y el Parque de la Reserva conjuntamente con el estadio Nacional y el Bosque de Petit Thouars en Lima; el Campo de Marte, el Bosque de Matamulas (seccionado por la av. Salaverry), el hipódromo de San Felipe y el Bosque de Olivosen el actual distrito de Jesús María; el Parque Ramón Castilla en el actual Lince, Las sedes del Lima Cricket, Larco Herrera y Puericultorio Pérez Aranibar en Magdalena del Mar, El Circolo Sportivo Italiano en Pueblo Libre; El Golf y El Olivar de san Isidro; los parques Central y El Reducto en Miraflores; El Parque Confraternidad de Barranco; un par de parques en Bellavista y cosa paradójica, uno de los mayores pulmones de la ciudad lo constituía la Unidad Vecinal N° 3, con sus 30 hectáreas ocupadas, de las cuales el 88.7 % era verde, incluyendo bosques.

Las áreas rurales se encontraban en los bordes de la ciudad, tanto al este del actual Paseo de la República, Centro de Lima y La Victoria, y al norte del Río Rímac, con excepción del distrito del Rímac. Igualmente en el gran bolsón comprendido entre Lima, el Callao y el Río Rímac, con la única excepción de las áreas industriales sobre el eje de la avenida Argentina.



Fig. 165. Arq. Adolfo Córdova, conspicuo miembro de Espacio y promotor de la modernidad urbanística en la ciudad desde las páginas de El Comercio.

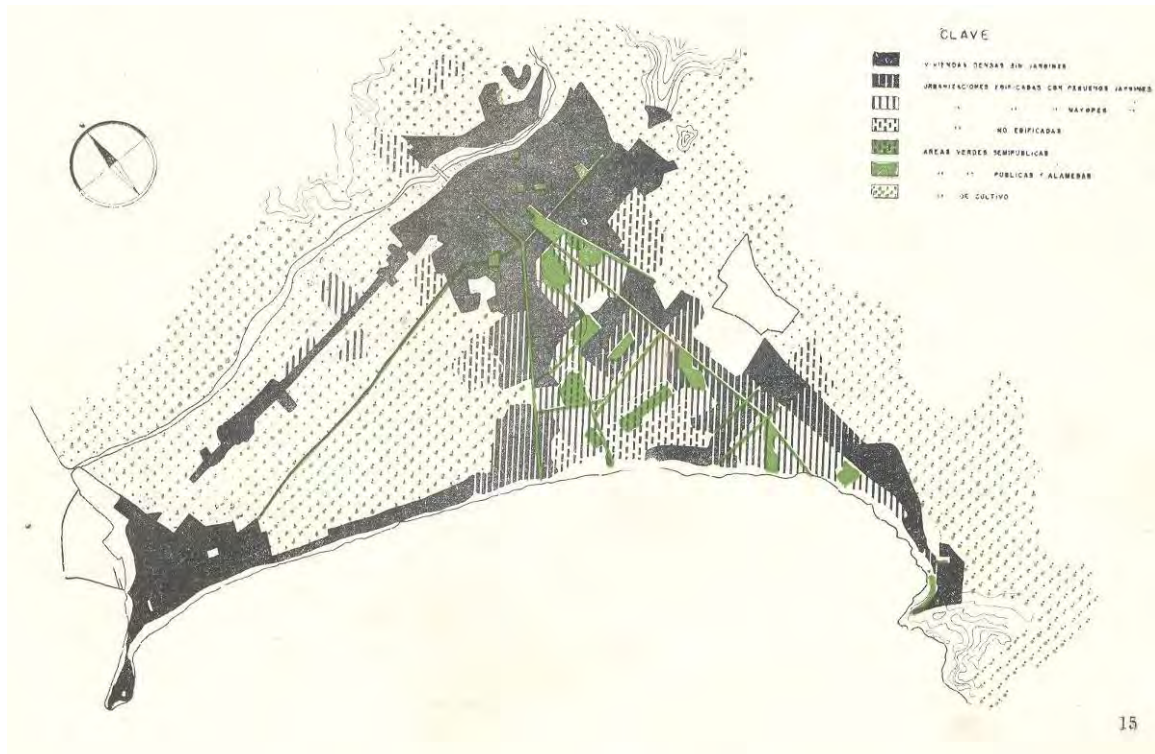


Fig. 166. Áreas verdes, 1949.

5.3.8 “Areas Verdes”

31. Las áreas libres son en general insuficientes

32. Cuando las áreas son de una extensión suficiente están generalmente mal asignadas, y por este hecho son poco utilizables para la masa de los habitantes.

33. La situación excéntrica de superficies libres no se presta al mejoramiento de las condiciones de la habitación en las zonas congestionadas de la ciudad. 1933, Carta de Atenas

34. Las escasas instalaciones deportivas, para ser ubicadas en las proximidades de los que las usan, están en general equipadas provisionalmente sobre terrenos destinados a futuros barrios de habitación o de industria. Pobreza y traslados incessantes

35. Los terrenos que podrían aprovecharse para esparcimientos de fin de semana están a menudo, mal unidos a la ciudad.

HAY QUE EXIGIR

36. Que todo barrio de habitación disponga en adelante de la superficie verde necesaria para el desarrollo racional de los juegos y deportes de los niños de los adolescentes y adultos.

37. Que los islotes insalubres sean demolidos y reemplazados por áreas verdes; los barrios colindantes quedarán así saneados

38. Que estas nuevas superficies verdes, sirvan fines claramente definidos: contener jardines infantiles, escuelas, centros juveniles o todos los edificios de uso común. Ligados finalmente a la habitación.

39. Que las horas libres semanales se pasen en lugares favorablemente preparados: parques, bosques, campos de deportes, estadios, playas etc.

40. Que se tengan en cuenta los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, cerros, valles; lagos, mares. etc.

Carta de Atenas, B. II. Esparcimiento

En Lima se dispone de algunas concentraciones de parques, que han quedado en sectores centrales. El parque de la antigua Exposición, el Parque de la Reserva, el Campo de Marte y el de la Avenida Arequipa, cuadra 5, que abarcan en total un área de 604,476 m². prestan importantes servicios no solamente al sector contiguo sino a toda la

ciudad. Pero fuera de éstas y de otras áreas menores dispersas en los nuevos barrios- como el bosque de Matamula y el Olivar de San Isidro la mayor parte de Lima y el Callao carece de lugares de esparcimiento donde, precisamente, la densidad de la población y las malas condiciones de la vivienda los hace imprescindibles.

Son dignas de mención las obras realizadas en Barranco, según el plan trazado en 1945 que permitió la construcción de campos de deportes en diversos sectores de la ciudad, uno de los cuales, el de Confraternidad, se ha completado con pabellones, piscinas y lugares de esparcimiento constituyendo un modelo de concepción.

En el plano que se publica se ha anotado los barrios ocupados por residencias que disponen de áreas verdes propias, lo que si bien no es suficiente, -pues siempre se requiere de campos para deportes colectivos, - cumplen en cierta forma una función higiénica general.

Se ha incluido también aquellas áreas verdes que sin tener el carácter de públicas, por pertenecer a instituciones particulares o clubes de deportes, sirven igualmente como zonas abiertas en medio de la vivienda.

Si consideramos una zona de influencia de 900 metros de radio alrededor de las áreas verdes existentes, - las que tienen una extensión de 1'107,700 m² se comprobará que solamente sirven a una población de 233,200 habitantes, con una proporción de 4.7 m² por persona quedando el resto, o sea 567,270 habitantes, desprovistos de ellos. El porcentaje promedio para toda la zona urbana es de 1.13 m² por habitante, muy inferior a lo aceptado normalmente.

La población infantil cuenta con 20 parques de esparcimiento provistos de elementos de juego, que se encuentran repartidos en los distintos barrios de la Capital, comprendiendo en total 50,902 m² aproximadamente, los que cumplen dentro de las condiciones existentes, una importante función.

Las áreas verdes constituyeron parte integrante del cuerpo central del discurso CIAM-Corbu, y como tal, el análisis de las áreas verdes de la ciudad no podía estar exento de dicho rollo¹¹² en el Plan Piloto. En su análisis el Plan Piloto no consideró para nada la ubicación de Lima sobre un desierto, y no debemos de perder de vista por otro lado, que actualmente Lima es la segunda ciudad más grande del mundo en un desierto. Pero tampoco debemos perder de vista que Lima en tiempos coloniales fue denominada la Ciudad Jardín.

Cuando se “funda¹¹³” la Ciudad de los Reyes por los españoles, en la cuadrícula de 13 x 9 manzanas que se dispuso, ésta tenía una sólo área libre, que estaba dedicada a la Plaza Mayor o de Armas como se le conoció posteriormente, pero estaba rodeado de huertos en todo el valle, valle originalmente desértico que los habitantes nativos convirtieron en un vergel gracias a las obras de irrigación que hicieron y que se tradujo en la proliferación de acequias, siendo llamados ríos las acequias más importantes¹¹⁴. La ciudad fundada respondía a las ordenanzas castizas para la fundación de nuevas ciudades y éstas al mismo tiempo se basaban en los ideales de la ciudad renacentista¹¹⁵: proporciones geométricas, axialidad y

¹¹² Rollo, entendido aquí como discurso trillado.

¹¹³ Esto es un decir, lo que en realidad Los españoles fundaron fue la Ciudad de los Reyes, que terminó siendo absorbida por Lima, por cuanto Lima ya tenía cuando menos un milenio y medio de ocupación aborigen ininterrumpida. Hasta el mismo nombre es nativo.

¹¹⁴ Las principales acequias del valle, que por su caudal fueron denominados ríos fueron las de Piedra Liza y Amancae en el Rímac, Ate, el río Surco, el más perfecto de todos por su suave pendiente (de origen wari), Guatca o Huatica, Maranga y Guala.

¹¹⁵ Aparece la plaza como espacio público que no figuraba en el programa de las ciudades medievales, ciudades “rurales”, y los parques aparecen como alternativa en los ensanches para romper la continuidad de la edificación. En el barroco, es Versalles, con geométrica propuesta de Le Notre, la que marcará la voz cantante, con una propuesta absolutamente escénica. Luis XIV manda abrir Versalles los domingos al público y las Tullerías el día de San Luis. En Inglaterra, en ese mismo siglo, “surge un nuevo concepto de jardín, que explicitado por Bacon supone un intento naturalista que tendrá un amplio desarrollo en el

paisaje. Unicamente el Virrey Amat tuvo preocupaciones por incorporar y mejorar espacios recreativos en la ciudad así como casas para el recreo o quintas, muestra de ello son la Quinta del Rincón del Prado y la Quinta de la Presa, la Alameda de Acho, Plaza de Acho, Alameda de los Descalzos, Paseo de Aguas, etc.

La Carta de Atenas-Corbu, redactada desde regiones mediterráneas y con absoluto eurocentrismo nos dice que “las superficies libres son en general, insuficientes” y “en el interior de algunas ciudades existen todavía superficies libres. Son lo que ha sobrevivido, milagrosamente en nuestra época, de las reservas constituidas en el curso del pasado: parques que rodean moradas señoriales, jardines contiguos a mansiones burguesas, paseos sombreados que ocupan el emplazamiento de un cinturón militar desmantelado” (II.31).

Para el caso limeño, nuestra nobleza no disponía de cotos de caza privados, ni jardines palaciegos, pues aparte de la Casa de Pizarro ninguna otra podía considerarse Palacio con excepción del Palacio Arzobispal, a lo más podíamos hablar de casonas o palacetes, que era en lo que se traducían lo señorial por estas tierras, como la Quinta del Rincón del Prado o la Quinta de la Presa. Sin embargo la Carta de Atenas sigue funcionando casi como la Biblia para nuestros planificadores de la ONPU. Y el Plan Piloto nos menciona la triste situación de la mayor parte de la ciudad, incluyendo el Callao, con honrosas excepciones en sectores centrales. Veamos el caso de Lima según el Plan Piloto:

“En Lima se dispone de algunas concentraciones de parques, que han quedado en sectores centrales. El parque de la antigua Exposición, el Parque de la Reserva, el Campo de Marte y el de la Avenida Arequipa, cuadra 5, que abarcan en total un área de 604,476 m² presentan importantes servicios no solamente al sector contiguo sino a toda la ciudad. Pero fuera de éstas y de otras áreas menores dispersas en los nuevos barrios como el bosque de Matamula y el Olivar de San Isidro la mayor parte de Lima y el Callao carece de lugares de esparcimiento donde, precisamente, la densidad de la población y las malas condiciones de la vivienda los hace imprescindibles” (ONPU, 1949: 15).

Qué son las 60.4 hectáreas de parques públicos de Lima comparadas con las 140 ha. de Hyde Park en Londres, las 320 ha. del Central Park de Nueva York o las 846 ha del Bosque de Bologna o las 800ha del Bosque de Chapultepec, o los grandes parques moscovitas como el Ismailovo de más de 300 ha, el Tsaritsino de más de 525 ha, o las 11,600 ha del Losini Ostrov¹¹⁶. Conclusión: Las “zonas centrales” de Lima, disponen de áreas verdes importantes, suficiente, inclusive para áreas contiguas, pero hay que agarrárselas entonces con las áreas que no las tienen para concordarlas con los preceptos CIAM-Corbu, aunque se siga bien ponderando equipamientos de recreación:

“Son dignas de mención las obras realizadas en Barranco, según el plan trazado en 1945 que permitió la construcción de campos de deportes en diversos sectores de la ciudad, uno de los cuales, el de Confraternidad, se ha completado con pabellones, piscinas y lugares de esparcimiento constituyendo un modelo de concepción” (Ib.). ¿y las carencias recreativas de los habitantes informales?

romanticismo y que muchos autores no dudan en designar como el auténtico parque; es el caso de Hyde Park, 140 Ha. y que fueron puestas a disposición del público en 1634 (García, 1989: 105-111)).

¹¹⁶ Los 10 parques urbanos más grandes del mundo:

| | |
|---|-------------------------|
| 1. South Mountain Park, Phoenix, Arizona: | 65.5590 km ² |
| 2. Fairmount Park, Philadelphia: | 37.2310 km ² |
| 3. Griffith Park, Los Angeles, California: | 17.0372 km ² |
| 4. Parque Metropolitano, Santiago de Chile: | 7.3248 km ² |
| 5. Parque Chapultepec, México, México: | 7.2834 km ² |
| 6. Phoenix Park, Dublín, | 7.0901 km ² |
| 7. Kings Park, Perth, Australia: | 4.0590 km ² |
| 8. Stanley Park, Vancouver: | 4.0469 km ² |
| 9. Central Park, Nueva York, | 3.4115 km ² |
| 10. Bitsevsky Park, Moscú: | 3.1970 km ² |

Fuente: www.plataformaurbana.cl

El plano que exhibe el Plan Piloto muestra las áreas verdes diferenciadas en: Viviendas densas sin jardines, urbanizaciones edificadas con pequeñas jardines, urbanizaciones edificadas con mayores jardines, urbanizaciones no edificadas, áreas verdes semipúblicas, áreas verdes públicas y alamedas, y áreas de cultivo:

“En el plano que se publica se ha anotado los barrios ocupados por residencias que disponen de áreas verdes propias, lo que si bien no es suficiente, -pues siempre se requiere de campos para deportes colectivos, - cumplen en cierta forma una función higiénica general” (Ib.).

Por supuesto que éstas áreas verdes si bien ingresan como oxígeno a los pulmones de todos los habitantes, a algunos, más que a otros de acuerdo a la proximidad a estas áreas, no ingresan al cómputo de áreas verdes públicas de la ciudad por habitante, y los ciudadanos menos favorecidos especialmente, siguen en déficit. Lo mismo sucede con las áreas verdes de las instituciones privadas u otras de carácter no público:

“Se ha incluido también aquellas áreas verdes que sin tener el carácter de públicas, por pertenecer a instituciones particulares o clubes de deportes, sirven igualmente como zonas abiertas en medio de la vivienda” (Ib.).

Pero las cifras no mienten cuando nos muestran el índice de áreas verdes por habitante. “Si consideramos una zona de influencia de 900 metros de radio alrededor de las áreas verdes existentes, - las que tienen una extensión de 1'107,700 m² se comprobará que solamente sirven a una población de 233,200 habitantes, con una proporción de 4.7 m² por persona quedando el resto, o sea 567,270 habitantes, desprovistos de ellos. El porcentaje promedio para toda la zona urbana es de 1.13 m² por habitante, muy inferior a lo aceptado normalmente¹¹⁷”.

Y la ponderación continúa al referirse a los parques infantiles: “La población infantil cuenta con 20 parques de esparcimiento provistos de elementos de juego, que se encuentran repartidos en los distintos barrios de la Capital, comprendiendo en total 50,902 m² aproximadamente, los que cumplen dentro de las condiciones existentes, una importante función” (Ib.).

Pero no se hace mención de las condiciones de recreación de los niños de aquel grupo de aproximadamente 25,000 habitantes de “barriadas”.

Resulta paradójico no encontrar en el plano de áreas verdes a la Unidad Vecinal N° 3, del que Dorich fue urbanista proyectista, por cuanto este conjunto de 29.9 hectáreas poseía un 87.9% de área libre, esto es, 26.3 hectáreas, correspondiéndole a jardines un alto porcentaje, con lo que sus áreas verdes netas llegaban a 17.5 hectáreas descontando un 33.3% en circulaciones peatonales, vehiculares y estacionamientos¹¹⁸. Estas cifras se vuelven más interesantes si lo comparamos a las grandes áreas verdes de la ciudad, sin incluir en ellas a los actuales parques zonales: El Golf, 48.5 ha; Campo de Marte, 26 ha. aprox.; Parque de la Reserva, 18 ha. aprox.; Parque de la Exposición-Parque Neptuno, 15 ha. aprox.; Parque Ramón Castilla, 13 ha. aprox.

¹¹⁷La OMS recomienda un mínimo de 10m² por habitante. Fuente: http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/1.1.4._superficie_de_zonas_verdes_urbanas_por_habitante.pdf

¹¹⁸ En El Arquitecto Peruano, set. 1949, p. 11.



Fig. 167. Sistema vial al interior de la ciudad. *l'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 33, 1951

5.3.9 “Circulación”. Sistema Arterial

51. La red actual de vías urbanas es el conjunto de ramificaciones desarrolladas en torno a las grandes vías de comunicación. Estas últimas se remontan en el tiempo en Europa, mucho más allá de la Edad Media y aún, a veces de la antigüedad.

52. Concebidas para recibir peatones o carruajes ya no responden hoy a los medios de transportes mecánicos.

53. El dimensionamiento de las calles, desde luego inapropiado, se opone a la utilización de las nuevas velocidades y al adelanto regular de la ciudad.

54. Las distancias entre las bocacalles son muy reducidas.

55. El ancho de las calles es insuficiente. Tratar de ampliar éstas es a menudo una operación onerosa y además ineficaz

56. Frente a las velocidades mecánicas la red de calles aparece irracional, careciendo de exactitud, de elasticidad, de diversidad, de conformidad.

57. Los trazados de orden suntuario persiguiendo finalidades representativas, han podido o pueden constituir torpes tropiezos para la circulación.

58. En muchos casos, la red de vías férreas ha llegado a ser, fuera de la extensión de la ciudad, un grave obstáculo para la urbanización. Encierra barrios de habitación, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la Ciudad.

HAY QUE EXIGIR

59. Que análisis útiles sean hechos sobre estadísticas rigurosas del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Trabajo que revelará las corrientes de circulación y la calidad de sus rendimientos

60. Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los vehículos y de su velocidad.

61. Los cruces, muy solicitados serán convertidos a la circulación continua por cambios de niveles.

62. Que el peatón pueda seguir caminos distintos de los del automóvil.

63. Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, de paseo, de tránsito, vías principales. Que zonas de vegetación aislen, en principio, las corrientes de gran circulación.

Carta de Atenas B.IV. Circulación

La circulación, tanto de vehículos como de peatones, debe disponer de elementos necesarios para llegar a cumplir esa finalidad, es decir: debe constituir un sistema arterial, con vías debidamente clasificadas, que aseguren en los casos necesarios una rápida circulación sin interferencia alguna.

Los núcleos urbanos traen consigo una concentración de vehículos, y debe preverse el espacio suficiente para el estacionamiento, impidiendo que se realice en las calzadas dedicadas a la circulación o en las plazas públicas, para evitar lo que acontece en la Plaza San Martín y en mayor grado en la Plaza de Armas de la ciudad.

Las continuas interferencias del tránsito en cada cruce, impiden una circulación fluida, mientras no exista una adecuada reglamentación al respecto.

Un sistema apropiado de circulación reduciría considerablemente los accidentes de tránsito, evitando así la pérdida de numerosas vidas y la destrucción de vehículos.

En el gráfico se observa la relación directa que existe entre el número de vehículos y los accidentes.

En el año 1943 se presenta una enorme disminución de los mismos, que coincide con la reducción de autos y camiones en uso y con la disminución de velocidad, pues la guerra mundial obligó a la economía de motores y de llantas.

En la página 21 se publica -los planos que muestran el resumen de los datos obtenidos por el estudio de la red arterial, con el fin de determinar la distribución de la circulación dentro del actual trazado, así como las causas que pueden obligar a escoger ciertas avenidas, precisando las intersecciones que deben ser eliminadas o mejoradas. El gráfico de volumen de tránsito, que corresponde al número de autos, camiones y omnibuses que transitan durante una hora por un Jugar determinado, nos da los mayores índices para las Avenidas Wilson, Arequipa y Manco Cápac, llegando a circular en el caso máximo/1,800 vehículos en una hora, cifra muy elevada, sobre todo si se tiene en cuenta las condiciones actuales del sistema. Por otro lado, observa más las numerosas intersecciones que existen en arterias de apreciable circulación, como por ejemplo la Avenida Wilson, entre las avenidas 28 de Julio y Nicolás de Piérola, tiene siete cruces con arterias de bastante volumen, motivando que la circulación se interrumpa continuamente. La solución no consistirá, como se cree comúnmente, en ampliar la calle, pues si se conserva el estacionamiento sobre la calzada de circulación que día a día será mayor, se permite la construcción de grandes edificios sin retiros ni áreas libres, se mantiene el número de intersecciones, es probable que en lugar de eliminar el mal, se le acreciente.

El plano muestra el estado de las calles centrales de la ciudad ocupada en casi un 50% por el estacionamiento de más o menos 2,000 autos, a pesar de existir calles prohibidas para ello. En algunos casos el estacionamiento se hace en doble fila, cuando las necesidades de la zona lo requiere, y hasta se ha observado la concentración de camiones en ciertas calles, indicando la existencia de depósitos de mercaderías en zonas centrales de la ciudad, lo que revela una anomalía de los usos de la tierra. Estas deficiencias, como muchas otras, son en realidad las que hay que tener en cuenta al tratar de corregir los problemas de circulación, pues son ellas realmente la causa de sus defectos, más que el ancho de la calzada.

El mal estado de las calzadas agrava también los problemas del tránsito y multiplica los accidentes.

Plan Piloto de Lima. Circulación

El tema de la circulación es otro de los puntos fuertes de la Carta de Atenas-Corbu. También lo es en el Plan Piloto de Lima. Prácticamente todo lo que al respecto dice la Carta de Atenas es cierto y válido en cualquier latitud, y estos lares no son excepción. El Plan Piloto, que en materia de circulación es una traducción y adaptación de la Carta de Atenas, no puede andar lejos de la realidad en su análisis. En la Carta de Atenas se exige que "Las vías de circulación deben clasificarse según su naturaleza y construirse en función de los vehículos y de sus velocidades" (IV.60), en tanto que el Plan Piloto no puede ser contrario a esos

preceptos. Inclusive la analogía biológica del “sistema circulatorio” del Plan de Buenos Aires de Le Corbusier, en el Plan Piloto lo veremos como “sistema arterial”:

“La circulación, tanto de vehículos como de peatones, debe disponer de elementos necesarios para llegar a cumplir esa finalidad, es decir: debe constituir un sistema arterial, con vías debidamente clasificadas, que aseguren en los casos necesarios una rápida circulación sin interferencia alguna” (ONPU, 1950: 16). Es legítima la preocupación por el estacionamiento, pues la ciudad antigua no está preparada para ello. Ya lo dice implícitamente la Carta de Atenas (B.IV.52): “Concebidas para recibir peatones o carruajes ya no responden hoy a los medios de transportes mecánicos”.

En el Plan Piloto se dice de este modo: “Los núcleos urbanos traen consigo una concentración de vehículos, y debe preverse el espacio suficiente para el estacionamiento, impidiendo que se realice en las calzadas dedicadas a la circulación o en las plazas públicas, para evitar lo que acontece en la Plaza San Martín y en mayor grado en la Plaza de Armas de la ciudad” (Ib.).

Estos tíos ya tenían las soluciones para todos los males pues la Carta de Atenas-Corbu ya se manifestaba en torno a interferencias del tránsito y sistemas apropiados de circulación: “Los cruces, muy solicitados serán convertidos a la circulación continua por cambios de niveles”. (B.IV. 61). En el Plan Piloto, estos aspectos preocupan a nuestros planificadores: “Las continuas interferencias del tránsito en cada cruce, impiden una circulación fluida, mientras no exista una adecuada reglamentación al respecto.

El análisis detecta la falta de un sistema apropiado de circulación: “Un sistema apropiado de circulación reduciría considerablemente los accidentes de tránsito, evitando así la pérdida de numerosas vidas y la destrucción de vehículos” (ONPU, 1950: 17). Aciertan nuestros planificadores cuando observan que además de la aptitud de las vías al transporte “maquinista”, el sistema de transportes es parte del problema. Entonces Lima disponía del Ferrocarril Lima – Chorrillos – Lurín, Lima Callao, Lima Ancón, para las “grandes distancias”, el tranvía Lima – Callao, y buses de transporte masivo. Las grandes ciudades europeas disponían desde el siglo anterior de sistemas metropolitanos de ferrocarriles subterráneos y en Sudamérica, Buenos Aires disponía desde 1913 del ferrocarril subterráneo más antiguo de todo el hemisferio sur¹¹⁹.

¹¹⁹ El metro de Sao Paulo opera desde el 14 de setiembre de 1974, con una extensión actual de 74.3 km; el metro de Santiago inicia sus operaciones en 1975; el metro de Río de Janeiro comienza a operar en 1875 y comercialmente en 1979; el metro de Caracas se inaugura el 2 de enero de 1983 con 6.7 Km. de extensión; el metro de Brasilia opera desde setiembre de 2001 con una extensión de 32 km y once estaciones. El metro de Lima es un viaducto elevado que se inicia en 1986 y comienza a operar regularmente desde julio de 2011, con 21 km de extensión y 16 estaciones, lo que lo convierte en probablemente uno de los metros más lentos del mundo al tener estaciones a un promedio inferior de 1,5 km de distancia. El metro de Bogotá es un proyecto que todavía se discute y que tiene dinero garantizado a partir del 2016, en tanto que el metro de Quito tiene programado iniciar obras a mediados del 2012 y culminar en el 2016.

El metro más antiguo del mundo es el de Londres cuyo funcionamiento se inicia en 1863. Es la segunda red de metros del mundo en extensión, 408 km, luego de la de Shangai. En Moscú el metro se inaugura en 1935, siendo el primero del mundo en densidad de pasajeros y el tercero en extensión, 298 km, luego del de Londres y Nueva York. El metro de Nueva York abre su primera línea en 1904, y con sus 1,056 km y 468 estaciones, es uno de los más largos del mundo. El metro de París es el tercero en extensión, 214 km, en Europa occidental tras el de Londres y Madrid, siendo inaugurada en julio de 1900. El Metro de Tokio es el segundo más usado del mundo y el quinto en longitud tras los de Nueva York, Londres, Moscú y Madrid, siendo inaugurado en diciembre de 1927. El metro de Shanghai inicia su funcionamiento en 1995 y cuenta al 2009 con 410.7 km de longitud, en tanto que el Shanghai Maglev o Shangai Transrapid, es la primera línea comercial de alta velocidad mediante levitación magnética, cubriendo en 7.5 minutos los 30 Km entre la estación de metro de Longyang Road y el aeropuerto Internacional de Pudong, a una media de 240Km/h con picos de 431 km/h alcanzados en 3 minutos.

Por estos días, fines de marzo de 2012, la Municipalidad de Lima Metropolitana ha anunciado la viabilidad técnica de un ferrocarril subterráneo en Lima, que tendría estación en la Plaza de Armas.

Asimismo, prescribe la Carta de Atenas (B.IV.59) que “A partir de estadísticas rigurosas, deben realizarse análisis útiles del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región, trabajo que revelará cuáles son los cauces de circulación así como el carácter del tráfico”. Veamos los “rigurosas estadísticas” que nos alcanza el PPL (ver fig 48).

La guerra se hace sentir por estos lares. No obstante que la economía nacional se ve beneficiada con la guerra por la venta de minerales a los países en conflicto, los aliados, se deja sentir la presencia de coches de todo tipo requeridos por los beligerantes: “En el año 1943 se presenta una enorme disminución de los mismos (accidentes), que coincide con la reducción de autos y camiones en uso y con la disminución de velocidad, pues la guerra mundial obligó a la economía de motores y de llantas” (ONPU, 1949: 17). El gráfico nos muestra también el aumento del número de coches que, coincidiendo con el fin de la Guerra, aumenta levemente desde 1945 y se dispara entre los años 1946 y 1947 de 22,500 a 27,500 unidades, alcanzando un pico de accidentes y víctimas en 1946. No obstante la disminución de unidades, el cuadro nos grafica que desde 1943 a 1946, tanto accidentes como víctimas han crecido notoriamente.

Indudablemente el problema del tráfico en Lima no era nada alentador pues la ciudad de Lima tenía un eje N-S predominante, la Av. Arequipa, lo cual dificultaba el funcionamiento de la ciudad al tener ésta numerosos cruces sobre todo al transformarse la av. Arquipa en Av. Wilson en el centro y verse dificultado el tránsito por los estacionamientos y las intersecciones en la vía pública:

“...se publica los planos que muestran el resumen de los datos obtenidos por el estudio de la red arterial, con el fin de determinar la distribución de la circulación dentro del actual trazado, así como las causas que pueden obligar a escoger ciertas avenidas, precisando las intersecciones que deben ser eliminadas o mejoradas. El gráfico de volumen de tránsito, que corresponde al número de autos, camiones y omnibuses que transitan durante una hora por un lugar determinado, nos da los mayores índices para las Avenidas Wilson, Arequipa y Manco Cápac, llegando a circular en el caso máximo 1,800 vehículos en una hora, cifra muy elevada, sobre todo si se tiene en cuenta las condiciones actuales del sistema. Por otro lado, observa más las numerosas intersecciones que existen en arterias de apreciable circulación, como por ejemplo la Avenida Wilson, entre las avenidas 28 de Julio y Nicolás de Piérola, tiene siete cruces con arterias de bastante volumen, motivando que la circulación se interrumpa continuamente. La solución no consistirá, como se cree comúnmente, en ampliar la calle, pues si se conserva el estacionamiento sobre la calzada de circulación que día a día será mayor, se permite la construcción de grandes edificios sin retiros ni áreas libres, se mantiene el número de intersecciones, es probable que en lugar de eliminar el mal, se le acreciente” (Ib.).

El caos del transporte público y privado adquiere ribetes de tragedia con los resultados del estudio de la ONPU: “El plano muestra el estado de las calles centrales de la ciudad ocupada en casi un 50% por el estacionamiento de más o menos 2,000 autos, a pesar de existir calles prohibidas para ello. En algunos casos el estacionamiento se hace en doble fila, cuando las necesidades de la zona lo requiere, y hasta se ha observado la concentración de camiones en ciertas calles, indicando la existencia de depósitos de mercaderías en zonas centrales de la ciudad, lo que revela una anomalía de los usos de la tierra. Estas deficiencias, como muchas otras, son en realidad las que hay que tener en cuenta al tratar de corregir los problemas de circulación, pues son ellas realmente la causa de sus defectos, más que el ancho de la calzada” (Ib.).

No podía faltar la crítica al estado de las vías, un mal eminentemente tercermundista¹²⁰: “El mal estado de las calzadas agrava también los problemas del tránsito y multiplica los accidentes” (Ib.).

En el análisis de la circulación, el Plan Piloto resiente al no dar cuenta de los sistemas de transporte público que pueden ser mejorados o perfeccionados. La ciudad ya contaba con diversos sistemas y rutas desde 1851 como el ferrocarril Lima-Callao, al que se le sumarían

¹²⁰ En este sentido no es mucho lo que ha cambiado la ciudad en la actualidad, siendo motivo de queja permanente entre los conductores y transportistas.

luego el Lima-Chorrillos (1856) y Lima-Magdalena Vieja (1875). También se podían incluir los simones o coches de plaza, una suerte de taxis que operaban ya en la década de los 50 del siglo XIX dentro de la muralla y hasta Amancaes. También podemos mencionar el tranvía a caballos que operaba desde 1878.

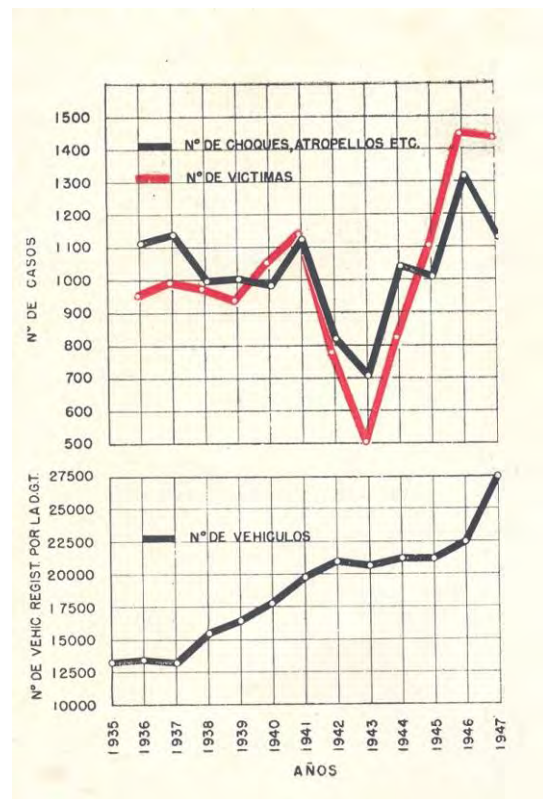


Fig. 168. Gráfico de accidentes de tránsito según la ONPU, 1949.

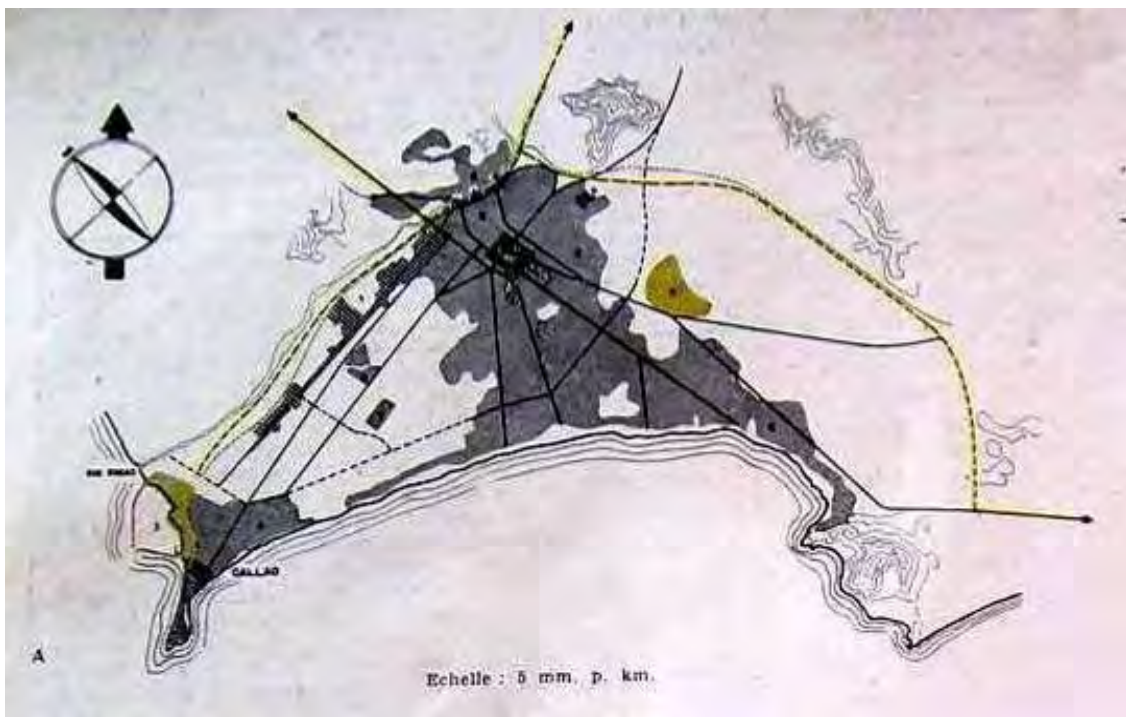


Fig. 169. Tránsito en la metrópoli y diagrama de zonificación en *l'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 33, 1951

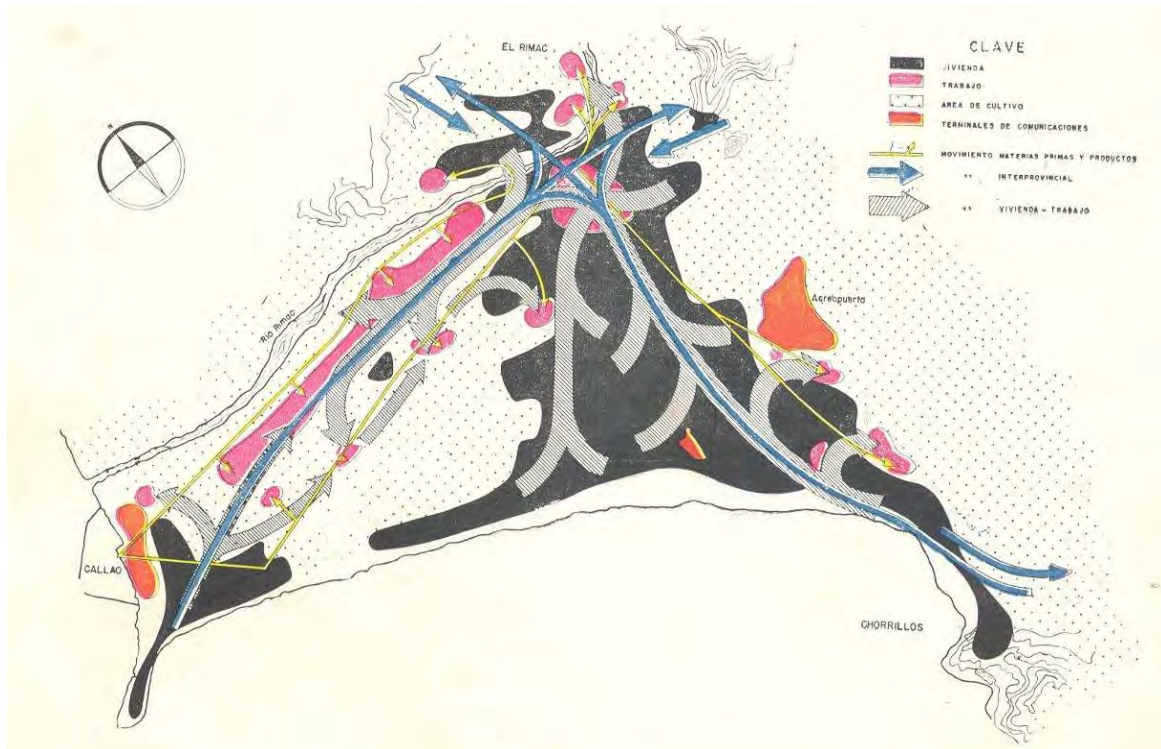


Fig. 170. Dinámica actual, ONPU, 1949.

5.3.10 “Dinamica Actual”

71. La mayoría de las ciudades estudiadas ofrecen en la actualidad la imagen del caos: estas ciudades no responden en ningún momento a su destino, que sería el de satisfacerlas necesidades primordiales biológicas y psicológicas de sus habitantes.

Las ciudades analizadas con ocasión del congreso de Atenas por los grupos nacionales de los «Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna» han sido treinta y tres: Amsterdam, Atenas, Bruselas, Baltimore, Bandung, Budapest, Berlín, Barcelona, Charleroi, Colonia, Como, Dalat, Detroit, Dessau, Estocolmo, Frankfurt, Ginebra, Génova, La Haya, Los Angeles, Littoria, Londres, Madrid, Oslo, París, Praga, Roma, Rotterdam, Utrecht, Verona, Varsovia, Zagreb y Zurich. Estas ciudades ilustran la historia de la raza blanca en los más diversos climas y latitudes. Y todas dan prueba del mismo fenómeno: el desorden que ha introducido el maquinismo en un estado que hasta entonces implicaba una relativa armonía, y también la falta de todo esfuerzo serio de adaptación. En todas estas ciudades se molesta al hombre. Cuanto le rodea le ahoga y le aplasta. No se ha salvaguardado ni construido nada de lo necesario para su salud física y moral. En las grandes ciudades reina una crisis de humanidad, que repercute en toda la extensión de los territorios. La ciudad ya no responde a su función, que consiste en dar albergue a los hombres, y en albergarles bien.

72. Esta situación revela, desde el comienzo de la era maquinista, la suma de intereses privados.

73. La violencia de los intereses privados provoca una desastrosa ruptura de equilibrio entre la presión de las fuerzas económicas por un lado, la debilidad del control administrativo y la impotente solidaridad social por otro.

74. A pesar de que las ciudades están en estado de transformación permanente, su desarrollo es conducido sin precisión ni control, y sin que se tengan en cuenta los principios del Urbanismo contemporáneo, especificados por los sectores técnicos competentes.

Carta de Atenas. C. Puntos de Doctrina

Las ciudades que se desarrollan sin control urbano, son solamente aglomeraciones de barrios, cuando en realidad deben estar constituidas por elementos dispuestos dentro de una visión de conjunto, constituyendo organismos capacitados para crecer y evolucionar continuamente, disponiendo siempre de los medios indispensables para satisfacer las necesidades de la vida colectiva.

En el caso concreto de la ciudad de Lima, podemos observar que los centros de trabajo, -a excepción de la industria ubicada en zona apropiada -se encuentran dispersos y mezclados con la vivienda. La falta de una distribución adecuada de los usos de la tierra obliga a efectuar extensos y tortuosos recorridos entre las zonas de vivienda y de trabajo; el comercio se ubica en sitios diferentes, no llegando a formar, salvo raras excepciones, centros de abastecimiento, los que junto con los culturales y administrativos debían constituir los núcleos vitales de los diversos centros poblados. El desorden en la ubicación de estos elementos, agravado por la falta de una red apropiada para la circulación interna e interprovincial, origina un malestar general y dificulta el desarrollo de la vida de cada individuo.

Plan Piloto de Lima. Dinámica Actual

Este capítulo de análisis del Plan Piloto es uno de los capítulos valiosos por las enseñanzas que deja en la proyectación urbanística en el país. Toda la vanguardia de la racionalidad funcionalista urbanística queda manifiesta de manera contundente con el polícromo plano síntesis que muestra este concepto de “Dinámica Urbana”.

La Biblia de Atenas, perdón, la Carta de Atenas-Corbu, ya contiene el tenor de las afirmaciones vertidas en el Plan Piloto: “La mayoría de las ciudades estudiadas presentan hoy una imagen caótica. Estas ciudades no responden en modo alguno a su destino, que debiera consistir en satisfacer las necesidades primordiales, biológicas y psicológicas, de su población” (C.71).

Por supuesto que estas afirmaciones generales del Plan Piloto no están todavía referidas a Lima y puede corresponder para cualquiera de las 33 ciudades estudiadas por el IV CIAM: “Las ciudades que se desarrollan sin control urbano, son solamente aglomeraciones de barrios, cuando en realidad deben estar constituidas por elementos dispuestos dentro de una visión de conjunto, constituyendo organismos capacitados para crecer y evolucionar continuamente, disponiendo siempre de los medios indispensables para satisfacer las necesidades de la vida colectiva” (ONPU, 1949: 18).

La Carta (C.71) se manifiesta respecto al hombre como centro de reflexión y como víctima de las ciudades: “En todas estas ciudades se molesta al hombre. Cuanto le rodea le ahoga y le aplasta. No se ha salvaguardado ni construido nada de lo necesario para su salud física y moral. En las grandes ciudades reina una crisis de humanidad, que repercute en toda la extensión de los territorios. La ciudad ya no responde a su función, que consiste en dar albergue a los hombres, y en albergarles bien”. El caos es el común denominador de las ciudades, lo dice la Carta de Atenas y Lima no escapa a ella. Entonces el mismo rollo servirá para Lima:

“En el caso concreto de la ciudad de Lima, podemos observar que los centros de trabajo, -a excepción de la industria ubicada en zona apropiada -se encuentran dispersos y mezclados con la vivienda. La falta de una distribución adecuada de los usos de la tierra obliga a efectuar extensos y tortuosos recorridos entre las zonas de vivienda y de trabajo; el comercio se ubica en sitios diferentes, no llegando a formar, salvo raras excepciones, centros de abastecimiento, los que junto con los culturales y administrativos debían constituir los núcleos vitales de los diversos centros poblados. El desorden en la ubicación de estos elementos, agravado por la falta de una red apropiada para la circulación interna e interprovincial, origina un malestar general y dificulta el desarrollo de la vida de cada individuo” (ONPU, 1950: 18).

¿Pero qué es lo que entiende la ONPU por Dinámica urbana? Dorich (1996: 98), a propósito de la Dinámica propuesta dice “La dinámica (...) señalaba esquemáticamente las principales

líneas de circulación metropolitana para el movimiento interprovincial, conectando las secciones norte y sur de la carretera Panamericana con la Carretera central y el puerto del Callao. Asimismo indicaba las rutas de circulación para materias primas y productos y las correspondientes a vivienda-trabajo”. Entonces lo que el simpático plano de la dinámica nos está mostrando son movimientos, movimientos de personas y vehículos, sobre todo volúmenes y flujos circulatorios del hogar al trabajo y movimientos durante el trabajo. No dejan de sorprender hasta el día de hoy estos esquemas a colores que representan estos movimientos y que la leyenda del plano discrimina como flujos y áreas, esto es movimientos entre distintas áreas de la ciudad.

Las distintas áreas de la ciudad están representadas por la vivienda, el trabajo, las áreas de cultivo y los terminales de transporte (marítimo y aéreo); mientras los distintos flujos de la dinámica están representados por movimientos de materias primas y productos (flecha delgada color amarillo), movimiento interprovincial (flecha medianamente gruesa color celeste) y movimiento vivienda-trabajo (flecha gruesa, achurada). En el plano las distintas flechas se superponen, se intersectan, convergen, divergen; un verdadero espectáculo y colorido *show* de flechas.

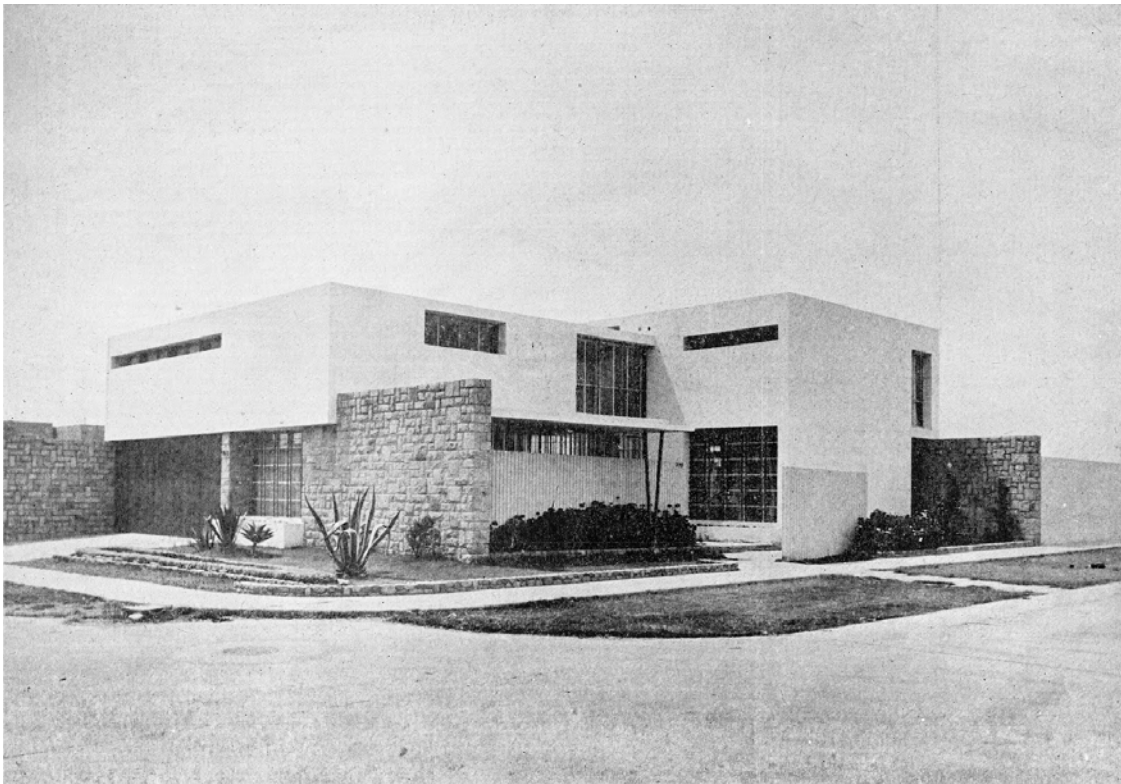


Fig. 171. Bianco, Córdova y Williams, Casa Donofrio, 1949, Lima.



Fig. 172. Lima, Sector Central: áreas libres, ONPU, 1949.

5.3.11 “Análisis del Sector Central”.

10 .La población es demasiado densa en el interior del centro histórico de las ciudades (se cuenta hasta mil y aún mil quinientos habitantes por hectárea) como así también en algunas zonas de expansión industrial del siglo XIX

11. En estos sectores urbanos comprimidos las condiciones de habitación son nefastas: falta del espacio necesario atribuido a la habitación, falta de superficies, verdes disponibles, falta en fin de mantención de los edificios (explotación basada en la especulación). Situación agravada aún por la presencia de una población de standard de vida muy baja, incapaz de tomar ella misma medidas defensivas (mortalidad que llega hasta el 20%).

12. El crecimiento de la ciudad. Devora paulatinamente las áreas verdes limítrofes sobre las cuales tomaban vista sus cinturas sucesivas. Este alejamiento siempre mayor a los elementos naturales aumenta aún el desorden en la higiene

13. Las construcciones destinadas a la habitación están repartidas sobre la superficie de la ciudad en contradicción con las necesidades de la higiene.

14. Los barrios más densos se encuentran en las zonas menos favorables (laderas mal orientadas, sectores invadidos de bruma de gases industriales, inundables etc.

15. Las construcciones aireadas (habitaciones de estándar superior) ocupan las zonas favorables, al abrigo de vientos hostiles aseguradas de vistas y de perspectivas en el paisaje, lagos, mares, montes etc. Y de un asoleamiento abundante.

16. Esta repartición parcial de la habitación está sancionada por el uso y por las disposiciones edilicias consideradas como justificadas: zonificación.

17. Las construcciones que se levantan a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de los nudos de circulación son perjudiciales a la habitación: ruidos; polvos y gases nocivos.

18. *El alineamiento tradicional de, habitaciones sobre el borde de las calles no asegura el asoleamiento sino a una parte mínima de la vivienda.*

Carta de Atenas, 1943

Las condiciones urbanas del sector central de Lima, son notoriamente deficientes.

Las manzanas que primitivamente fueron divididas en cuatro solares, se han ido subdividiendo progresivamente sin ninguna limitación, originando parcelas que por su irregularidad y defectuosa relación entre el frente y fondo: son inapropiadas para que en ellas se levanten construcciones de características convenientes. Por otro lado; el afán de obtener mayor rendimiento de cada lote, sin considerar las fatales consecuencias que esto tiene para la colectividad, ha originado que las fincas se levanten sobre casi la integridad del terreno, dejando solo pequeños patios que sirven para conseguir una mediocre iluminación de muchas habitaciones y en algunos casos son los únicos medios de iluminación y ventilación de departamentos completos ubicados en la parte interior del lote. Estas deficiencias que se dejan sentir en forma notoria en las condiciones de vida del individuo, reflejándose tanto en la parte psíquica como en la física, crean también barrios de condiciones completamente inaceptables. El problema se presenta en toda su amplitud si observamos que no solamente en el interior de las propiedades se carece de adecuadas condiciones de vida, sino que el morador, al salir a la vía pública encuentra un ambiente igualmente hostil. Las arterias son angostos corredores sin árboles, al servicio de vehículos, con todos los peligros que origina una circulación congestionada y anárquica y donde una masa humana se esfuerza en transitar y se debate en los paraderos públicos ubicados inconvenientemente.

Por otro lado, observamos que no se ha previsto la ubicación de locales escolares y edificios públicos. Estas deficiencias se perennizan a medida que se levantan construcciones de materiales sólidos, y dificultarán la realización de los proyectos de obras necesarias para la colectividad.

En los últimos años se ha construido en el sector central 92 edificios de concreto, que ocupan un área de 13 ha. o sea aproximadamente el 0.08% de esa zona.

Las características de este sector central, comprendido entre las Avenidas Tacna, Wilson, Bolivia y su prolongación, Ayacucho (antes Abancay) y Malecón del Rímac, abarca una extensión de 160 ha. habitadas por 40,860 personas, disponiendo de un área libre de 26 ha. o sea el 16.3% y de 3.4 ha. de parques, o sea el 2.1%.

En el plano de áreas libres, figuran en blanco los patios y pozos de luz, y de él se desprende que casi la totalidad de las fincas carecen de aceptables condiciones para la vivienda o para los lugares de trabajo.

Plan Piloto de Lima. Análisis del Sector Central

El análisis de la Carta de Atenas no es lo más afortunado de su propuesta sino todo lo contrario. Es aquí, en las áreas centrales de la ciudad, donde se concentran la mayor parte de los errores de la Carta de Atenas. Toda la batería de críticas de la Carta de Atenas apunta a las áreas centrales de la ciudad antigua: “demasiado densa en el interior del centro histórico de las ciudades (...); condiciones de habitación son nefastas: falta del espacio necesario atribuido a la habitación, falta de superficies, verdes disponibles, falta en fin de mantención de los edificios (...); [El crecimiento de la ciudad] Devora paulatinamente las áreas verdes limítrofes sobre las cuales tomaban vista sus cinturas sucesivas (...); construcciones destinadas a la habitación están repartidas sobre la superficie de la ciudad en contradicción con las necesidades de la higiene; barrios densos en zonas menos favorables; construcciones desfavorables y perjudiciales para la habitación a lo largo de vías de comunicación y alrededor de nudos de circulación; falta de asoleamiento de las habitaciones ubicadas sobre los bordes de las calles”(B. I. 10-18), etc, etc.

La crítica para el sector central de Lima no difiere mucho entre sus seguidores del Plan Piloto de. En primera, y de cajón, viene el maletico: “Las condiciones urbanas del sector central de Lima, son notoriamente deficientes” (ONPU, 1949: 19).

Y como no hay primera sin segunda, continúa la crítica: “Las manzanas que primitivamente fueron divididas en cuatro solares, se han ido subdividiendo progresivamente sin ninguna limitación, originando parcelas que por su irregularidad y defectuosa relación entre el frente y fondo: son inapropiadas para que en ellas se levanten construcciones de características convenientes (Ib.). No deja de faltarles razón en ello. Continúa: “Por otro lado; el afán de obtener mayor rendimiento de cada lote, sin considerar las fatales consecuencias que esto tiene para la colectividad, ha originado que las fincas se levanten sobre casi la integridad del

terreno, dejando solo pequeños patios que sirven para conseguir una mediocre iluminación de muchas habitaciones y en algunos casos son los únicos medios de iluminación y ventilación de departamentos completos ubicados en la parte interior del lote. Estas deficiencias que se dejan sentir en forma notoria en las condiciones de vida del individuo, reflejándose tanto en la parte psíquica como en la física, crean también barrios de condiciones completamente inaceptables” (Ib.). Tampoco, tampoco.

Pero no es sólo la vivienda ni la manzana (podrida) el problema sino también el espacio público, especialmente la denostada “calle corredor”: “El problema se presenta en toda su amplitud si observamos que no solamente en el interior de las propiedades se carece de adecuadas condiciones de vida, sino que el morador, al salir a la vía pública encuentra un ambiente igualmente hostil. Las arterias son angostos corredores sin árboles, al servicio de vehículos, con todos los peligros que origina una circulación congestionada y anárquica y donde una masa humana se esfuerza en transitar y se debate en los paraderos públicos ubicados inconvenientemente” (Ib.).

Según este análisis las siete plagas de Egipto habían caído sobre Lima. La ausencia de equipamiento público no es novedad para nadie: “Por otro lado, observamos que no se ha previsto la ubicación de locales escolares y edificios públicos. Estas deficiencias se perennizan a medida que se levantan construcciones de materiales sólidos, y dificultarán la realización de los proyectos de obras necesarias para la colectividad (Op. cit: 20). La construcción de la edificación no escapa a las observaciones de nuestros técnicos: “En los últimos años se ha construido en el sector central 92 edificios de concreto, que ocupan un área de 13 ha. o sea aproximadamente el 0.08% de esa zona (Ib.).

Indudablemente con un análisis así de generoso con el área central de Lima, ésta estaba condenada a la mutilación, máxime si no dispone de abundantes áreas verdes y carecen de aceptables condiciones para la vivienda o para los lugares de trabajo:

“Las características de este sector central, comprendido entre las Avenidas Tacna, Wilson, Bolivia y su prolongación, Ayacucho (antes Abancay) y Malecón del Rímac, abarca una extensión de 160 ha habitadas por 40,860 personas, disponiendo de un área libre de 26ha. o sea el 16.3% y de 3.4ha de parques, o sea el 2.1%.

La pobreza de vida urbana, por ausencia de áreas libres y de condiciones favorables de trabajo se evidencia o se colige de la información recogida en planos: “En el plano de áreas libres, figuran en blanco los patios y pozos de luz, y de él se desprende que casi la totalidad de las fincas carecen de aceptables condiciones para la vivienda o para los lugares de trabajo” (Ib.), siendo Palacio de Gobierno una de las pocas manzanas con una proporción de área libre aceptable.

El plano de materiales¹²¹ de construcción da información sobre aproximadamente el 40% de la edificación del área central, diferenciando los edificios con estructura de concreto (color rojo, aunque con una corona celeste para dar a conocer su carácter público), edificios públicos (en color celeste, no está indicando material), edificios artísticos (valoración estética) y religiosos (en color amarillo, tampoco indica material) y edificios ruinosos (en color guinda, y no está indicando material).

El plano de propietarios, con información de un 50% aprox. del área central, da información sobre las propiedades del estado, del Municipio, iglesias y conventos, de la Beneficencia Pública, de Bancos y Compañías de Seguros, de Testamentarias y de Universidades. No figuran los pequeños propietarios privados. Pero tampoco figura por ejemplo quién es el propietario de la Penitenciaría, del Club Nacional, del Club de La Unión, Torre Tagle, etc. Y así continúan las omisiones.

Se muestra también un plano del área central (damero) con señalamiento de las calles en que está prohibido el estacionamiento. Estas son los actuales Jr. Camaná (de Polvos azules a La Colmena), Jr. De La Unión (desde el Jr. Callao a Ocoña) y Jr. Carabaya (desde La Virreyna

¹²¹ En la publicación se ha tergiversado el plano de materiales de construcción con el plano de propietarios.

hasta Jr. Puno), todas ellas de norte a sur, y de este a oeste la actual avenida Emancipación (entre las avenidas Tacna y Abancay). Jr. Ica (únicamente en el tramo de la Iglesia San Agustín), el eje Jr. Callao—La Virreyna (entre los jirones Camaná y Lampa), y el Jr. Junín (tramo de Carabaya y Lampa). Lo cual deja en claro que en todas las demás no había impedimento para el estacionamiento.

La avenida Tacna admitía en la parte central estacionamientos oblicuos, en tanto que la avenida Abancay admitía coches en estacionamiento perpendicular y otras calles tales como Rufino Torrico, Cailloma, Lampa y Azángaro (en sentido n-s) y las demás restantes (en sentido e-o) son consideradas de estacionamiento potencial. Ni qué decir de las plazas de Armas, San Martín y Parque Universitario, que estaban consideradas aptas para el estacionamiento, ya en oblicuo, ya en transversal.

El esquema de tránsito colectivo que muestra el Plan Piloto denota congestión en todas las calles, unas más que otras. El volumen de tráfico es notoriamente más masivo en las avenidas, Alfonso Ugarte, Wilson-Tacna, Abancay-Manco Cápac; pero también en algunas calles como Cusco, Camaná y otros. En ningún momento se considera como contribución a estas congestiones la apertura de las avenidas Tacna y Abancay, los cuales contribuyen al acceso de más vehículos al área central.

El esquema del volumen de tránsito confirma en detalle esa realidad: vías de 500, 1000, 1500 y 2,000 carros (¿por hora?), representados por flujos delgados y gruesos. En los detalles podemos apreciar que algunas vías no se mostraban en “verdadera magnitud” en el esquema de tránsito colectivo. Así vemos que Paseo de la república tiene un volumen máximo de coches; las avenidas Arica, Brasil, 28 de Julio, Guzmán Blanco, un volumen grande, y las avenidas Argentina, Colonial, Progreso (Venezuela), España, y el Jr. Washington un volumen respetable.

Con todo, es la primera vez que de manera sistemática y “rigurosa” se acomete la planificación de la ciudad de manera integral. Hoy, casi es posible ver como un juego de niños lo que los “pioneros” nos legaron.

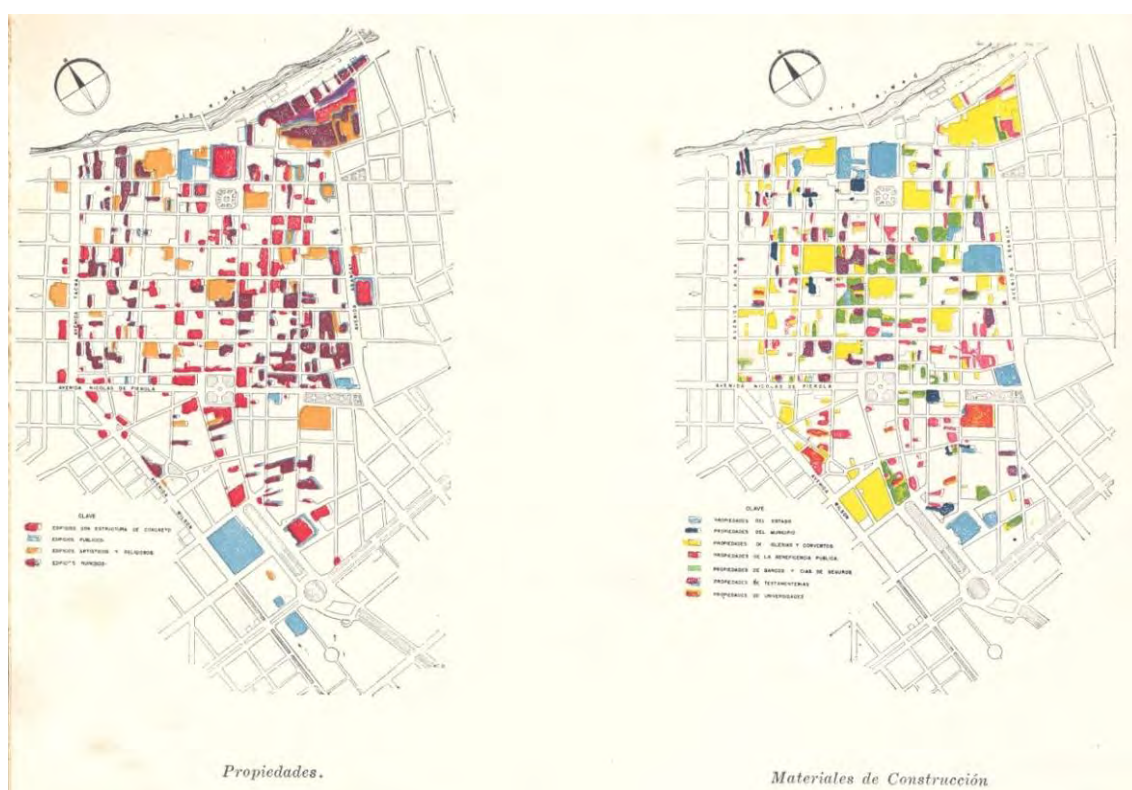


Fig. 173. Sector central: Propiedades y Materiales de construcción, ONPU, 1949.



Fig. 174. Sector central. El estacionamiento en amarillo. Calles en que está prohibido.

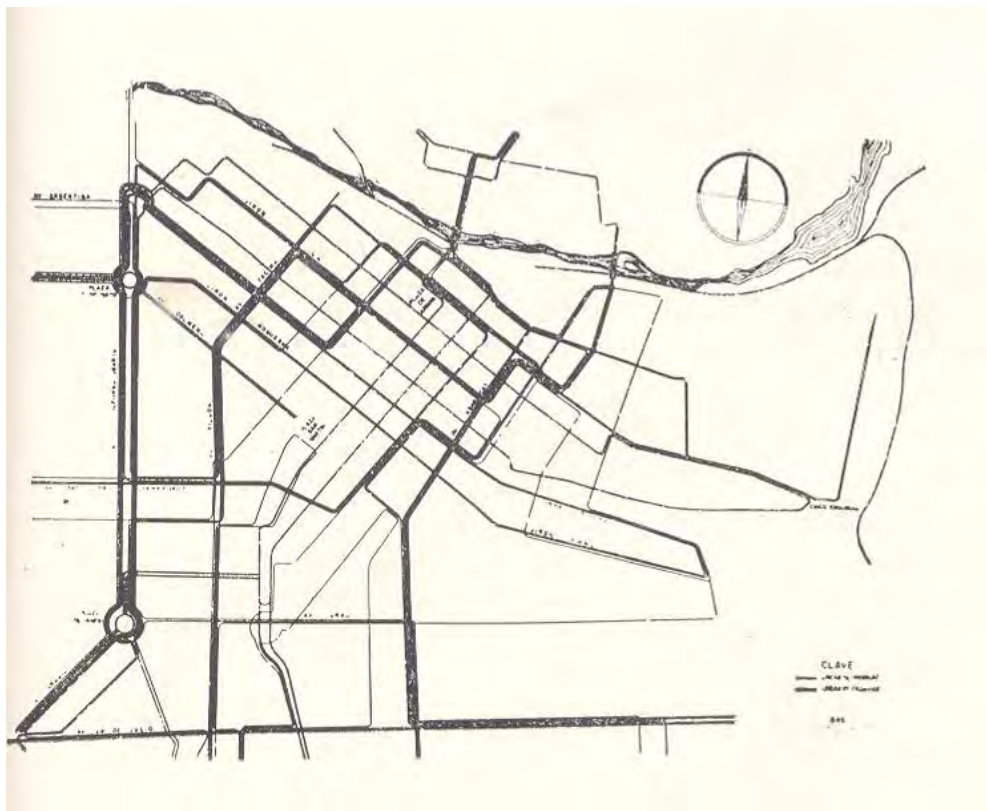


Fig. 175. Sector central: Tránsito colectivo. ¡Congestión!, ONPU, 1949.

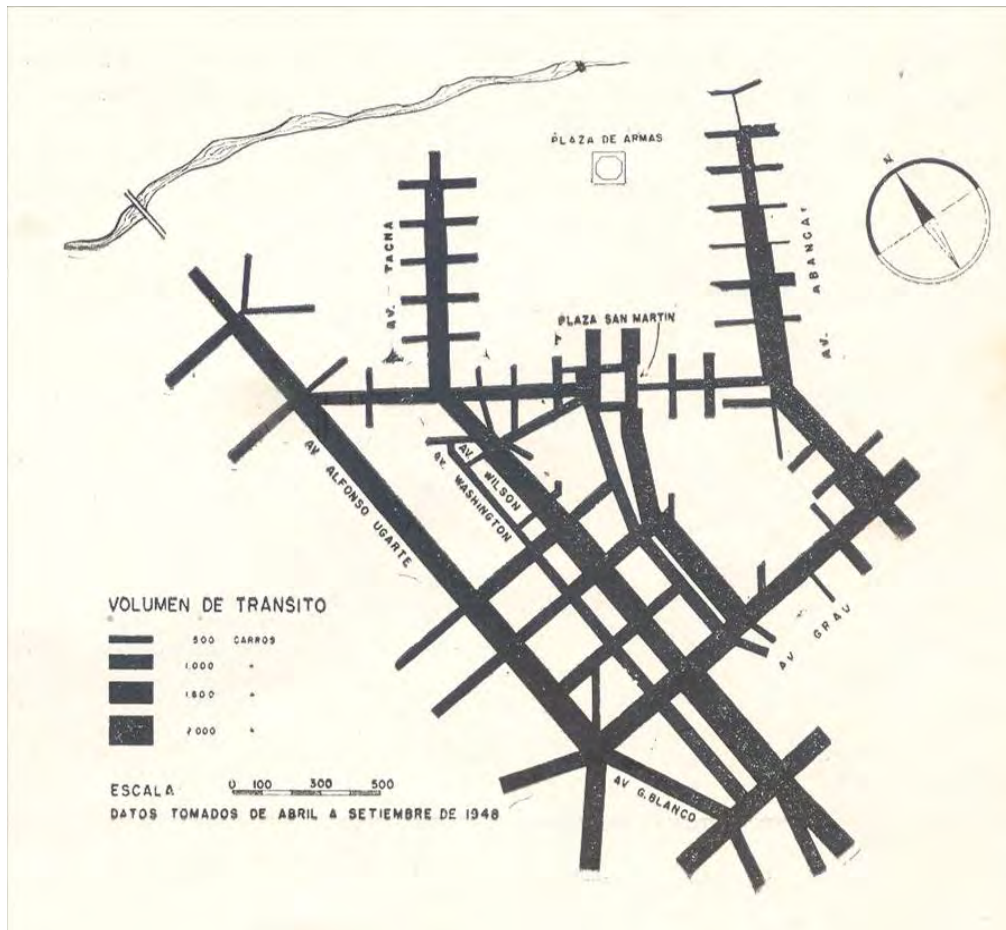


Fig. 176. Sector central: Volumen de tránsito. ONPU, 1949.

5.3.12 Las “Conclusiones”

Del análisis que antecede, se deducen las siguientes conclusiones:

- La ciudad ha desarrollado sin plan alguno, aunque a pesar de ello presenta buenas características en lo referente a la ubicación de la zona industrial hacia el Callao, a la existencia de un buen número de avenidas que facilitarán el ajuste de la red arterial urbana, y a la construcción de barrios de tipos de vivienda apropiada en algunos sectores de los balnearios del Sur.

- Se nota la falta de un sistema de circulación apropiado y la creación de núcleos vitales, así como una adecuada distribución de áreas verdes, centros comerciales y educacionales.

- Teniendo en cuenta los inconvenientes que presentan las grandes aglomeraciones urbanas y lo reducido del área cultivable de la costa, debe propenderse a la limitación del crecimiento de la ciudad, prestando especial atención al estudio de planes regionales que permitan el desenvolvimiento de otras zonas del País a fin de mantener un desarrollo armónico, evitando que una sola ciudad, -caso de Lima-, albergue el 11% de la población total del Perú.

Plan Piloto de Lima. Análisis: Conclusiones

Resulta sorprendente que el Plan Piloto encuentre cosas positivas en la ciudad, luego de que ítem tras ítem, rubro tras rubro, todo era crítica en el discurso. Metodológicamente las conclusiones no están bien redactadas pues como se afirma en el Plan Piloto de Lima, “Del análisis que antecede, se deducen las siguientes conclusiones”, entonces, a cada punto del análisis debería corresponder una conclusión. Y no sucede de ese modo.

Se observa que no obstante la falta de planificación de la ciudad hay cosas rescatables: “La ciudad ha desarrollado sin plan alguno, aunque a pesar de ello presenta buenas características en lo referente a la ubicación de la zona industrial hacia el Callao” (Op. cit.: 22). Sin embargo, no sorprende que encuentre positivo todo el programa previo de avenidas iniciado por la municipalidad, pues lo único que hace es reafirmarse en el pensamiento de la época el cual está orientado al saneamiento de la ciudad y la creación de grandes avenidas y bulevares a costa de las antihigiénicas manzanas y los “barrios malditos”. Así, resulta también que otra de las buenas características presentadas es debido “a la existencia de un buen número de avenidas que facilitarán el ajuste de la red arterial urbana” (Ib.).

Sin lugar a dudas a dudas, tiene que encontrar positiva la existencia de residencia de los ricos que han fugado al sur o que poseen segundas viviendas estacionales. Es cuando se refiere “a la construcción de barrios de tipos de vivienda apropiada en algunos sectores de los balnearios del Sur.

Empezar la crítica con un pequeño piropo, casi siempre es señal de acabar con “maleteo”. Continúa las conclusiones: “Se nota la falta de un sistema de circulación apropiado y la creación de núcleos vitales, así como una adecuada distribución de áreas verdes, centros comerciales y educacionales” (Ib). Entonces nadie se estaba ocupando del equipamiento educacional de los invasores, salvo ellos mismos, y la ausencia de planificación y especialmente de lo verde es el signo característico de los nuevos asentamientos. Ni que hablar de los servicios básicos de agua y energía.

Otro pecado recurrente es que se realizan afirmaciones de carácter general cuando el sujeto es ya la ciudad de Lima: “Teniendo en cuenta los inconvenientes que presentan las grandes aglomeraciones urbanas y lo reducido del área cultivable de la costa, debe propenderse a la limitación del crecimiento de la ciudad, prestando especial atención al estudio de planes regionales que permitan el desenvolvimiento de otras zonas del País a fin de mantener un desarrollo armónico, evitando que una sola ciudad, -caso de Lima-, albergue el 11% de la población total del Perú” (Ib). Indudablemente que el crecimiento de la ciudad era una factor capital de la planificación que el Plan va a abordar con poco realismo, sin ponderar el valor de los grandes acontecimientos sociales como las grandes olas migratorias a la ciudad que al final de cuentas va a constituir el Waterloo del Plan Piloto.

Teniendo en cuenta que se trata de las conclusiones sistemáticas para una de las grandes ciudades latinoamericanas, y una de las de mayor historia, y por lo tanto “llena de grandes problemas” el promedio de 153 palabras que se le dedica parece digno de una gran tacañería intelectual, no acorde con la relevancia jerárquica del documento, y que como lo dijimos al comienzo de este ítem, debió hacerse las conclusiones tal cual fue encarado en El Análisis, rubro por rubro, ítem por ítem, sector por sector.



Fig. 177. Lima, 1949. Automóviles aparcados en la plaza de Armas.

5.4“Las Soluciones” (Propuestas)

Analizadas las actuales condiciones de la ciudad de Lima, se ha procedido a estudiar la solución de los problemas ciñéndose a los siguientes principios:

- *Los estudios deben realizarse con un criterio integral.*
- *deben plantearse yendo de lo general a lo particular.*
- *los proyectos precisarán las etapas para la realización de las obras de acuerdo con las necesidades del momento.*
- *La región suburbana*
- *Sistema arterial*
- *Usos de la tierra*
- *El Sector central*
- *Dinámica propuesta*
- *Obras que se realizan*
- *Estudios posteriores al Plan Piloto*

Es en este apartado del Plan Piloto de Lima donde realmente se pueden ver los aportes sustantivos del equipo y asesores que elaboraron el Plan. Dichos aportes pretenden ser una aplicación a territorio local, definido, ya no en abstracto, de los preceptos de la Carta de Atenas-Corbu, así como de los hallazgos personales de Sert explicitados inicialmente en *Can Our Cities Survive?*, 1942, y reelaborados permanentemente con cada propuesta planificadora.

El planteamiento de las soluciones se enfoca con un “criterio integral”, yendo “de lo general a lo particular”, precisando los proyectos “las etapas para la realización de las obras de acuerdo con las necesidades del momento” (Op. cit.: 23). Sin embargo, dentro de ese enfoque integral, faltó un trabajo que enfoque el área como una cuenca, con sus posibilidades de generación eléctrica y aprovechamiento y control del caudal del río en temporada de avenidas¹²², tal como se hizo en 1933 en Estados Unidos con la creación de la Tennessee Valley Authority, que inspiró en la década del 40 la creación de la Corporación Peruana del Santa, de la cual fue parte el Plan Piloto de Chimbote, 1954 en Colombia la creación de la Corporación Autónoma Regional del Cauca.

Medianamente existe una correspondencia entre los puntos del Análisis y los de Las Soluciones, aunque llama la atención la ausencia de la propuesta para el Centro Cívico trabajada por Sert y que Sert y Wiener lo expoltan muy bien en publicaciones de gran difusión internacional como en la *Architecture d’Aujourd’hui* (Plan Directeur de Lima, 1951) y *Architectural Record* (Cinco Centros Cívicos, 1953).



Fig. 178. 1950, Lima. Disputan el clásico y el balón Lolo Fernández y el mago valdiviezo.

¹²² En 1954, el gobierno colombiano, siguiendo el modelo basado en la Tennessee Valley Authority establecida en EE. UU. en 1933, creó la Corporación Autónoma Regional del Cauca con el objetivo de manejar la tierra y los recursos hídricos de una forma multisectorial e integrada. Durante los siguientes 50 años, se crearon hasta 33 Corporaciones Autónomas Regionales (CAR) por toda Colombia, cada una de las cuales representaba la mayor autoridad para el manejo de los recursos hídricos, incluidos los recursos hídricos, dentro de su territorio y formando parte del Sistema Nacional Ambiental de Colombia. Cuando es necesario, las CAR se agrupan en comisiones conjuntas para ajustar sus límites a los de las cuencas fluviales. Fuente wikipedia.com

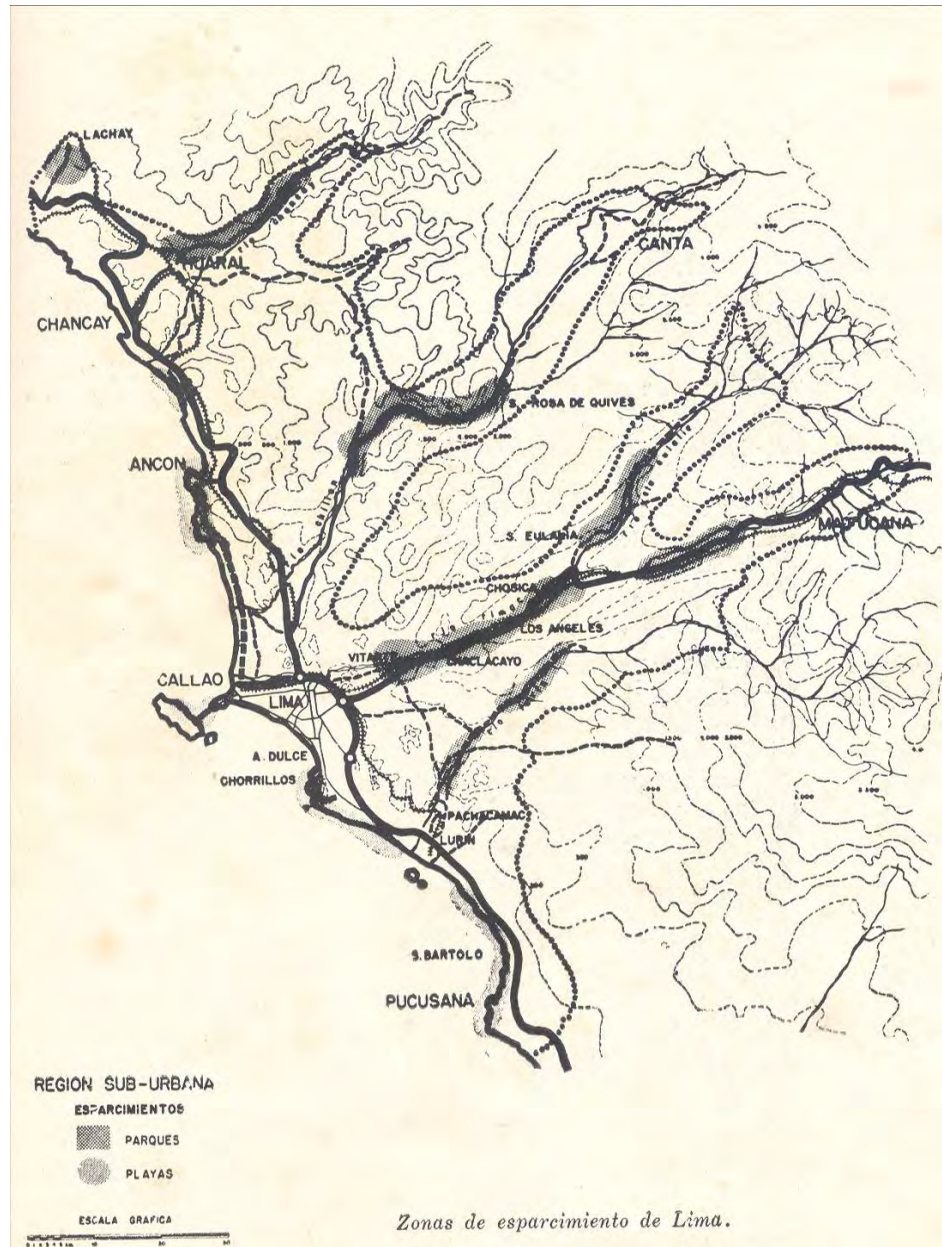


Fig. 179. Zonas de esparcimiento de Lima. ONPU, 1949.

5.4.1 “La Region Suburbana”

Como se ha expresado, las actividades diarias de los individuos no se limitan al territorio ocupado por la vivienda sino que también se desenvuelven en las zonas vecinas, ubicadas dentro de cierto radio de acción en forma que a ellas se puede ir y regresar en el curso del día.

Así en el caso concreto de Lima, numerosos trabajadores realizan viajes entre la ciudad y las fábricas de zonas aledañas, o viceversa. Muchas familias se instalan en las ciudades del interior del valle del Rimac, a donde también van semanalmente miles de personas durante el invierno en busca de sol así como en el verano afluyen hacia las playas.

En el plano se señala la región que correspondería a los límites suburbanos de la Capital, la que incluye los valles vecinos hasta una distancia accesible en pocas horas en auto, y luego a pie hacia lugares más apartados. Por la costa llegarían a Chancay por el Norte, y a Pucusana por el Sur. Determinados así los límites, se ha trazado en forma general lo que podría constituir una red de arterias entre - las cuales se ha considerado aquella que permitiría el acceso a la isla de San Lorenzo a fin de incorporarla a los balnearios de la Capital. Determinados los lugares de esparcimiento en los valles y playas, se les proveerá de las obras necesarias para que las caravanas de paseantes dispongan de

zonas donde estacionar los vehículos, reposar, efectuar pic-nics, excursiones, y se les prodigue primeros auxilios, así como la información necesaria para continuar su recorrido. En estas zonas se proyectará las obras de reforestación convenientes.

Los estudios de detalle comprenderán, como acápites importantes, la ubicación de núcleos de población de los centros industriales que se establezcan, los que quedarán unidos por un sistema adecuado de comunicaciones.

Plan Piloto de Lima. La Región Suburbana

La región suburbana de Lima que se define entonces en el Plan Piloto de Lima, es lo que sería hoy Lima metropolitana. La metrópoli limeña de entonces, con su población inferior al millón de habitantes, no era el monstruo poblacional de hoy que devora los recursos provenientes de todo el país. Básicamente se trata de un área definida en función de la recreación de campo y de playas, y el tiempo de viaje que desde la ciudad se puede realizar el mismo día considerando la ida y la vuelta. Chancay por el Norte y Pucusana por el sur eran los extremos de esta región.

El Plan Piloto delimita la región suburbana de Lima, que ocupa las áreas donde cierto grupo de personas realizan sus actividades fuera del área urbana de la ciudad, “en las zonas vecinas, ubicadas dentro de cierto radio de acción en forma que a ellas se puede ir y regresar en el curso del día (Op. cit. 24)”.

De este modo son considerados dentro del área suburbana las zonas aledañas donde se ubican algunas fábricas que numerosos trabajadores tienen que visitar cada día. Del mismo modo se han incluido las áreas en que “Muchas familias (...) van semanalmente (...) durante el invierno en busca de sol así como en el verano afluyen hacia las playas” (Ib.)

Según Dorich la Región Suburbana “perseguía facilitar, además, una organización y distribución racional de sus componentes y actividades de carácter urbano y rural, así como aprovechar su potencial de recursos para el establecimiento de posibles núcleos dedicados a vivienda, trabajo y recreación. Todos estos componentes, al encontrarse a una distancia razonable de la ciudad de Lima, caían dentro de su influencia metropolitana y permitían fácilmente el desplazamiento de ida y vuelta en el mismo día entre dos ubicaciones, por más apartadas que pudieran estar. Una Adecuada Planificación de esta región permitiría que el crecimiento urbano posterior no se hiciera al azar y sólo para satisfacer necesidades específicas e inmediatas, sino de manera coordinada siguiendo requerimientos del desarrollo futuro de la capital, lo que se manifiesta en primer lugar con la expansión de su plan arterial y con la extensión de las redes de los servicios públicos” (Dorich, 1996: 88).

Esta definición hizo posible una mejor articulación vial, considerándose inclusive la unión vehicular del Callao y San Lorenzo, en cuya profundidad del superficial suelo marino se hincarían las columnas.

Fue un acierto que el Callao, aún no “conurbada” con Lima, desde un principio fuera considerado como parte de una integralidad que hoy, completamente integradas, algunos todavía se niegan a reconocer, especialmente políticos y transportistas entre otros, quienes no quieren reconocer esa condición y ese “destino común”. Ni qué decir de la mayoría de los chalacos.

Bien delimitada estuvo por entonces la región suburbana de Lima, el trabajo y la recreación fueron factores que contribuyeron a su definición. También el tiempo de viaje de ida y vuelta en un mismo día con respecto a Lima.

En el planteamiento de la Región Suburbana en el Plan Piloto se establecía la relación del habitante con las zonas vecinas: “Como se ha expresado, las actividades diarias de los individuos no se limitan al territorio ocupado por la vivienda sino que también se desenvuelven en las zonas vecinas, ubicadas dentro de cierto radio de acción en forma que a ellas se puede ir y regresar en el curso del día”. (ONPU, 1949: 24).

Se identifica que esas zonas vecinas obedecen a razones laborales y de recreación: “Así en el caso concreto de Lima, numerosos trabajadores realizan viajes entre la ciudad y las fábricas de zonas aledañas, o viceversa. Muchas familias se instalan en las ciudades del interior del valle del Rímac, a donde también van semanalmente miles de personas durante el invierno en busca de sol así como en el verano afluyen hacia las playas” (Ib.).

Un plano de zonas esparcimiento de Lima muestra las áreas de “parques” (campo) apropiados para buscar el sol en el invierno y las zonas de playa, de gran uso durante el verano y señala los límites de la región suburbana. Se plantea incorporar la Isla San Lorenzo a las actividades de recreación de la ciudad en la condición de balneario: “En el plano se señala la región que correspondería a los límites suburbanos de la Capital, la que incluye los valles vecinos hasta una distancia accesible en pocas horas en auto, y luego a pie hacia lugares más apartados. Por la costa llegarían a Chancay por el Norte, y a Pucusana por el Sur. Determinados así los límites, se ha trazado en forma general lo que podría constituir una red de arterias entre - las cuales se ha considerado aquella que permitiría el acceso a la isla de San Lorenzo a fin de incorporarla a los balnearios de la Capital. Determinados los lugares de esparcimiento en los valles y playas, se les proveerá de las obras necesarias para que las caravanas de paseantes dispongan de zonas donde estacionar los vehículos, reposar, efectuar pic-nics, excursiones, y se les prodigue primeros auxilios, así como la información necesaria para continuar su recorrido. En estas zonas se proyectará las obras de reforestación convenientes” (Ib.).

Lastimosamente, gran parte de esas áreas mencionadas, entre ellas los valles, para recreación y esparcimiento, por no decir casi la totalidad, se han perdido con el crecimiento incontrolado de la ciudad, del que el Plan Piloto fue parte responsable al no haber considerado a esa masa de asentamientos informales y migrantes cuya presencia en suelo limeño crecía exponencialmente con el tiempo. Finalmente se señala sobre los centros industriales: “Los estudios de detalle comprenderán, como acápites importantes, la ubicación de núcleos de población de los centros industriales que se establezcan, los que quedarán unidos por un sistema adecuado de comunicaciones” (Ib.). No se llega a un estudio detallado de la industria como sí TPA lo hace en el Plan Piloto de Chimbote.

Entre otras áreas alejadas de la ciudad involucradas en la región suburbana de Lima se hallaban las lomas de Lachay, Chancay, Huaral, Ancón, Canta, Santa Rosa de Quives, Matucana, Santa Eulalia, Pachacámac, San Bartolo y Pucusana.



Fig. 180. 1949. Antiguo Parque Salazar en Miraflores.

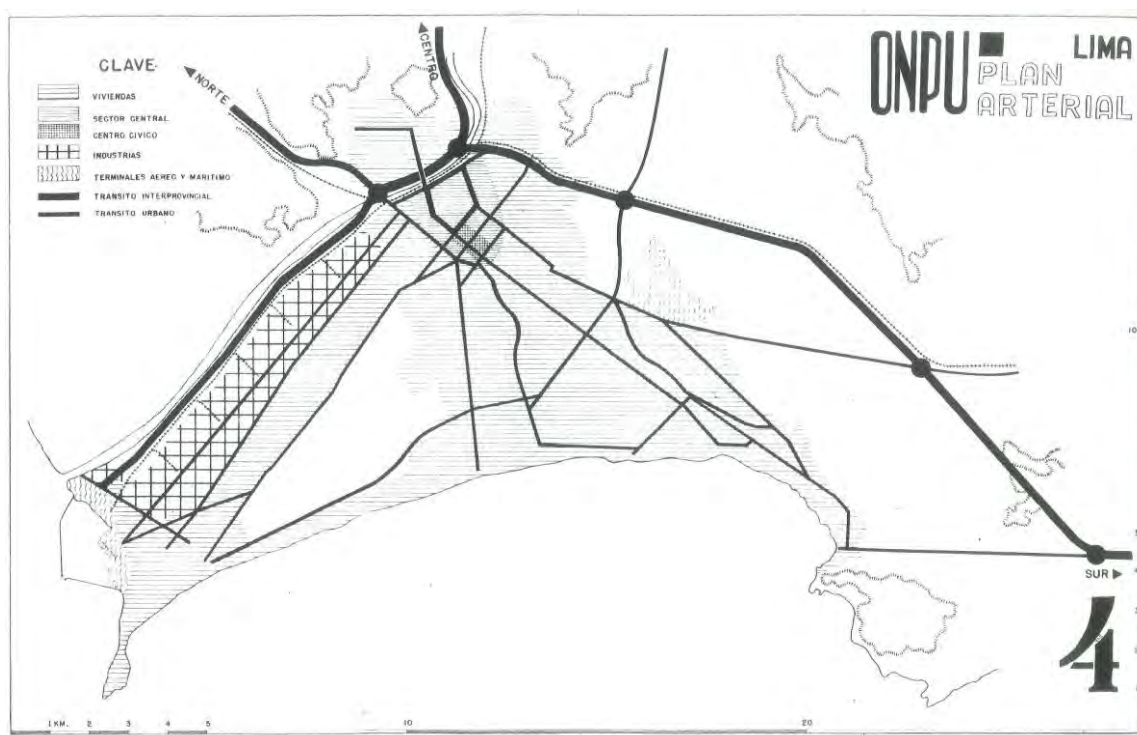


Fig. 181. Sistema Arterial. ONPU, 1949.

5.4.2 El “Sistema Arterial”o la Autopía

Uno de los problemas que se ha resuelto en el plan integral de circulación, es el relativo a los accesos desde el Norte, Centro y Sur del país, y la unión directa entre ellos, en forma de evitar la interferencia con el tránsito interno local, lo que se ha conseguido con la arteria de circunvalación que se inicia en el Km 22 de la carretera al Sur, para seguir por el límite de la zona cultivada y luego paralelamente a la línea del ferrocarril a Lurín hasta el río Rimac, al que cruza por un nuevo puente, para continuar por la orilla derecha del mismo, al nivel del Ferrocarril Central. En la zona de 1 puente del Ejército, se tendrá la unión, por medio de un cruce apropiado, con la salida al Norte, para luego continuar paralelamente al río hasta el Callao.

Esta arteria, cuyo perfil y cruces se ajustarán a su categoría, exige una reglamentación apropiada que contemple las características de las obras que se puedan realizar en las zonas vecinas, pudiéndose adelantar que, a lo largo de ella y en ambos lados, quedará una faja de terreno “non edificandi” dedicada a área verde con lo que se evitará lo sucedido en algunas arterias de tránsito rápido, que han quedado estranguladas por las construcciones levantadas a pocos metros de la calzada.

La arteria de circunvalación exterior, sirve a los diversos sectores urbanos por medio de desvíos, en su mayor parte ya existentes. Así la actual entrada a Lima desde el Sur, será el acceso a Chorrillos y Barranco, la pista de Atocongo constituirá la entrada a Miraflores y la prolongación de la Av. Javier Prado servirá de acceso a San Isidro y Magdalena. Desvíos apropiados permitirán el empalme con la red interna en Barbones, El Cercado, Rimac y la zona industrial.

A la altura del cerro El Pino se construirá el Terminal Terrestre para las líneas interprovinciales de pasajeros y carga, y al que también llegará un desvío del Ferrocarril Central. Para este sector se ha estudiado el trazo de calzadas, zonas de estacionamiento y emplazamiento de edificios y depósitos necesarios.

Un sistema de arterias de segunda categoría, servirá a la circulación interna y rápida, el que se ha diseñado aprovechando las avenidas existentes, previa clasificación de las mismas y en vista de que muchas de ellas están convenientemente trazadas.

Las arterias de tercera categoría serán las perimétricas de cada unidad de vivienda. Por último, el sistema quedaría completado con la red de servicio al interior de cada barrio.

Todo este trazado dispondrá de las obras adicionales indispensables para conseguir la debida eficiencia en la circulación, como pasos a dos niveles en las intersecciones que lo requieran, iluminación y señales apropiadas, etc.

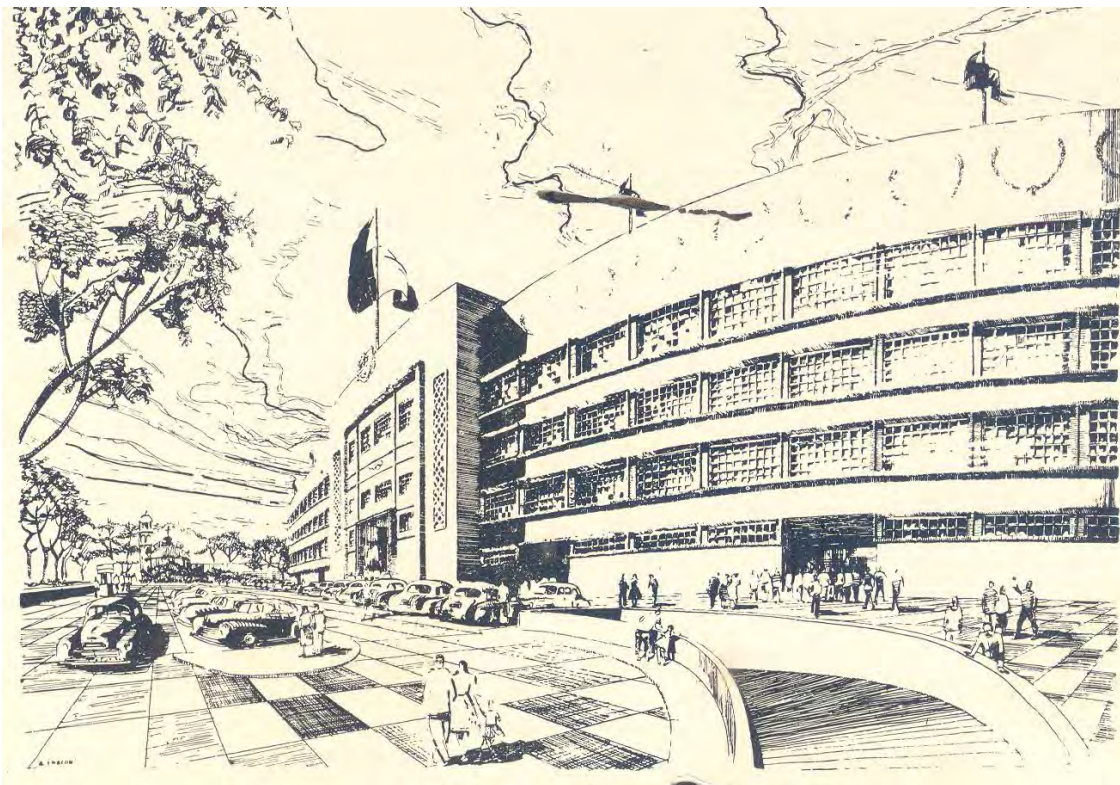


Fig.182.Estadio Nacional, 1950.

Sin lugar a dudas es en este aspecto donde radica el mayor aporte del Plan Piloto de Lima. Es en este acápite donde se contempla el futuro desarrollo de la ciudad mediante la accesibilidad a la ciudad desde el Norte, Centro y Sur del país y donde la ciudad se articula internamente. El mismo Dorich lo reconoce: “El aspecto que recibió prioridad en la propuesta del Plan arterial del mencionado Plan Piloto fue el acceso a Lima desde el Norte, Centro y Sur del país y la unión directa entre los tres accesos a fin de evitar posibles interferencias con el tránsito interno local. El acceso desde la Panamericana Sur era el que más interferencias presentaba con el tránsito local. Los vehículos provenientes de dicha carretera estaban obligados a recorrer los sectores centrales de chorrillos, Barranco, Miraflores, Lince y La Victoria para llegar al cercado de Lima. Era preciso recorrer 12 kilómetros de área urbana densamente edificada, encontrando intersecciones prácticamente cada 100 metros, vehículos estacionados a lo largo de las pistas, peatones que cruzaban constantemente, profusión de avisos comerciales que hacían que las señales de tránsito fueran inadvertidas y muchos otros factores que retardaban la velocidad de los vehículos y distraían peligrosamente la atención de los conductores” (1996: 91).

Para el caso de los accesos desde el norte y desde el centro, la cosa era similar, “aunque no tan crítica (...) además no existía ninguna comunicación directa entre las tres mencionadas vías, con el agravante que las comunicaciones indirectas tenían que hacerse forzosamente desde el área central de la ciudad” (Op. cit.: 92).

Este problema es afrontado directamente por el Plan Piloto, en el que se plantea además una vía malecón de Lima al Callao y que actualmente es la avenida Moráles Duárez: “Uno de los problemas que se ha resuelto en el plan integral de circulación, es el relativo a los accesos desde el Norte, Centro y Sur del país, y la unión directa entre ellos, en forma de evitar la interferencia con el tránsito interno local, lo que se ha conseguido con la arteria de circunvalación que se inicia en el Km 22 de la carretera al Sur, para seguir por el límite de la zona cultivada y luego paralelamente a la línea del ferrocarril a Lurín hasta el río Rimac, al que cruza por un nuevo puente, para continuar por la orilla derecha del mismo, al nivel del Ferrocarril Central. En la zona del puente del Ejército, se tendrá la unión, por medio de un cruce apropiado, con la salida al Norte, para luego continuar paralelamente al río hasta el Callao” (ONPU, 1949: 25).

Esta avenida fue planteada de manera muy atinada y con gran proyección a futuro siguiendo el modelo de la greenway norteamericana: "Esta arteria, cuyo perfil y cruces se ajustarán a su categoría, exige una reglamentación apropiada que contemple las características de las obras que se puedan realizar en las zonas vecinas, pudiéndose adelantar que, a lo largo de ella y en ambos lados, quedará una faja de terreno "non edificandi" dedicada a área verde con lo que se evitará lo sucedido en algunas arterias de tránsito rápido, que han quedado estranguladas por las construcciones levantadas a pocos metros de la calzada (Ib.).

Realmente bastante apropiada es la solución de la vía de circunvalación, antes en los bordes de la ciudad, hoy espinazo de la metrópoli: "La arteria de circunvalación exterior, sirve a los diversos sectores urbanos por medio de desvíos, en su mayor parte ya existentes. Así la actual entrada a Lima desde el Sur, será el acceso a Chorrillos y Barranco, la pista de Atocongo constituirá la entrada a Miraflores y la prolongación de la Av. Javier Prado servirá de acceso a San Isidro y Magdalena. Desvíos apropiados permitirán el empalme con la red interna en Barbones, El Cercado, Rímac y la zona industrial" (Op. cit.: 26).

Sin embargo, al no hacerse nunca efectiva la conexión Norte Sur, pues nunca se concluyó la vía periférica al centro que la uniría, los problemas para Lima se multiplicaron a futuro. Pero eso ya no era responsabilidad del Plan, una auténtica autopía¹²³ que apostaba por la fluidez del tráfico rodado representado por el automóvil. Tampoco se concluyó nunca el terminal terrestre proyectado: "A la altura del cerro El Pino se construirá el Terminal Terrestre para las líneas interprovinciales de pasajeros y carga, y al que también llegará un desvío del Ferrocarril Central. Para este sector se ha estudiado el trazo de calzadas, zonas de estacionamiento y emplazamiento de edificios y depósitos necesarios" (Ib.).

Un paquete de vías preexistentes, dada su aptitud, es tomado en cuenta en del sistema arterial interno, donde la clasificación de las vías implícitamente aluden a las 7V del gran demiurgo de la modernidad urbanística¹²⁴, que en el plan Piloto de Bogotá figurarán explícitamente: "Un sistema de arterias de segunda categoría, servirá a la circulación interna y rápida, el que se ha diseñado aprovechando las avenidas existentes, previa clasificación de las mismas y en vista de que muchas de ellas están convenientemente trazadas. Las arterias de tercera categoría serán las perimétricas de cada unidad de vivienda. Por último, el sistema quedaría completado con la red de servicio al interior de cada barrio (Ib.).

Las obras complementarias necesarias acompañarían a la propuesta: "Todo este trazado dispondrá de las obras adicionales indispensables para conseguir la debida eficiencia en la circulación, como pasos a dos niveles en las intersecciones que lo requieran, iluminación y señales apropiadas, etc." (Ib.). Verdaderamente, toda una utopía del automóvil o transporte rodado.

El Plan Piloto consideraba algunos proyectos puntuales referidos al sistema arterial, como por ejemplo la intersección By-Pass, autopista norte y Av. Caquetá, y la intersección By-Pass de Javier Prado y la vía de Circunvalación.

El término *by.pass*, que se traduciría del inglés como "paso a desnivel" referido exclusivamente al tráfico rodado, debe al Plan Piloto su popularidad y difusión en nuestro medio precisamente a estos proyectos, pues difícilmente lo encontraremos documentado con anterioridad al Plan Piloto.

En lo que actualmente es el trébol de Caquetá, originalmente se tenía pensado un *By-Pass* en forma de pera que se superpondría a la vía de Evitamiento y a su prolongación al este en dos ramales, uno sería Zarumilla y el otro el empalme con la Av. Moráles Duárez. A su vez estas dos últimas vías tendrían sus respectivos *By-Pass*, ambos a modo de puente con solución en

¹²³Autopía, en referencia a la utopía del automóvil y las autopistas, que darían fluidez al transporte en la ciudad, dentro y fuera.

¹²⁴ Le Corbusier.

“trompeta”, ocupando los terrenos donde actualmente se encuentra el estadio San Martín de Porres.

La solución en By.Pass para Javier Prado, estaba considerado sobre la ampliación de ésta avenida (actual Avenida Nicolás Arriola) y su intersección con la hoy denominada Carretera Central o Av. Nicolás Ayllón. Unos 150 metros después, igualmente Javier Prado (N. Arriola) se intersectaría en By-Pass con el Ferrocarril a Lurín. Es en las proximidades de este By-Pass y contiguo al Cerro el Pino que se propondrá el terminal terrestre para Lima.

Hoy, los denominados By-Pass, solamente se usan para referirse a simples pasos a desnivel para el transporte rodado. El uso en la ciudad ha sancionado el nombre de intercambio vial por la complejidad de estos pasos a desnivel. El culpable: el Plan de Desarrollo Metropolitano 1990-2010.

Es al Plan Piloto de Lima, que para bien o para mal, la ciudad debe la situación actual del tráfico. En una conferencia de los años 80 en la municipalidad de Lima, uno de los socios de la Firma Barriga - Dall'orto S.A, expresó que el varío de Lima era uno de los mejores de Sudamérica, por cuanto su desarrollo podía continuarse por cualquier dirección a diferencia de ciudades como Quito, Caracas o Bogotá que tenían un desarrollo lineal y por tanto muy pocas posibilidades de desarrollos transversales o en otras direcciones. Por supuesto lo que en materia de tráfico se hizo en los últimos 60 años ya no es responsabilidad del Plan Piloto.

Podemos si achacarle al Plan Piloto la no previsión de una vía rápida entre Chorrillos y El Callao, por cuanto entonces, toda la línea costera mencionada ya se encontraba con ocupación y se tuvo que esperar hasta la propuesta de Aramburú Menchaca, La Costa Verde, para recién ver esa opción para Lima. Esto conlleva a otra omisión del Plan Piloto de Lima: la apreciación de Ernesto Aramburú Menchaca de que “Lima le da la espalda al mar”. Y no sólo le da la espalda al mar sino también al río y a sus montañas. En tiempos del formativo limeño, hace 3,500 años, los centros ceremoniales de la comarca, de orientación NE se orientaban siempre a las fuentes de vida: ríos, puquios, acequias, montañas y lomas. Es el caso de los centros ceremoniales delParaiso, Chuquitanta, Naranjal orientados hacia el Chillón, Garagay orientado hacia los puquios vecinos; Pampa de Cueva, orientado hacia los cerros de Independencia o lo que cebe haber sido áreas de lomas; La Florida, orientada hacia la Pampa de Amancaes; Las Salinas y Country Club, orientada hacia el Río Rímac, etc.

Pero también podemos decir que la pertinencia de la propuesta del Plan Piloto de unir las más importantes carreteras de la ciudad mediante una vía de circunvalación, la que se conectaría con el Callao mediante la av. Morales Duárez, está demostrando su acierto previsor. El proyecto Línea Amarilla de la anterior gestión de la Municipalidad de Lima (del mudo” Luis Castañeda), ha sido retomada por la actual gestión de la Alcaldesa Susana Villarán, con su conspicuo asesor Augusto Ortiz de Zevallos¹²⁵. Propone básicamente la misma ruta para unir Puente Atocongo con el Callao en tan sólo 18 minutos, con la diferencia que ahora se utilizaría en lugar de la atiborrada y congestionada Circunvalación la vía de evitamiento, que actualmente cumple la función circunvalatoria rápida con la que fue ideada la antigua Circunvalación. Posteriormente este Proyecto Línea Amarilla sufre un cambio de nombre pues ahora se llama Vía Parque Rímac, el cual pretende solucionar el encuentro de las vías de evitamiento y Morales Duárez en el tramo frente al distrito del Rímac, proyectando en su trayecto un parque del Río Rímac.

De haberse analizado las tendencias y patrones de asentamiento de las urbanizaciones informales en Lima durante la década del cuarenta, si bien nadie se hubiera imaginado este panorama apocalíptico de una metrópoli extendida como la tenemos actualmente, por lo menos pudo haberse proyectado una ciudad para 3 o 4 millones de habitantes. Hubo un error de apreciación de parte de nuestros técnicos, por cuanto la proyección de 1'800,000 habitantes del Plan Piloto se alcanza hacia 1960, sin embargo, Lima de lejos había extendido en un alto porcentaje el área presupuesta entonces por nuestros indolentes técnicos, administradores y sectores involucrados con el desarrollo de ciudad.

¹²⁵ Asesor también de esta Tesis.

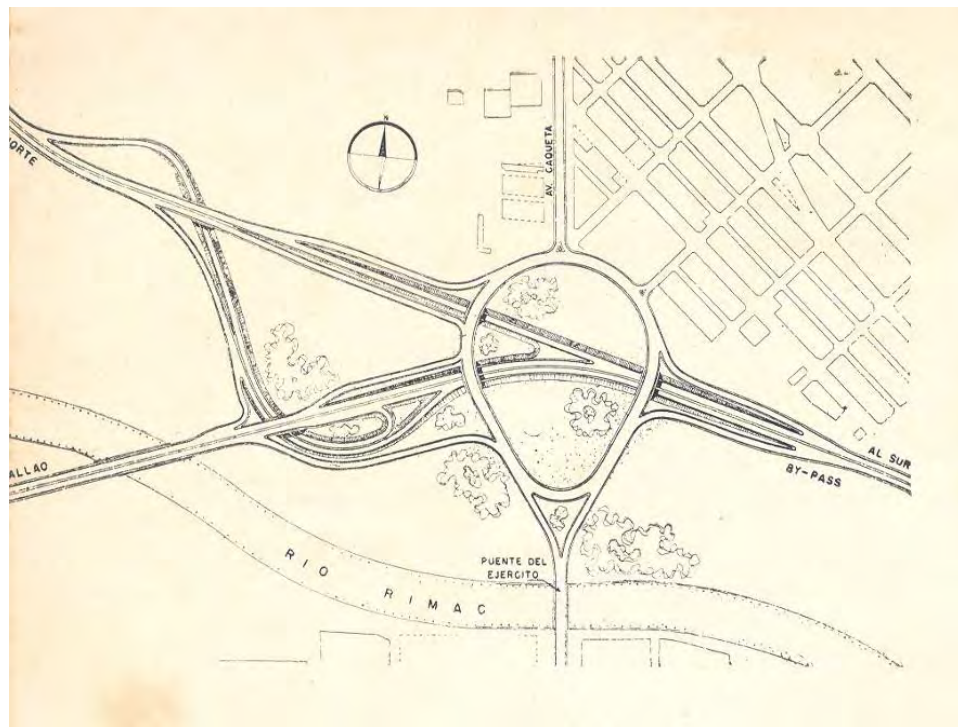


Fig. 183. Intersección By-pass autopista Norte y Av. Caquetá, ONPU, 1949.

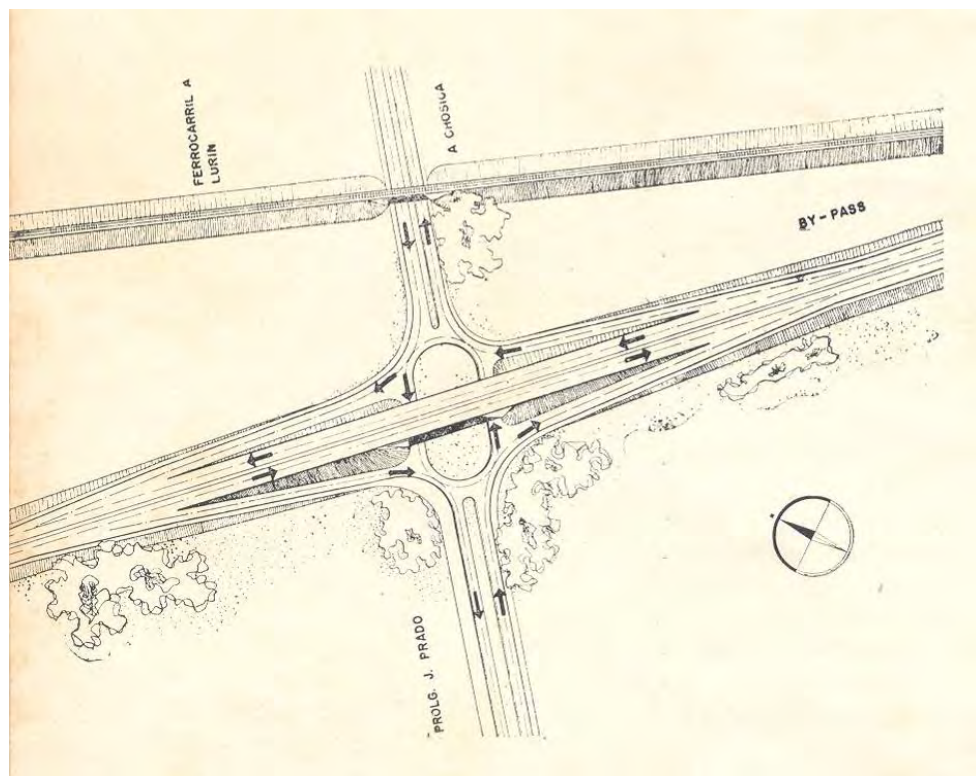


Fig. 184. Intersección By-pass av. Javier Prado, ONPU, 1949.

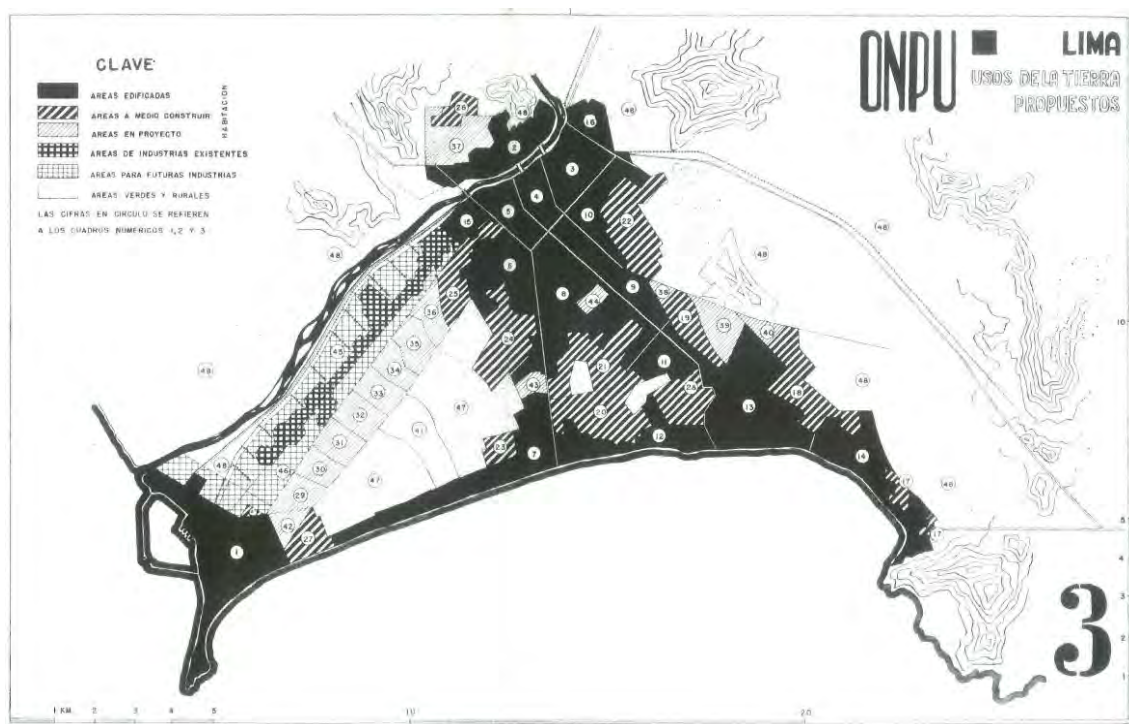


Fig. 185. Usos de la Tierra, ONPU, 1949.

5.4.3. “Usos de la Tierra”

Teniendo en cuenta la población de 1'650.000 fijada para Lima, las necesidades de aumento de área urbanizada de acuerdo con la existencia de extensas zonas aún no construidas, y el aumento de densidad de los barrios actuales por la utilización de lotes vacantes o construcciones en altura, se ha precisado los límites urbanos de la ciudad, dentro de los que se incluyen las áreas que serán ocupadas por las nuevas unidades de vivienda, unas en los sectores sin cultivo que quedan rodeados por urbanizaciones y otras en las zonas cercanas a los centros de trabajo, como por ejemplo frente a la zona industrial. Esta limitación tiene capital importancia porque de ella depende la unidad de la ciudad; de otra manera se produciría la dispersión de los barrios, con la consiguiente extensión de servicios y pérdida de la composición general del sistema de circulación y ubicación de centros vitales.

En esta distribución de la tierra, se mantendrá para la industria pesada el emplazamiento actual, a lo largo de las avenidas Benavides y Argentina, cuya ubicación es ideal por la existencia de medios apropiados de transporte, dirección de los vientos y por estar limitado por el río Rímac.

Los servicios de transporte cuentan con zonas de llegada como el Terminal Marítimo, Aeropuerto de Limatambo y el Terminal Terrestre proyectado.

Plan Piloto de Lima. Usos de la Tierra

Teniendo como techo una población de 1'650,000 habitantes¹²⁶ que en otros discursos llega al 1'800,000 (¿a 5,10,15 o 20 años?), la propuesta de la ONPU consiste en consolidar el crecimiento de la ciudad comprendido en el inglete¹²⁷ Lima-Callao-Chorrillos-Lima, teniendo como bordes el río Rímac, el mar Pacífico de la bahía de Lima y un área indefinida

¹²⁶No hay una definición absoluta de corto, mediano o largo plazo, sin embargo las distintas fuentes consultadas, tanto para economía como para planeamiento, casi puede decirse que en promedio establecen un máximo de entre 1 y 2 años para el corto plazo, entre 1-2 y 5-6 años para el mediano plazo y mayor de 5-6 años para el largo plazo.

¹²⁷ Inglete (90°, 45° y 45°) y cartabón (30°, 60° y 90°) son las escuadras más usadas en el dibujo técnico.

comprendida entre los ejes de los actuales Paseo de la República- Rep. De Panamá-Bolognesi-Huaylas y la vía de Circunvalación-Panamericana Sur. La única área urbana que quedaba comprendida fuera de esos linderos era el distrito de El Rímac.

Objetivamente se ha optado por la concentración de la ciudad y no por la dispersión: “Teniendo en cuenta la población de 1'650.000 fijada para Lima, las necesidades de aumento de área urbanizada de acuerdo con la existencia de extensas zonas aún no construidas, y el aumento de densidad de los barrios actuales por la utilización de lotes vacantes o construcciones en altura, se ha precisado los límites urbanos de la ciudad, dentro de los que se incluyen las áreas que serán ocupadas por las nuevas unidades de vivienda, unas en los sectores sin cultivo que quedan rodeados por urbanizaciones y otras en las zonas cercanas a los centros de trabajo, como por ejemplo frente a la zona industrial. Esta limitación tiene capital importancia porque de ella depende la unidad de la ciudad; de otra manera se produciría la dispersión de los barrios, con la consiguiente extensión de servicios y pérdida de la composición general del sistema de circulación y ubicación de centros vitales” (Op. cit. 27).

La zona industrial se amplía hasta el borde mismo del río, o para ser precisos, hasta la línea férrea, lo que demuestra una gran confianza en el crecimiento económico e industrial de la nación. Se reserva una franja verde de aprox. 300m de ancho en promedio con respecto a la vía malecón (Morález Duárez): “En esta distribución de la tierra, se mantendrá para la industria pesada el emplazamiento actual, a lo largo de las avenidas Benavides y Argentina, cuya ubicación es ideal por la existencia de medios apropiados de transporte, dirección de los vientos y por estar limitado por el río Rímac” (Ib.).

El transporte marítimo y el aéreo ya contaban con los terminales que el Plan Piloto les ratifica y le agrega el terminal terrestre únicamente: “Los servicios de transporte cuentan con zonas de llegada como el Terminal Marítimo, Aeropuerto de Limatambo y el Terminal Terrestre proyectado” (Ib.). Sin embargo el recién inaugurado aeropuerto de Limatambo (23-09-1948), hacia 1955, en plano de la ONPU luce como área urbana dentro de la denominada urbanización Corpac, siendo las pistas de aterrizaje del aeropuerto las nuevas avenidas Guardia Civil y Gálvez Barrenechea. En ese mismo plano de la ONPU, podemos apreciar sobre terrenos del Callao la disposición del futuro aeropuerto internacional Jorge Chávez, el cual comenzará a operar a partir de 1965. El aeropuerto de Limatambo opera hasta que el Jorge Chávez inicia sus operaciones.

De la lectura del plano se verifican algunas propuestas interesantes:

— Un gran bolsón triangular se ha reservado al interior de la ciudad (sectores 47). Está comprendido entre las avenidas Progreso (Venezuela), Costanera (a Paz), y la actual avenida Sta. Rosa y las proximidades de las avenidas Tingo María y Sucre (Una gran área longitudinal, sector 41, atraviesa este bolsón por el centro, de Norte a Sur). Su área equivale a la friolera de 15.26 km², esto es aprox. 3.7 veces el área del Central Park de Nueva York. Esa gran área longitudinal, cinco años después de aprobado el plan piloto, verificaremos que es entonces ya una zona urbanizada en torno a la nueva avenida Faucett, que conducirá al norte al futuro aeropuerto Jorge Chávez en el Callao. Las avenidas Benavides (Colonial) y Venezuela (Progreso), delimitan en casi toda su extensión una disposición lineal de unidades vecinales.

— No se define un greenbelt (cinturón verde) que evite el crecimiento de la ciudad. A la Lima, ciudad del desierto costero, le costaría demasiado un cinturón verde, no obstante sus múltiples acequias existentes aún.

— No se definen áreas intangibles ni áreas agrícolas intangibles, que puedan constituir reserva de verde para la ciudad así como de las tan necesitadas áreas agrícolas que contribuyan a la alimentación de los ciudadanos, alimentación tan sujeta a la escasez y especulación de los comerciantes.

— El Rímac se urbaniza hasta completar el bolsón natural que es y se prefigura el enclave que es en estos momentos.

— Para nada se hace mención de los restos arqueológicos en el Plan Piloto, tan abundantes ellos en Lima. Uno de los grandes bolsones de área libre o verde proyectada, el sector 47 Este, contiene los abundantes restos arqueológicos que se encontraban en los actuales sectores del fundo Pando, Parque las Leyendas, Universidad Católica, y antigua Feria del Hogar, así como los restos de Mateo Salado y fundo Aramburú (U. San Marcos).

— Las nuevas áreas de viviendas programadas, a modo de unidades vecinales y refrendadas por el exitoso ejemplo de la Unidad Vecinal N° 3, de disponen entre Lima y el Callao, entre las avenidas Nemavides (Colonial y El Progreso (Vernezucla), incluyendo parte del distrito de Bellavista.

— Respecto a la industria, el Plan Piloto de Bogotá (1951) propició normas urbanísticas como el Decreto 185 de 1951 de la Alcaldía Mayor, más específica en el sentido que contempla industria pesada e industria liviana, donde es considerada industria pesada “por razón del ruido, de la vibración, de los olores, de las materias explosivas o altamente inflamables que empleen, del humo de los gases, de los desperdicios o residuos, del espacio que necesitan para su desarrollo, del volumen de transportes que requieren y de sus conexiones con las líneas férreas entorpezcan el funcionamiento de la industria ligera y deban estar alejadas de las zonas destinadas a habitaciones. Igualmente quedará ubicada en esta zona la estación terminal de los Ferrocarriles y sus servicios adyacentes”. En tanto “en la zona de industria ligera deben funcionar las fábricas, los talleres, las bodegas y depósitos, y en general todos aquellos establecimientos de carácter industrial que por sus características no entorpezcan el buen funcionamiento de las empresas vecinas ni ofrezcan peligro para las zonas de habitación con las cuales limitan¹²⁸”. Del mismo modo el mencionado Decreto discierne para las áreas comerciales entre zona de mercado y su comercio de influencia, zona de comercio pesado, zona de negocios.

— En el plano de usos del suelo, todavía se puede hallar un gran bolsón agrícola bordeando al aeropuerto de Limatambo y encerrado por la vía de circunvalación y la Panamericana Sur, donde bien pudo haberse pensado la gran reserva de área verde para Lima, en un área equivalente al trole del bolsón metropolitano mencionado (entre La Perla, San Miguel y Pueblo Libre)

Una de las limitaciones para el estudio del Plan Piloto de Lima es la presencia de muchos planos realizados a colores en los originales, pero cuya impresión es en blanco y negro. A diferencia del Plan Piloto de Bogotá, acá (PPB) no hay necesidad de remitirse a ninguna otra fuente, pues las dos únicas copias existentes en el mundo (con los originales extraviados) aparentemente poseen el mismo tamaño que el original (oficio)

En 1954, como parte del expediente del plan regulador de Lima, la ONPU publica un plano de Lima que se usará los próximos 40 años y se le irán agregando las nuevas urbanizaciones. Este plano, al que llamaremos plano ONPU-54, tan solo cinco años después de aprobado el Plan piloto de Lima, pone de manifiesto las contradicciones entre planificación y realidad en nuestra ciudad. Por un lado la realidad, mágica, sobrepasa a todo cálculo y proyección estimativa. Por otro lado, la planificación se ha quedado corta en sus cálculos poblacionales y su concepción de ciudad. El crecimiento manifestado en esos cinco años refleja una explosión sin parangón en la historia de la ciudad, que continuaría por 10 o 15 años más:

— Como ya lo dijimos, aparece el eje N-S de la avenida Faucett y todo un desarrollo lineal de urbanizaciones sobre ella.

— Sobre el eje de Faucett se reservan los terrenos de lo que será el futuro Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

— El antiguo Aeropuerto de Limatambo ha cedido su lugar a la Urbanización Corpac según plano ONPU-54, sin embargo operará hasta que en 1965 inicia operaciones el aeropuerto Jorge Chávez.

— Se urbaniza toda la franja comprendida entre las avenidas Colonial y Progreso, desde La Plaza Dos de Mayo hasta lo que será la moderna Planta de la Pilsen en el Callao.

¹²⁸Decreto 185 del 5 de Abril de 1951 del Alcalde Mayor. Bogotá.

— La avenida Javier Prado se convierte en un eje de crecimiento de la ciudad con sectores en Corpac, San Borja, Monterrico, Camacho, La Molina. Lo mismo sucede con la Carretera Central y la avenida a Atocongo.

— ha comenzado la urbanización de Casuarinas y de Monterrico. Se cuenta ya con las instalaciones del Jockey Club.

— Toda la margen izquierda y derecha del Rímac (Mirones¹²⁹ y san Martín de Porres¹³⁰), desde Puente del ejército hasta el eje Faucett-Quilca, se encuentran completamente ocupados con urbanizaciones precarias (barriadas), donde lo que realmente falta son las áreas libres y equipamiento, amén de los básicos servicios de Agua, electricidad, pistas, veredas y ni hablar de parques.

— Los arenales de San Juan (de Miraflores) se encuentran ocupados, del mismo modo que las laderas de los cerros de Comas, Independencia¹³¹, y San Juan de Lurigancho.

Si bien son algunos detalles del crecimiento de la ciudad hacia 1954, nos da una idea de la velocidad del crecimiento de la ciudad en un breve plazo de 5 años, posterior al Plan Piloto de Lima.



Fig. 186. 1949. Vista de Miraflores y sus acantilados.

¹²⁹ Cuyo desarrollo lineal está delimitado por la vía férrea (Av. Enrique Meiggs y el río Rímac Av. Moráles Duárez)

¹³⁰ Con desarrollo lineal paralelo al río Rímac, sobre la Av. Perú.

¹³¹ Teniendo como eje la actual autopista Túpac Amaru

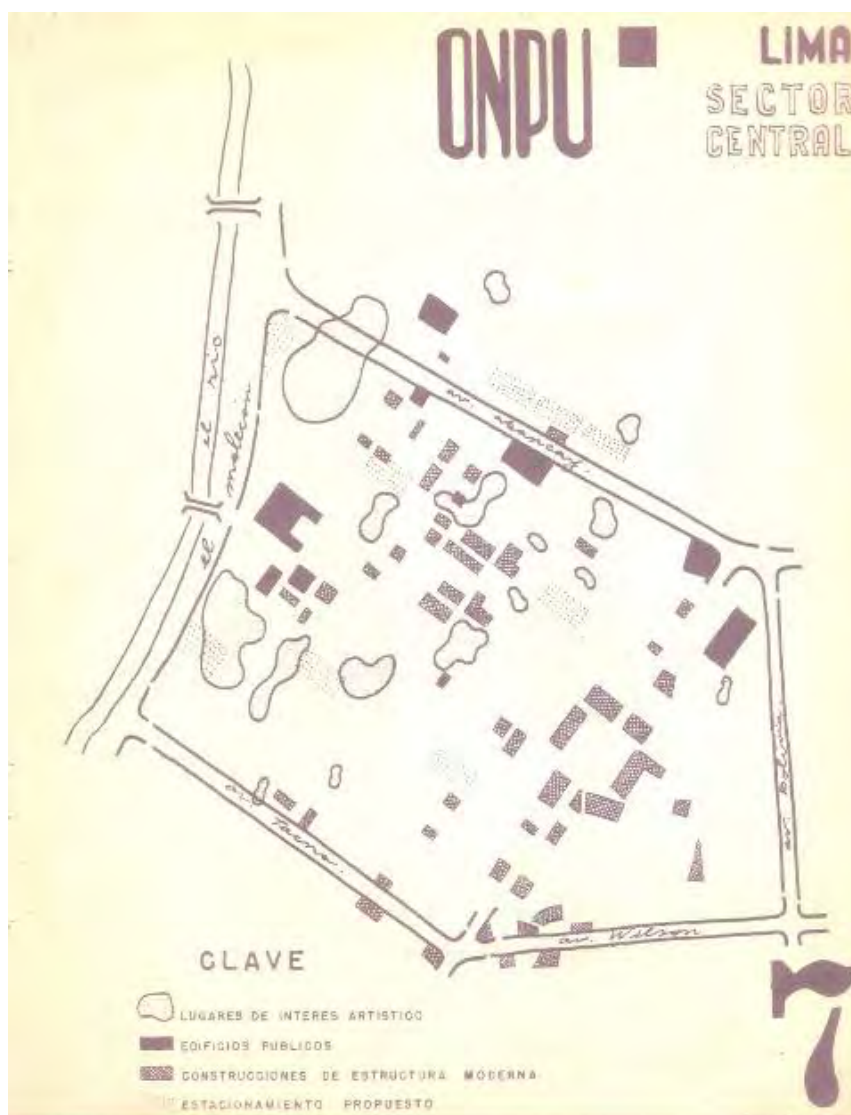


Fig. 187. Propuesta de anillo interior y Esquema de estacionamientos del Sector Central. ONPU, 1949.

5.4.4 “El Sector Central”. ¿Área nuclear o era nuclear? *Delenda est Lima*¹³². ¡Echemos abajo la estación del tren!¹³³

La zona central de Lima merece un estudio especial, debido a los monumentos arquitectónicos e históricos que posee, así como a los numerosos edificios de la administración pública ya establecidos. Constituye, además, el principal centro comercial y financiero del país.

La conservación de las zonas que tienen verdadero interés arquitectónico estará sujeta a una reglamentación especial, procurando en lo posible, mantenerlas en poder de entidades oficiales o instituciones ajenas a los intereses económicos. Se tomará las medidas necesarias para conservarlas, evitando su demolición y reconstrucción indebida.

¹³²¡Lima debe ser destruida!, parafraseando a Catón: ¡Delenda est Carthago!.

¹³³*Demoler, demoler, demoler, yaaaaah. ¡Echemos abajo la estación del tren.* Fragmento de la canción *Demolición* de los Saicos, grupo de rock & roll, proto-punk y garage rock peruano formado en 1964 en Lima. En 1911 el diario ABC de España publica una noticia en la que dice que el punk se origina en Perú en la fecha de formación de la banda, 1964. Fuente: wikipedia.com

Es indispensable también, elaborar una adecuada reglamentación que impida que los nuevos edificios se construyan en el llamado estilo "colonial", sin tener en cuenta que así sólo se realiza una obra anacrónica, creando un ambiente de incertidumbre, pues al lado de las construcciones originales se levantan copias o interpretaciones que anulan a aquellas en lugar de realzarlas.

El problema del trazado de arterias y solución de la circulación, se ha estudiado teniendo en cuenta las anomalías anotadas en el capítulo respectivo, como son: falta de una arteria principal que absorba el tránsito que une los barrios del Este y Oeste; dificultad de la circulación por la anarquía en el tránsito de líneas colectivas, y reducción de la capacidad de las calles por el estacionamiento y por las interferencias originadas por las intersecciones cada cien metros. Estas deficiencias serían eliminadas con la aplicación de los principios que se anotan en el plano, que presenta la solución en términos generales, sujeto a los estudios de detalle que se realizarán en su oportunidad.

En él se plantea la continuación de la Avenida Bolivia y el Malecón Rimac, que permitirá la vinculación entre los sectores del Oeste y los barrios altos, y descongestionará numerosos jirones que en la actualidad sirven indebidamente a ese propósito.

El estacionamiento se efectuará en zonas debidamente ubicadas, independientes de la circulación. En el plano se ha considerado en forma tal, que ningún punto de la zona central se encuentre a más, de doscientos metros de esas playas, a las que se llegará por arterias de acceso y no de cruce, en forma de evitar la circulación que al atravesar este sector lo congestiona inútilmente.

Se reglamentará y estudiará la circulación a través de esa malla central, evitando el paso de las líneas colectivas, y en algunos casos y horas se dedicará la arteria a tránsito únicamente de peatones.

Como ejemplo para la posible solución de estos problemas, se publica la maqueta que se confeccionó por la Comisión nombrada para que estudie el Reglamento de las Construcciones de la Zona Central de Lima. En ella advertimos la presencia de edificios altos, rodeados de espacios abiertos para estacionamiento y áreas verdes, estando esos edificios diseñados en forma que permiten obtener un área construida igual a la que se conseguiría con el sistema actual, inapropiado por la ocupación casi íntegra del terreno a excepción de pequeños pozos de luz. En esta forma se obtendría mejores condiciones para la inversión del capital, mediante edificios que reúnan las óptimas condiciones para la vida, brindando a la ciudad los espacios abiertos que le son tan indispensables. También se consideró en dicho estudio la necesidad de conservar barrios y construcciones de valor histórico, que adquirirían mayor importancia por el contraste con las nuevas obras.

Plan Piloto de Lima. El Sector Central

Efectivamente la zona central de Lima merecía un estudio especial "debido a los monumentos arquitectónicos e históricos que posee, así como a los numerosos edificios de la administración pública ya establecidos. Constituye, además, el principal centro comercial y financiero del país". Sin embargo, a juzgar por los resultados de la propuesta hubiera sido preferible ninguna consideración especial.

Si ha habido un área donde Sert y sus asesores se despacharon a su gusto esa ha sido la zona central. Donde se viera "proyecto estratégico", ahí estaría el ubicuo asesor, como en el caso del Centro Cívico de Lima. En 1997, Dorich ratifica lo actuado por la ONPU y su asesor: "La concentración de las principales instituciones bancarias y comerciales, así como de importantes organismos de la administración pública cerca a los monumentos históricos y arquitectónicos del Sector Central conocido como parte del damero de Pizarro, conformado por las avenidas Tacna, Wilson, Bolivia, Abancay y la Margen izquierda del río, determinó la necesidad de proponer un tratamiento especial para las futuras construcciones en esta zona. Su sistema vial se hallaba utilizado intensamente por vehículos que se dirigían al sector financiero y a los locales comerciales, así como por aquellos que transitaban en dirección este oeste desde las zonas industriales ubicadas entre Lima y Callao a los denominados Barrios Altos en la parte este de la ciudad" (Dorich, 1997:92). De ahí que "La zona central de Lima merece un estudio especial, debido a los monumentos arquitectónicos e históricos que posee, así como a los numerosos edificios de la administración pública ya establecidos. Constituye, además, el principal centro comercial y financiero del país" (Op. cit: 28).

En ese razonamiento por supuesto que los restos arqueológicos, tan abundantes en todo el valle, no entraa la Zona Central a la categoría de monumentos. La actitud que prima ante los "monumentos" es, visiblemente como lo concebía la época, de orden conservacionista. Aún faltaban quince años para que se formulara la Carta de Venecia: "La conservación de las zonas

que tienen verdadero interés arquitectónico estará sujeta a una reglamentación especial, procurando en lo posible, mantenerlas en poder de entidades oficiales o instituciones ajenas a los intereses económicos. Se tomará las medidas necesarias para conservarlas, evitando su demolición y reconstrucción indebida” (Ib.).

Se proscribire el estilo neocolonial, y se le da de refilón su “chiquita”¹³⁴, *sin querer queriendo*, al modernista y progresista Harth-Terré, que había demolido lo que quedaba del antiguo municipio para reconstruirlo en “neocolonial”: “Es indispensable también, elaborar una adecuada reglamentación que impida que los nuevos edificios se construyan en el llamado estilo “colonial”, sin tener en cuenta que así sólo se realiza una obra anacrónica, creando un ambiente de incertidumbre, pues al lado de las construcciones originales se levantan copias o interpretaciones que anulan a aquellas en lugar de realzarlas” (Ib.).

Sin embargo en la maqueta propuesta para el centro de Lima, se respeta el local municipal proyectado por Harth-Terré y se arrasa con todo lo demás, excepto la iglesia de San Agustín, conservándose su atrio de en frente, así como el atrio de Santo Domingo, aunque completamente desvirtuados ambos. Cuán lejos se encontraban en el tiempo los conceptos de *townscape* y las propuestas morfologistas con la reivindicación de la manzana y la calle, que precisamente son tributarias de estos desórdenes generados por la “modernidad bruta y ahorada”¹³⁵.



Fig. 188. Propuesta de estacionamiento en el damero de Pizarro.

¹³⁴ *Chiquita*: foul solapa y artero, con premeditación, ventajayalevosía, que se dá en el fútbol y el fulbito. Años después, a tono con la modernidad Harth-Terré será el responsable de ese “harthakiri” de la ciudad llamado avenida Emancipación (Gunther dixit).

¹³⁵ Modernidad Bruta y Ahorada (MBA). En alusión a la Derecha Bruta y Ahorada (DBA), bautizada en 2010 por el Director de Diario 16, Juan Carlos Tafur, que se autodefine de derecha, en su columna post debate entre las entonces candidatas municipales, Susana Villarán y Lourdes Flores, y definida a fines del 2011 por Augusto Alvarez Rodrich como “una coalición en la que participan, entre otros, periodistas corruptos, empresarios mafiosos y políticos pendejos, a los que no les fue bien en las últimas elecciones” en su columna del diario La República. Fuente: blog lamula.pe

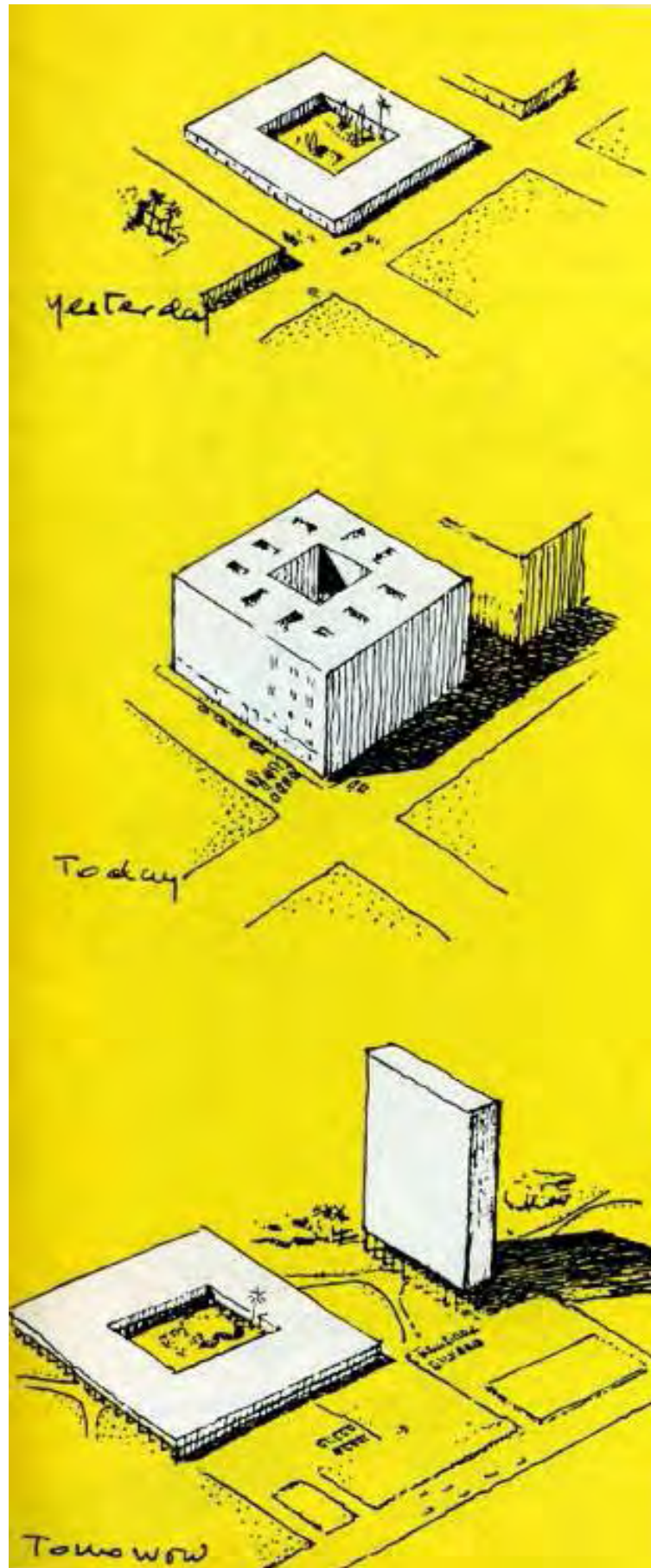


Fig. 189. Sert: la cuadra limeña: ayer, hoy y mañana. 1951.

No obstante haber concluido la etapa de análisis, el Plan Piloto se reitera en lo mismo respecto al tema de la circulación: “El problema del trazado de arterias y solución de la circulación, se ha estudiado teniendo en cuenta las anomalías anotadas en el capítulo respectivo, como son: falta de una arteria principal que absorba el tránsito que une los barrios del Este y Oeste; dificultad de la circulación por la anarquía en el tránsito de líneas colectivas, y reducción de la capacidad de las calles por el estacionamiento y por las interferencias originadas por las intersecciones cada cien metros (Op. cit.: 28-29).

Nos remite al plano de las soluciones: “Estas deficiencias serían eliminadas con la aplicación de los principios que se anotan en el plano, que presenta la solución en términos generales, sujeto a los estudios de detalle que se realizarán en su oportunidad” (lb).

Asusta esa “solución en términos generales”, pues de la lectura del plano se deduce la continuación de la avenida Bolivia hasta su empalme con la avenida Abancay, y la continuación del Malecón Rímac, en ambos casos con *tabula rasa* de valiosos ejemplos de arquitectura de por medio, lo cual “permitirá la vinculación entre los sectores del Oeste y los barrios altos, y descongestionará numerosos jirones que en la actualidad sirven indebidamente a ese propósito” (lb.).

Cunde el pánico tras la propuesta de estacionamiento en el Sector Central: “El estacionamiento se efectuará en zonas debidamente ubicadas, independientes de la circulación. En el plano se ha considerado en forma tal, que ningún punto de la zona central se encuentre a más, de doscientos metros de esas playas, a las que se llegará por arterias de acceso y no de cruce, en forma de evitar la circulación que al atravesar este sector lo congestiona inútilmente” (lb.). Continúa: Se reglamentará y estudiará la circulación a través de esa malla central, evitando el paso de las líneas colectivas, y en algunos casos y horas se dedicará la arteria a tránsito únicamente de peatones (lb).

¡Por Tutatis¹³⁶! el engendro se realiza en 3D (ver figs. 190-192):

“Como ejemplo para la posible solución de estos problemas, se publica la maqueta que se confeccionó por la Comisión nombrada para que estudie el Reglamento de las Construcciones de la Zona Central de Lima¹³⁷. En ella advertimos la presencia de edificios altos, rodeados de espacios

¹³⁶Deidad de la unidad tribal masculina del panteón galo según la antigua mitología celta. Siempre invocado por Asterix el galo.

¹³⁷ Un encargo adicional permite que la propuesta se incorpore al Plan Piloto luego de los estudios preliminares que fueron aprobados por el Supremo Gobierno al prestar su conformidad al Plan Piloto de la Gran Lima: “En colaboración con la Comisión nombrada por el Ministerio de Fomento, con fecha 28 de Marzo del año en curso, para que estudie la solución técnica que debe adoptarse para las construcciones futuras en el sector central de la ciudad, se ha hecho un análisis crítico del actual reglamento, en relación con las nuevas exigencias de tránsito, de iluminación y ventilación, y se ha propuesto un nuevo reglamento capaz de permitir un adecuado aprovechamiento económico del terreno, respetando las necesidades de aire, luz, áreas verdes, zonas de estacionamiento de vivienda y comercio.

”Se ha confeccionado una maqueta en la que se aprecian los resultados favorables que se obtendrían de la aplicación del proyecto”

No sería el único. Otros estudios adicionales al Plan Piloto fueron:

- Procedencia de alimentos, a base de los partes diarios de los Mercados Mayorista y Minorista y del Ferrocarril Central, representando en forma gráfica y numérica, las cantidades mensuales que remite cada departamento.
- Estudios preliminares de Zonificación de la región urbana.
- Distribución de la población, representando en forma gráfica la densidad de cada manzana.
- Usos de la tierra, para lo cual se ha dividido la región urbana en zonas de vivienda, industria, comercio, comunicaciones, etc., proponiendo una organización racional de dichos usos.

abiertos para estacionamiento y áreas verdes, estando esos edificios diseñados en forma que permiten obtener un área construida igual a la que se conseguiría con el sistema actual, inapropiado por la ocupación casi íntegra del terreno a excepción de pequeños pozos de luz. En esta forma se obtendría mejores condiciones para la inversión del capital, mediante edificios que reúnan las óptimas condiciones para la vida, brindando a la ciudad los espacios abiertos que le son tan indispensables. También se consideró en dicho estudio la necesidad de conservar barrios y construcciones de valor histórico, que adquirirían mayor importancia por el contraste con las nuevas obras”¹³⁸ (Ib.).

Lo que no se dice es cuáles son esos barrios y construcciones de valor histórico. Pero una foto de la iglesia de San Francisco de Lima lleva la leyenda “Ambientes como éste, de verdadero valor arquitectónico, son los que deben conservarse”. Y eso sí que es verdaderamente preocupante, puesto que siendo San Francisco uno de los conjuntos más valiosos de la ciudad, y siendo San Francisco la rasante para medir los demás conjuntos monumentales, entonces no hace abrigar muchas ilusiones respecto a los demás. Lo que sí es advertible en la maqueta de marras es:

— La zona considerada está comprendida por el Jirón de la Unión, el jr. Huancavelica, la Av. Tacna y Conde de Superunda, cuyo perímetro encierra 12 manzanas.

— Parece que un tsunami hubiera arrasado con todo lo existente pues no se observa nada de lo conocido excepto los locales de la municipalidad de Lima, el Club de la Unión, La Iglesia de San Agustín, claustros y su atrio de enfrente, así como el atrio de Sto. Domingo. Todo lo demás es edificación nueva en galletas de hasta 21 pisos y estacionamientos. Recordemos que la edificación en “galleta” o “lámina” era el modelo favorito de Le Corbusier, como por ejemplo en el edificio de la ONU.

El esquema vial para el Sector Central consistió en “suprimir el tránsito de vehículos que lo atraviesan de sur a norte y de este a oeste, estableciendo una circunvalación interna formada por las avenidas Tacna, Wilson, Bolivia (con su prolongación), Abancay y la construcción del malecón en la margen izquierda del río, cerrando el circuito (ver figs. 29 y 40). Mediante este sistema se podía dedicar exclusivamente las calles céntricas al tránsito local y la circulación de peatones en las mejores condiciones de comodidad y seguridad” (Dorich, 1997: 93).

La observación del esquema de circulación y estacionamientos que presenta el Plan Piloto, aparte de poner en relieve el esquema circunvalatorio interno mencionado, evidencia los bolsones de estacionamiento accesibles desde las avenidas Tacna, Abancay y Malecón. Sin embargo la foto de un plano procedente de los Archivos de la *Francis Loeb Library* de la Universidad de Harvard, resulta revelador y nos lo hace más explícito¹³⁹: Bolsas de estacionamientos en la manzana de la

-
- Red Arterial, clasificando las vías de tránsito que deben limitar las unidades de barrio en arterias de segunda categoría (grandes avenidas) y de tercera categoría (de comunicación local)
 - Situación de las Escuelas
 - Parques infantiles

Fuente: ONPU, Tercera Memoria, en *El Peruano*, 13 de julio de 1950, p. 3. Lima.

Todos estos estudios finalmente se incorporan en el documento publicado por la ONPU en 1949 bajo el Nombre de Plan Piloto de Lima, el mismo que se publica también en *El Arquitecto Peruano* de enero-febrero de 1950.

¹³⁸ El sector en que se elaboró la maqueta la denominaremos sector Hiroshima, pues se plantea su destrucción casi total, cuyo resultado finalmente sería aquello que nosotros denominamos una suerte de “Plan Voisin marinado”, con atiborramiento de bloques edificatorios en “juliana”.

¹³⁹ El plano, tiene por título genérico “Lima. Plan Piloto”, y está membretado a nombre de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Es el plano n° 6: Lima antigua. Inmediatamente debajo de este membrete figura el membrete de los consultores: Town Planning Associates. Paul Lester Wiener y Jose Luis Sert.

casa de Osambela, con demolición parcial de estacasona; ampliación del atrio de San Agustín con ocupación del 70% de la manzana en estacionamiento; “excentuación” de la iglesia de las Nazarenas para dedicar el restante 50% a estacionamiento; liberación del 50% de la manzana comprendida entre los jirones Camaná, Moquegua, Cailloma y Cuzco; terrenos del actual estacionamiento del Club Nacional; liberación del 35% de la manzana comprendida entre los jirones Cusco, Lampa, Punoy Azángaro, con frente a Lampa; estacionamiento con frente a Carabaya, a espaldas de la catedral, con demolición de 30% de la manzana; estacionamiento a lo largo de 3 cuadras sobre el Jirón Ayacucho, a espaldas de la Av. Abancay, con demolición del 50% de las manzanas entre los Jirones Puno y la Prolongación de la Virreyna.

Igualmente en ese plano se observa indicado con la letra “A”, la “arteria de unión directa entre el puerto y el centro del Perú”, que empalma con la vía malecón del centro de la ciudad. Este plano no es ya ningún esquema sino todo lo contrario, tiene gran precisión y no se muestra en ninguna de las dos versiones oficiales de gran difusión del Plan Piloto de Lima. Esto nos lleva a otra reflexión: ¿Habría acaso concluido mal la relación entre Dorich y los conspicuos consultores ad-honorem? No vemos en ninguna de estas dos masivas versiones del Plan Piloto ninguna referencia a los mencionados Consultores, ningún plano o esquema elaborado por ellos o que les haga referencia. Inclusive con posterioridad, varias décadas después, las referencias de Dorich a este dinámico duo se limita a Sert y es bastante fría¹⁴⁰.

En el informe elevado al Consejo Nacional de Urbanismo se adjuntaba un esquema del sector central y el esquema tenía el nº 7, grande, en la parte inferior derecha. En dicho esquema la leyenda nos muestra la clave para identificar los estacionamientos propuestos (punteado), las construcciones de estructura moderna (doble achurado), los edificios públicos (mancha sólida negra), pero lo que más llama la atención son los lugares de interés artístico (amebas), tan escasos, tan sólo 16 amebas, para un sitio donde predomina lo antiguo, lo histórico y artístico. Entre los lugares de interés artístico identificables tenemos: San Francisco el Grande, Santo Domingo, Catedral de Lima, San Agustín, San Pedro, La Merced, Santo Tomás de Aquino, Iglesia Santa Rosa de las Monjas¹⁴¹, Iglesia de San Carlos (Panteón de los Próceres), Iglesia Santísima Trinidad (Cuzco 338), construcción en esquina NE de Cuzco y Lampa.

Nuevamente podemos agradecer a la providencia la pobreza de nuestro país, pues fue la única razón que permitió salvar de la destrucción masiva todo el centro de Lima. A diferencia de los

Este plano de Lima antigua muestra enumerados los principales edificios públicos: 1. Palacio de Gobierno, 2. Palacio Municipal, 3. Palacio Arzobispal, 4. Congreso Nacional y 5. Correos y Telégrafos. Asimismo la leyenda indica (E) estacionamientos y (A) arteria de unión directa entre el puerto y el centro del Perú. También indica la leyenda con texturas diferenciadas, y sin especificar mayores datos, las iglesias y conventos, y otras construcciones.

Pero de esas manchas de iglesias y conventos que el plano les otorga un valor podemos identificar los de Santa Rosa de Lima, San Sebastián y las Nazarenas en Monserrate, Santo Domingo, San Agustín, San Marcelo y Jesús María entre la av. Tacna y el Jr. De La Unión; y San Francisco, La Catedral, Las Mercedes y San Pedro entre el Jr. De la Unión y la avenida Abancay.

Entre las “otras construcciones podemos identificar una en Conde de Superunda con frente a Santo Domingo, otra en Camaná con frente a San Agustín (¿la Casa Riva Agüero?), Torre Tagle y la Casa Goyeneche, ambas en Ucayali, frente a frente.

Fuente: Borgatello, Octavio: Lima, 1947. Proyecto TPA, Perú.

¹⁴⁰ Sería acaso por el incidente tan voceado entonces de la joven secretaria encontrada sentada sobre los muslos de Wiener y que desató un escándalo con intenciones de expectoración del afamado consultor, tan simpático él, buen conversador y amante de la natación, por parte de un alto funcionario. A inicios de los 40 Wiener estaba casado con la hija del Secretario de Estado Norteamericano Morghenthau, entrando en amores a mediados de los 40 con una hija del presidente brasileiro Getulio Vargas.

¹⁴¹ En el esquema se muestra la locación de la Plaza Gastañeta, lo cual sería un error.

profesionales y la sociedad bogotana, en Lima no hubo pronunciamientos en contra del Plan Piloto, sino todo lo contrario, el aplauso fue unánime y por tanto el Plan Piloto constituía una espada de Damocles para el centro de la ciudad, que fue salvada además por los invasores de la ciudad, quienes con su irrupción en la escena metropolitana, distrajeron no sólo la atención, sino también recursos, y por lo tanto no permitieron la consumación más abyecta de esa modernidad bruta y *achorada* en el corazón de la ciudad.

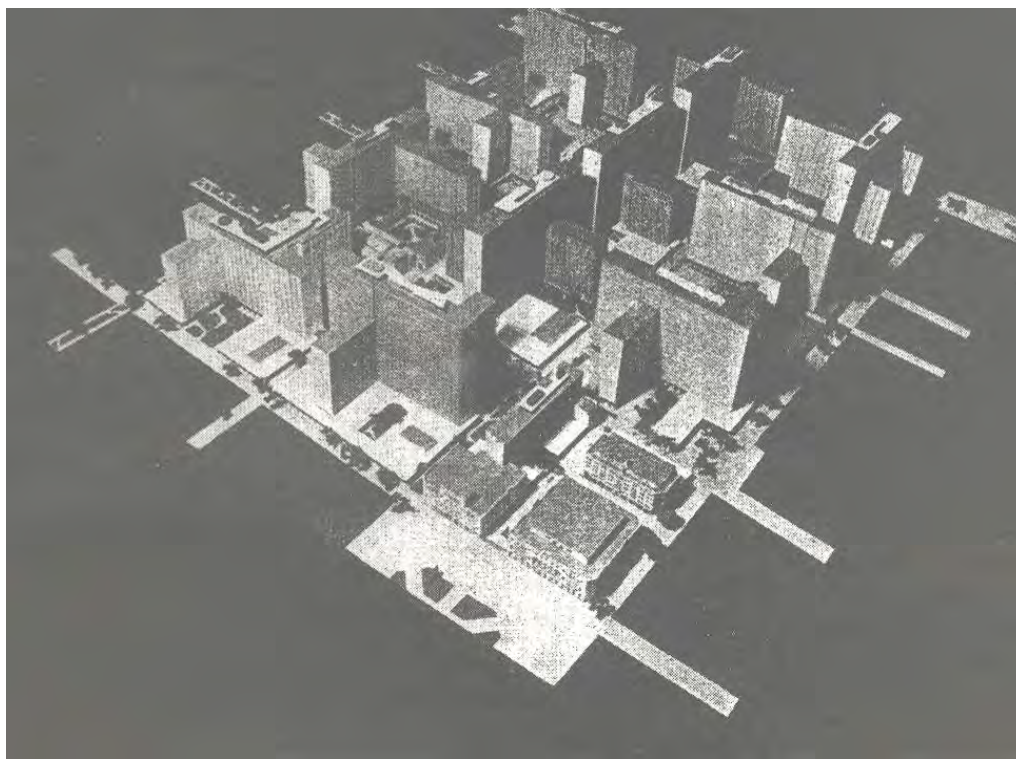
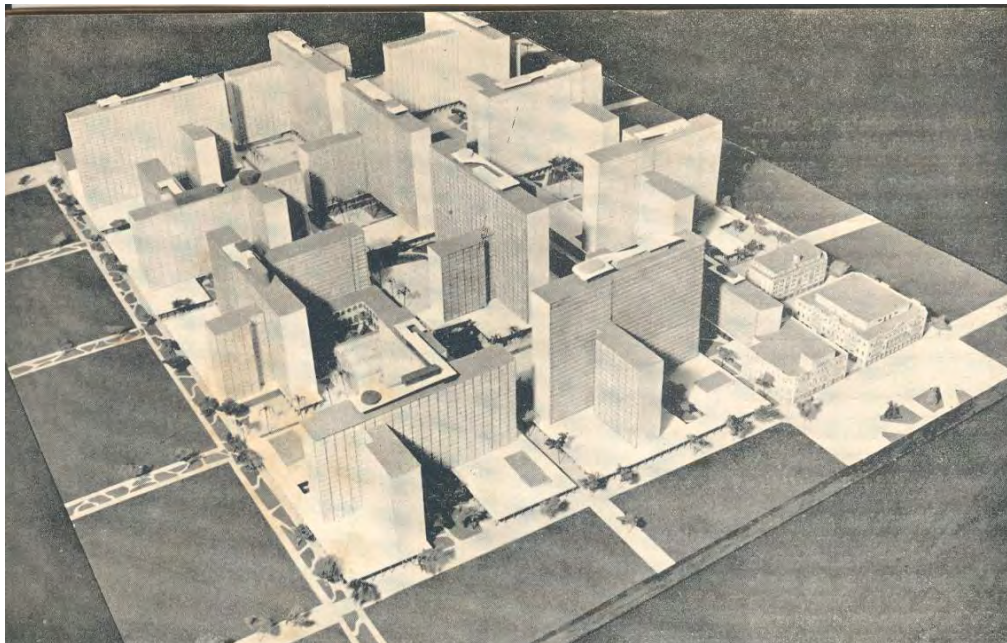


Fig. 190 y 191. Maqueta de propuesta para el sector central, 1949.



Fig. 192. Maqueta de propuesta para el sector central, 1949

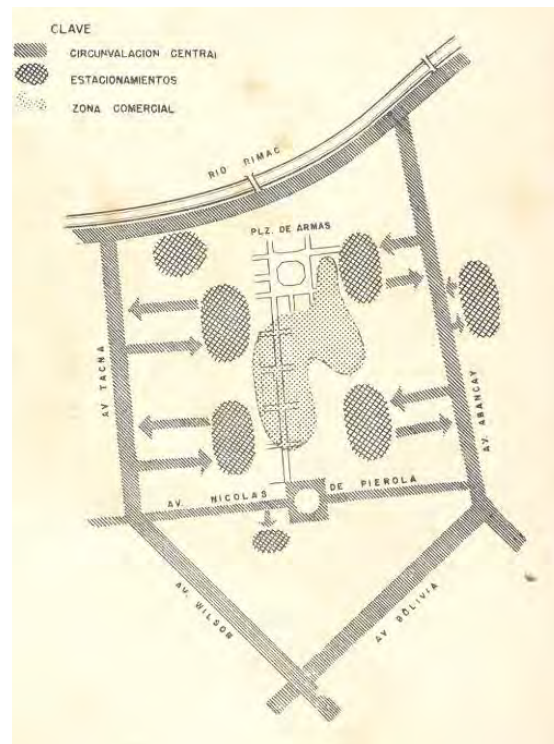


Fig. 193. Anillo interior y bolsones de estacionamiento, 1949

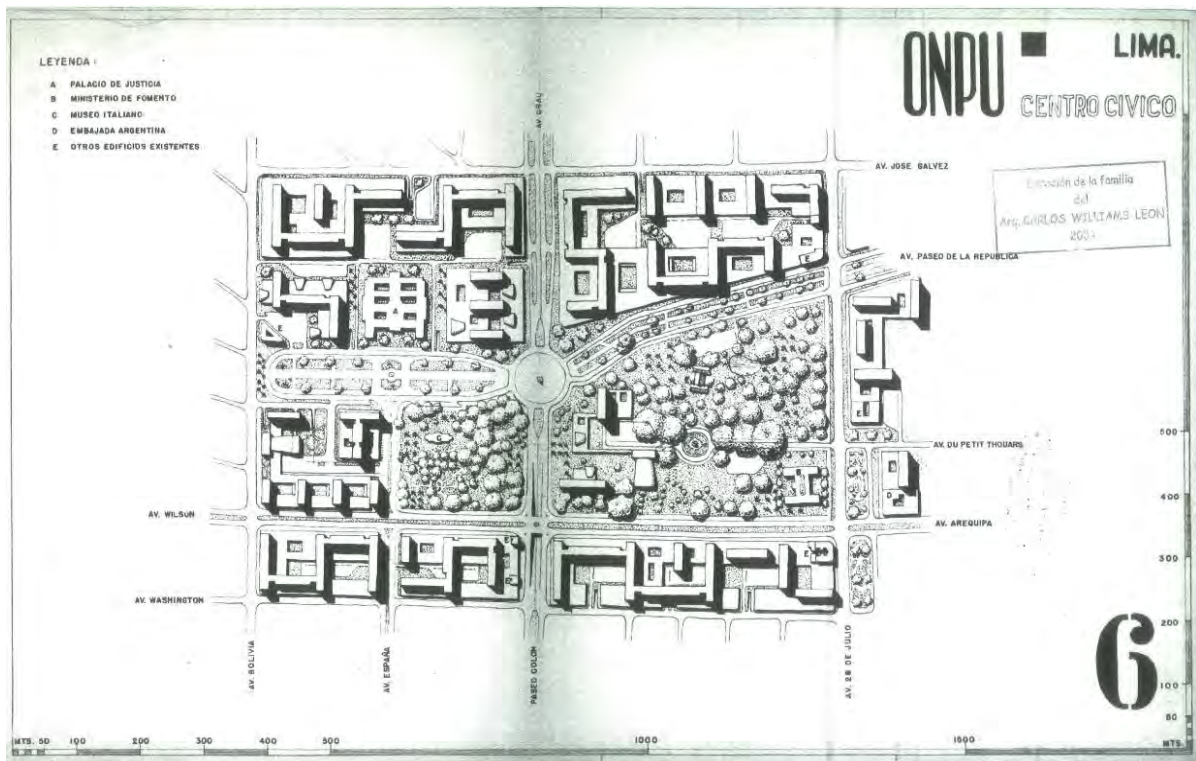


Fig. 194. Centro Cívico. Plan Piloto de Lima

5.4.5 “El Centro Cívico”. Del *Rockefeller Center* Acholado al *Rosquefeler Chopping Center* de hoy.

“La ciudad, como organismo viviente, necesita tener sus elementos bien definidos y ubicados, para que puedan cumplir debidamente la función que les corresponde. En Lima fácilmente se puede observar que, aparte de los problemas de circulación y estacionamiento, muchos de los inconvenientes que se observan en el funcionamiento urbano son debido a la dispersión de las dependencias administrativas, originada por la poca capacidad de los actuales locales de las reparticiones públicas. Además de su estrechez, dichos locales son, en su mayor parte, antiguas construcciones mal ubicadas y completamente deficientes para los fines que actualmente se los utiliza. Muchos de los Ministerios tienen dispersas gran parte de sus dependencias en diversos sectores de la ciudad. Es pues conveniente dedicar una zona determinada para los fines de centralizar, en lo posible, el mayor número de dependencias del Estado y otros de carácter semifiscal o particular cuyas actividades tengan relación entre sí. Ese lugar deberá tener como condiciones el estar fácilmente conectado al sistema arterial, en especial al de vías de acceso, tener amplitud suficiente para permitir la construcción de playitas apropiadas de estacionamiento y, sobre todo, que tanto el estado como los particulares puedan llevar adelante los programas de construcciones necesarias (sic) para los fines indicados.

“Observando el proceso evolutivo de la Capital, se puede apreciar claramente, que el emplazamiento original de las instituciones oficiales en la plaza de armas, por las necesidades del desarrollo urbano, paulatinamente se ha ido desplazando hacia el Sur hasta llegar, primero

a la Plaza San Martín y, posteriormente, hasta ocupar terrenos más apropiados al borde de las nuevas avenidas así como en las inmediaciones de los parques y paseos.

Este fenómeno puede apreciarse en los últimos años en muchas de las parcelas con frentes a las avenidas Tacna, Abancay, Wilson e inmediaciones del Parque de la Exposición, Campo de Marte y Paseo de la República. Los Ministerios de Fomento, Agricultura, Justicia y Salud Pública, así como las embajadas de la Argentina y norteamericana, el Palacio de Justicia y varios edificios modernos de oficinas y de departamentos constituyen la mejor prueba de esta necesidad urbana.

Conviene advertir sin embargo, que si las ventajas que se encuentran a lo largo de las avenidas para la construcción de edificios importantes o elevados son mayores que las que ofrece la zona antigua de la ciudad, el tránsito de vehículos, las anula o elimina casi totalmente, porque utiliza estas arterias para su normal funcionamiento; lo cual conduce a buscar la ubicación de las instituciones oficiales en la vecindad de los grandes parques o espacios abiertos.

El sector constituido por las inmediaciones del Paseo de la República se ha definido así como el que reúne mayor número de ventajas para los efectos de formar un Centro Cívico. Su nacimiento ha sido completamente natural, según se ha expresado anteriormente y reúne una de las más importantes condiciones que hemos señalado: la de tener amplias posibilidades para la construcción de los edificios indispensables en un centro de tal naturaleza. Obsérvese que todas las propiedades de esa zona, con excepción de los inmuebles construidos durante los últimos 20 años, son construcciones de poca importancia, lo que con toda facilidad hará posible su demolición para efectuar en su lugar nuevas edificaciones. Ninguna de ellas posee antecedentes históricos ni tradicionales, ni mucho menos arquitectónicos, como para que pueda discutirse su demolición; mientras que los edificios ejecutados en los últimos años son estructuras modernas que se adaptan al funcionamiento del centro, proyectado.

Por último, el estado es propietario de los terrenos que ocupa actualmente la Penitenciaría y la Cárcel Departamental de Varones, cuya superficie aproximada es de 28,000 m², y que, sin lugar a dudas, posee una de las ubicaciones de mayor valor de la Capital. Por mandato de la ley el estado debe trasladar ambas instituciones a zonas más apropiadas en las que pueda disponerse de amplias superficies de acuerdo con el concepto moderno de que deben ser construídos edificios de esa naturaleza. Los gastos que demandaría la adquisición de nuevos terrenos así como la construcción de edificios necesarios estarían ampliamente financiados con el producto que se obtendría de la venta de los terrenos actuales de la Cárcel y la Penitenciaría.

Por las razones expuestas en el párrafo anterior, se ha delimitado el Centro Cívico en forma de un rectángulo compuesto por las avenidas "28 de Julio", Wilson, Bolivia y José Galvez. Punto de partida para esta solución ha sido naturalmente, el aprovechamiento de los edificios modernos que por fortuna se han construido aislados entre sí.

El sistema de definición propuesto es el de los edificios altos convenientemente dispuestos de tal manera que todas las habitaciones puedan tener luz y ventilación directa, grandes espacios libres, eliminándose por completo la existencia de patios o pozos para tales fines como actualmente se permite. Para obtener una composición armónica de volúmenes y para satisfacer las necesidades del comercio, los edificios altos podrían estar unidos por construcciones de uno o dos pisos, lo que permitiría abarcar mayores áreas mediante el sistema de iluminación cenital.

Es evidente que un sistema de edificaciones de tal naturaleza implica la adopción de un reglamento especial de construcciones y posiblemente un nuevo concepto de los derechos de la propiedad. Podría objetarse que esto equivaldría a limitar los derechos de la propiedad; Pero debe recordarse que los intereses individuales deben supeditarse a los intereses colectivos. Los perjuicios que irroguen a la colectividad la aplicación de elementos arcaicos para la construcción de edificios modernos de muchos pisos de altura son evidentes, aparte de la desvalorización que significa para las mismas propiedades.

Y finalmente, como argumento decisivo, en este sentido, puede mencionarse el resultado de las estadísticas realizadas en Francia que ha demostrado que el porcentaje de tuberculosis es mayor en el primer piso de la casa y va disminuyendo a medida que las viviendas estén situadas en los pisos más elevados. Y que los casos de locura se presentan con más frecuencia en las viviendas deficientemente alumbradas.

LIMA. Plan Piloto. El Centro Cívico

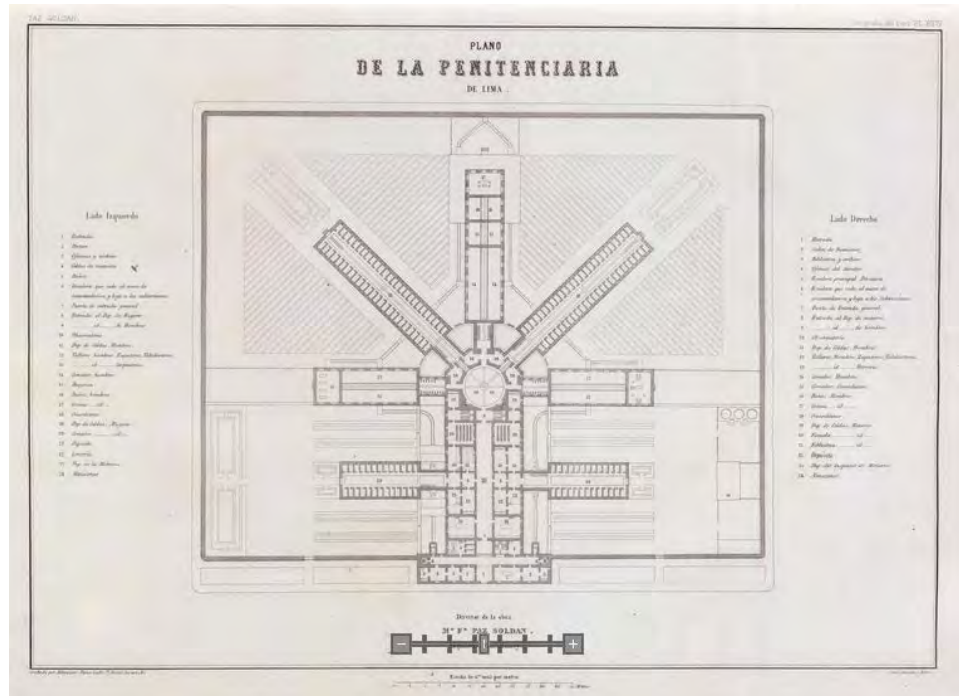


Fig. 195 y 196. Antigua penitenciaría de Lima y Plano de distribución.

Tanto en el Documento que publica la ONPU bajo el título de Plan Piloto de Lima, 1949, como el que publica en las Páginas de el Arquitecto Peruano n° 150-151, Enero-Febrero de 1950, no aparece en ninguno de ellos el Centro Cívico de Lima. Pero sabemos que ambos documentos son prácticamente lo mismo. Solamente luego de 47 años (1996), Dorich va a referirse a él en su texto testimonial, pero lo hará sobre el Centro Cívico que él y la ONPU plantean con posterioridad al Plan Piloto de Lima.

Sin embargo, el Centro Cívico sí figuraba en el documento elevado al Consejo Nacional de Urbanismo en Abril de 1949, que es el documento con el que abrimos este ítem. El Centro Cívico de Lima se publica en la Architectural Record de Agosto de 1953, *Five Civic Centers in South America*, bajo autoría de Wiener y Sert. No se hace mención aquí ni de Dorich ni de la ONPU como cuando este duo de socios publica el Plan Piloto de Lima en la Architectural Record. De igual modo en el texto que Sert edita conjuntamente con Rogers y Tyrwhitt como conclusión del VIII CIAM, cuyo tema fue precisamente *El Corazón de la Ciudad*, que da título al libro (Londres, 1952). Pero, lo más importante, Dorich recién da cuenta del Centro Cívico medio siglo después en su texto testimonial: “La variante propuesta al esquema original contenido en el Plan Piloto aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo se concretó en ...” (Ib.).

A juzgar por el espacio dedicado a Lima y Chimbote en su texto (1952) por Sert, Lima obtiene cierta ventaja sobre Chimbote, pero la cosa no queda ahí. En el artículo de Wiener y Sert *Five Civic Centers in South America*, de la Architectural Record, Agosto del 53, el centro cívico de Lima igualmente obtiene ventaja, por cuanto al de Chimbote le dedica 3 páginas en tanto que al de Lima cinco y mayor número de gráficos. Tan solo a juzgar por estas publicaciones podríamos concluir que el proyecto del centro cívico de Lima debía resultarle más caro, o en todo caso, rediturlle mayores beneficios profesionales a nuestros amigos de TPA, aunque en el caso del Plan Piloto de Chimbote Sert y Wiener tuvieran el timón.

Tanto Chimbote (1947) como Lima (1949) muestran sus centros cívicos en la publicación londinense de 1952. Ninguno en artículo especial. Chimbote explícitamente es expuesta como ciudad industrial en un artículo de tres páginas, donde figura su celeberrimo, aunque algo olvidado, centro cívico en el famoso esquema en perspectiva en vista aérea, teniendo como fondo la bahía. El centro cívico de Lima tampoco es motivo de análisis, pero de dos páginas de gráficos sobre el Plan Piloto de Lima que acompañan al texto de entrada de Sert¹⁴², a la sazón Presidente de los CIAM, uno de ellos, a página completa, se ocupa del centro cívico de Lima en Plot Plan y plano de ubicación con sus respectivas leyendas. Este mismo texto de Sert va acompañado de una foto de la maqueta de un sector del Plan Piloto de Chimbote, a media página y un plot plan del centro cívico de Cali, también a media página.

El proyecto del Centro Cívico que se eleva al Consejo Nacional de Urbanismo es uno y el que se publica en La AA (1951), AR (1953) y *El Corazón de la Ciudad* (1952) es otro. Básicamente lo mismo, aunque con pequeñas diferencias. El primero está dibujado a mano alzada y el segundo está “refinado” a instrumentos. En el proyecto a mano alzada tiene la frescura del esquisse, en tanto que el “refinado” tiene las características serias del “proyecto a ejecutarse”. No faltaba más. En este último la lectura del proyectado es más simple por cuanto se ha diferenciado cromáticamente lo “construido” del “área libre”.

¹⁴²Centros Para la Vida de la Comunidad. pp. 3-16. Texto introductorio del libro que presenta el tema del último CIAM de entonces en Hoddesdon (1951).

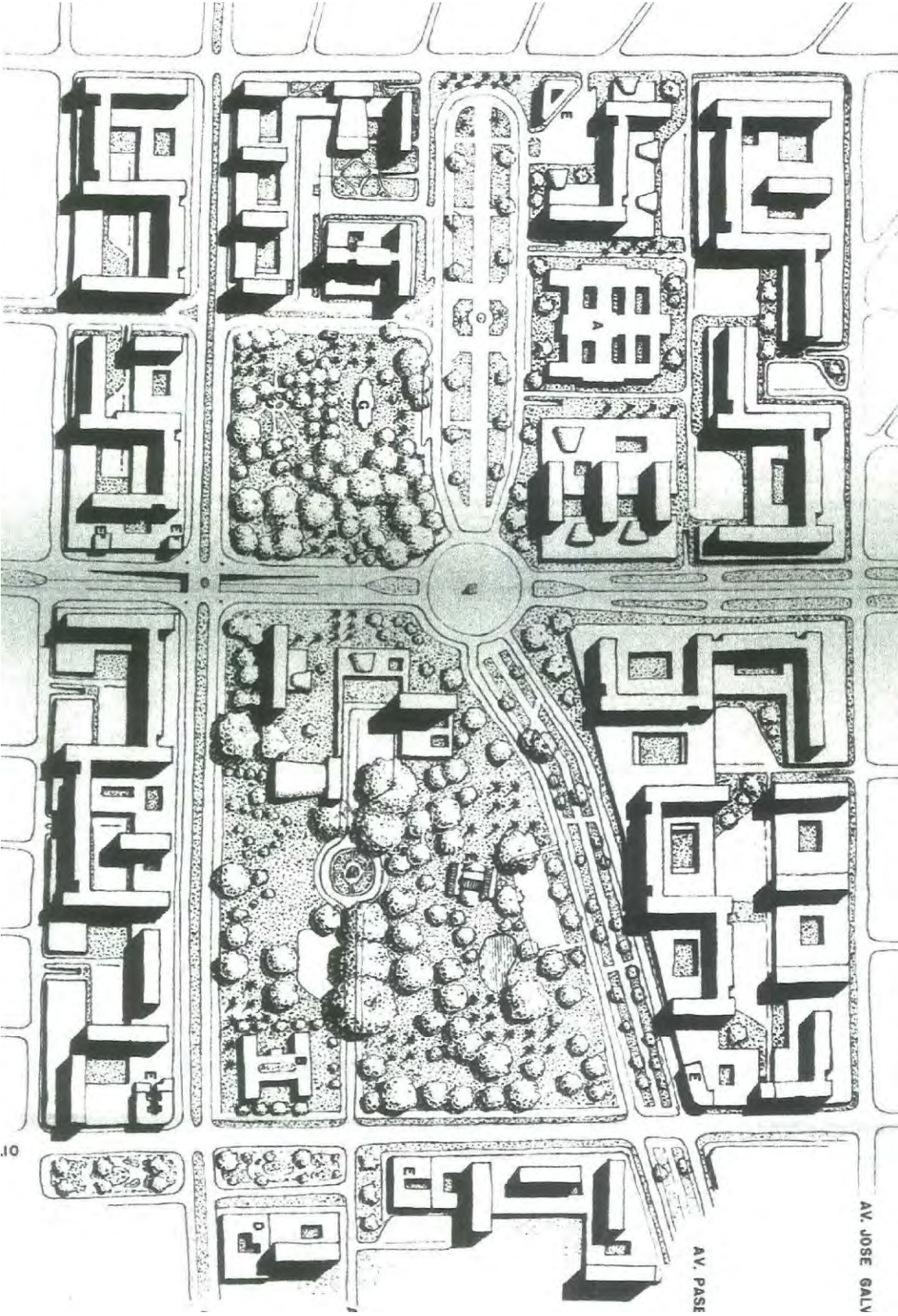


Fig. 197. Centro Cívico. Plan Piloto de Lima.

Otras diferencias del proyecto “refinado” con el anterior son:

- Respecto al remate visual del Paseo de la República o Paseo de los Héroes Navales: El primer proyecto tiene como remate visual al edificio Rímac, emblemático proyecto del Arqto. Polaco R. de Jaxa Malachowski, realizado en 1924 en estilo neoclásico francés. Por ello precisamente, el radicalismo de TPA en el segundo proyecto lo “cubre” o lo tapa para que no exprese su “anacronismo”, poniendo por delante de él un edificio moderno, “chato”, de similar altura.
- Vialidad: En la primera propuesta toda la vialidad se resuelve a nivel, excepto el cruce de Wilson y Paseo Colón que se resuelve mediante un by-pass, hundiéndose el Paseo Colón. En tanto, en la segunda propuesta, el cruce de Paseo de la República y Grau que se había se resuelve mediante la proyectación de un óvalo simple en la primera propuesta, ahora se resuelve mediante un óvalo en by-pass, elevando Grau sobre el óvalo. Asimismo en la segunda propuesta aparece una solución de intercambio vial en “puente trompeta” en el cruce de Wilson y 28 de Julio.
- Otras diferencias: en la segunda propuesta algunos patios son ampliados, otros reducidos y varios han merecido mayor atención en el tema de las sendas y jardines. Asimismo, con respecto al primer proyecto, la nomenclatura utilizada para la leyenda ha sido modificada y no llega a consignarse esa nueva leyenda.

La milenaria ciudad de Lima tuvo su centro en Maranga, ocupado ininterrumpidamente por 1500 años hasta la llegada de los españoles en 1535. En tiempos de la cultura Lima, el centro se ubicaba en los terrenos de la Universidad San Marcos, y durante el señorío de Ichma (1100-1450) el centro se movió hacia el sector del Parque Las Leyendas. La antigua ciudad Maranga ocupó parte de lo que hoy es San Miguel, Magdalena, Pueblo Libre, El Cercado.

Cuando se funda Lima en 1535, Pizarro ubicó su centro administrativo sobre el antiguo Palacio de Taulichusco, frente a una gran plaza que se complementaba con antiguas catedrales indígenas (huacas). Un verdadero centro cívico. Para ello desobedeció las leyes españolas de fundación de ciudades promulgadas por Felipe II, que prescribía la plaza principal debía estar en el centro de la cuadrícula, cuadrícula que fue trazada por Diego de Agüero siguiendo el patrón occidental, pero que se superpuso a los preexistentes ejes prehispánicos.

He ahí el primer centro cívico de origen hispano superpuesto al centro cívico prehispánico. Con el derribo de las murallas de la ciudad en el XIX, la ciudad crece y con la inauguración en 1921 de la Plaza San Martín, ésta viene a transformarse en el nuevo centro cívico de la ciudad. Ahí se instalan o se encuentran desde entonces el Hotel Bolívar, el cine-teatro Colón, El cine Metro de la Metro Goldwyn Meyer, tiendas, restaurantes y oficinas comerciales vinculados a esa suerte de Boulevard que era la avenida Nicolás de Piérola, que vinculaba la Plaza Dos de Mayo con el Parque Universitario, Plaza San Martín de Por Medio. La Plaza San Martín también vinculaba la Plaza de Armas con el Palacio de la Exposición y el Paseo de la República. El verdadero foro de la ciudad, de donde partían, caso inverso a Roma, los nuevos cardos y decumanus de la ciudad.

El centro cívico propuesto por Sert, el corazón de la ciudad, entonces viene a ser el cuarto sobre el mismo eje de la milenaria ciudad de Lima en su historia y el tercero de la Lima española: El centro cívico “anticucho”¹⁴³. *Anticucho* nuevo al mismo tiempo. La Plaza del Rockefeller Center es la referencia de Sert en la concepción del Centro Cívico de Lima, aunque “no espera que se convierta en lo mismo y trata de rescatar sus cualidades pensando que se trata de un entorno social destinado a la vida comunitaria” (Borgatello, 2005a: 138).

¹⁴³ Anticucho. Según el DRAE, m. Bol. y Perú. Comida consistente en trozos pequeños de carne, vísceras, etc., sazonados con distintos tipos de salsa, ensartados en palitos y asados a la parrilla. Para los peruanos es brocheta de corazón, tradicional de la gastronomía popular limeña. También, dentro de la “jeringa” peruana tiene varias acepciones: antiguo, chanchullo, corruptela, etc.

Sert determina el desplazamiento del centro cívico “debido a las condiciones de aglomeración en que se encontraba la ciudad causada por el crecimiento y desarrollo desbordante. Esta vez hacia un sitio existente dentro de la trama de la ciudad: la manzana de la penitenciería, una zona rodeada de jardines y espacios verdes. El Parque Dammert y el Parque de la Exposición se hallaban muy próximos al sector de intervención, mientras que los Parques de la Reserva y Campo de Marte constituían una reserva de espacio susceptible de uso en el caso de una futura expansión del Centro Cívico. Estas características ambientales convertían el área en la más apropiada para llevar adelante los ideales modernos gracias a la presencia de verde y grandes espacios” (Ib.). A decir de Sert, “en la parte vieja de la ciudad las condiciones existentes impedían que oficinas, comercios, teatros, edificios de vivienda y hoteles pudieran encontrar una localización apropiada” (Ib.).

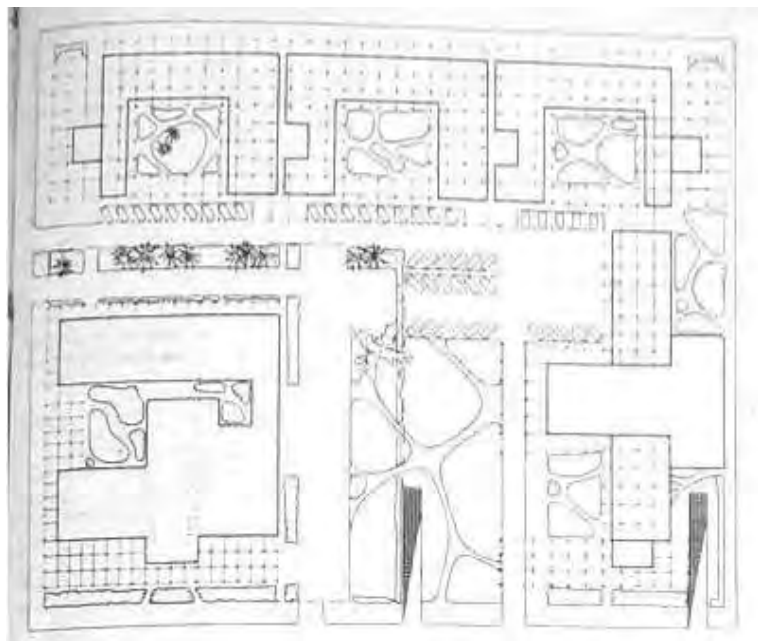
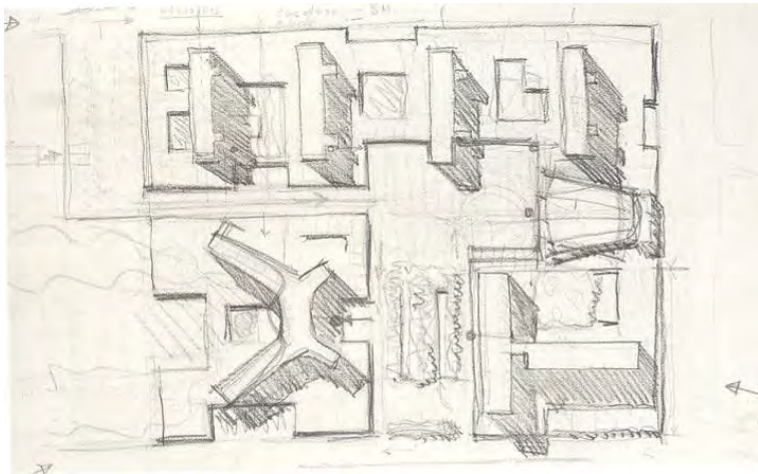


Fig. 198. Sert: Esquema a lápiz del Centro cívico de Lima, 1949

Fig. 199. Sert: Planta del Centro Cívico de Lima, 1949.

Sert maneja el centro cívico a dos niveles: por un lado, la manzana de la penitenciería, del que presenta un esquema medianamente desarrollado, y por otro lado el magnífico centro cívico que tiene como perímetro las actuales avenidas Abancay, 28 de Julio, el jr. Washington y Bolivia, del cual el primero, tan solo representa una fracción, correspondiéndole el uso de hotel. Cuando hablamos del “magnífico” centro cívico, básicamente nos estamos refiriendo a su acepción etimológica de “grande”, 960 x 710m aproximadamente, esto es casi ¡70 ha!, cuyo centro lo conforman el Paseo de la República, El Parque Dammert y el parque de la Exposición. Esta área la denominaremos sector Nagasaki, pues como en el sector Hiroshima, se pretende hacer *tabula rasa* con todo lo edificado existente, incluyendo el magnífico edificio del Parque de la Exposición.

Los ejes importantes del nuevo centro cívico, o como lo denominaremos nosotros sector Nagasaki, lo constituían las avenidas Grau y Arequipa-Wilson. Pero también el Paseo de la República, proveniente del aeropuerto de Limatambo. Muy próximas se hallaban las avenidas Brasil, vía rápida hacia el mar, Salaverry, vinculado a los mejores suburbios de la ciudad, y Arica, que finaliza en el puerto del Callao (Ib.).

Este “magnífico” centro cívico incluye usos que incorpora de edificaciones existentes tales como Palacio de Justicia, Ministerio de Obras Públicas, Museo Italiano y otras edificaciones. Planea traerse abajo el Palacio de la Exposición. Entre los edificios propuestos figuran los Ministerios del Interior y de Justicia, de Guerra, de Educación, Agricultura, Relaciones Exteriores, Hotel y otros (Wiener, 1953: 128).

Borgatello nos da detalles del centro cívico: “La propuesta se organiza utilizando dos tipologías arquitectónicas diferentes: por un lado los denominados *walk-up*, edificios de tres niveles sin ascensor, perforados por patios que recuerdan la vivienda colonial. Y por otro lado los edificios con ascensor de 18 o 20 plantas. La resolución del nuevo núcleo plantea cuatro edificios en altura pensados para oficinas y vivienda. Están dispuestos en ángulo recto con respecto al eje de la avenida Wilson y de esta manera no actúan como pantallas tapando el aire y las vistas del resto de los bloques. Estos cuatro edificios estarían conectados en sus dos primeras plantas por tiendas y grandes oficinas que aprovecharían la luz directa y la vista hacia los espacios exteriores. Todas las zonas comerciales se conectan por una serie de galerías o pasajes que protegerían a los peatones del sol y de la lluvia favoreciendo la comunicación y los desplazamientos en todas direcciones. El arquitecto plantea la necesidad de crear centros cívicos y culturales peatonales, que en grandes ciudades se convertirían en los elementos más importantes, verdaderos cerebros que organizan la ciudad” (Borgatello, 2005a: 130).

Estas dos tipologías que usa Sert tienen su origen en los esquemas explicativos de la manzana colonial y su evolución hasta la actualidad en tres momentos: ayer, hoy y mañana. Por supuesto la propuesta del mañana es la suya. En ella se ve la evolución de la casa patio (ayer) en manzana patio (hoy) y luego en *walk-up* y torre-galleta. La serie de torres galletas montada sobre *walk-up* en serie es la propuesta de centro cívico de Sert sobre la manzana de la penitenciería.

Este módulo de centro cívico en base a *walk-up* y torre galleta, ya se halla, sea como dos tipologías independientes o como tipología integrada, en el Plan piloto de Chimbote. Aunque como tipología integrada carece de esa elegancia minimalista del centro cívico de Lima. Sin embargo, para nosotros es el antecedente directo de esa elegantísima tipología que viene a inaugurar el Lever House, de Gordon Bunshaft, en Nueva York en 1952.

Borgatello encuentra que este esquema formal y funcional ha sido ya utilizado en la Ciudad de los Motores en Brasil (1944), permitiendo “la unificación de lo viejo y lo nuevo y resuelve futuros problemas ya que toma en consideración las tradiciones o costumbres de la gente. Es decir, se plantea una adecuación local de los grandes sueños del planeamiento urbano moderno” (Ib.). El plan piloto es la traducción arquitectónica del artículo de Sert *The Human Scale in City Planning*, donde hace énfasis en la necesidad de proyectar teniendo en cuenta los valores humanos, haciendo de éstos la meta última de toda intervención urbana (Ib.).

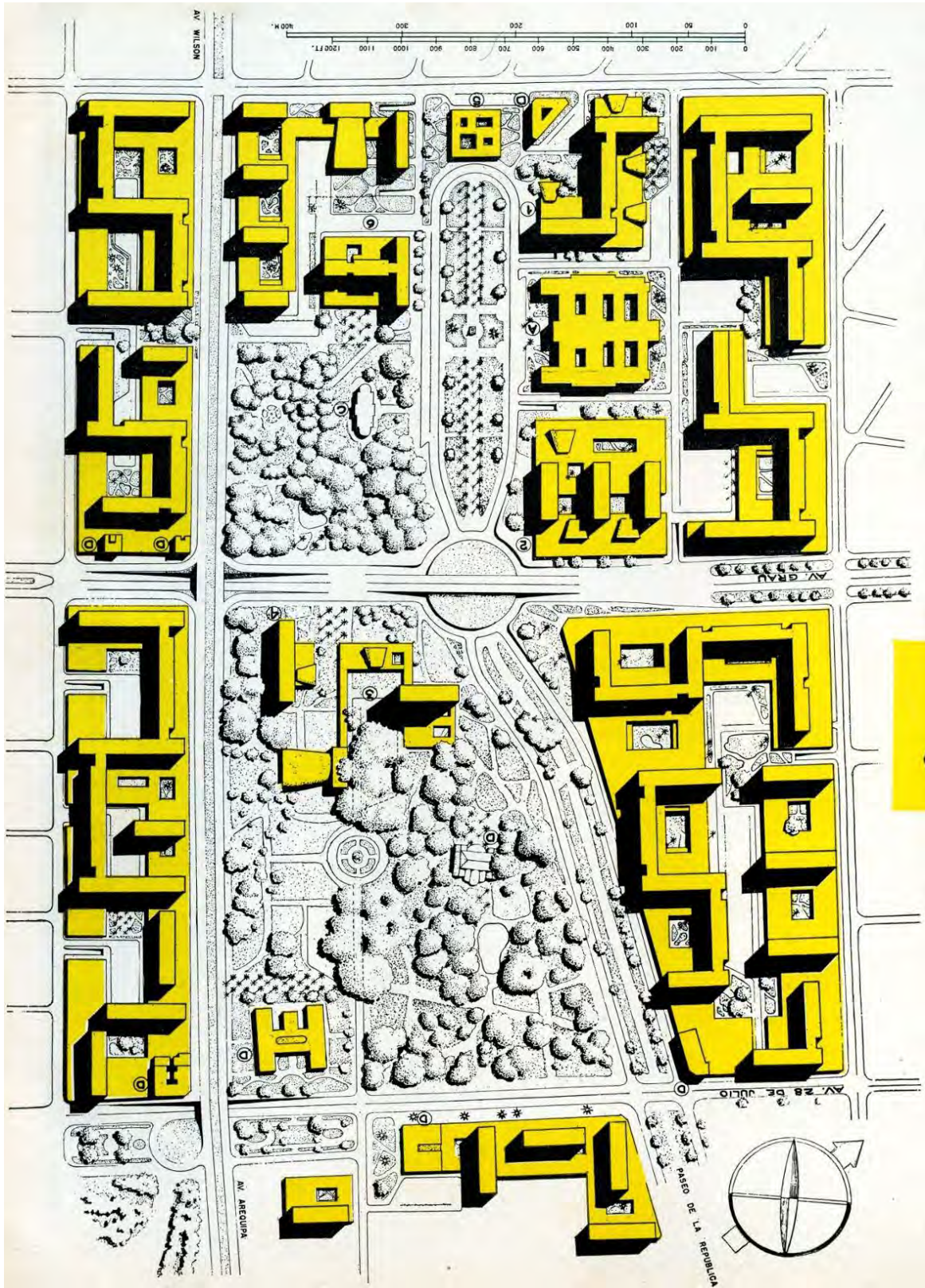


Fig. 200. Centro Cívico de Lima modificado, propuesta de Sert. Fuente: revista Architectural Record, agosto de 1953.

Remitiéndonos al plano de la propuesta general de Sert, apreciamos en primer lugar la magnificencia de sus 70 ha. Su monumentalidad difiere de la del Rockefeller Center en tanto que en éste su extensión es sólo de 8.9 ha, casi un octavo del propuesto en Lima, y el complejo está formado por 19 edificios comerciales de gran altura, siendo el más alto del grupo el edificio RCA, con sus 260m y 70 plantas, lo cual lo hace, a febrero del 2012, el 9º edificio más alto de Nueva York.

En el Centro Cívico de Sert, su monumentalidad nos remite más bien a la de los grandes centros ceremoniales de la región, cuya tradición nos remonta a Caral (casi 5,000 años de antigüedad), con un predominio más en la extensión que en la altura. Esos antiguos centros ceremoniales, con planta en “U” y un gran patio ceremonial central, alcanzaron en San Jacinto su más monumental ejemplo, pues ocupaba un área aproximada de 900 x 700m. (63 ha.)¹⁴⁴. Curiosamente el área de San Jacinto coincide casi con el del Centro Cívico, inclusive en la parte en que la plaza se abre, se ubica una “menuda estructura”, donde el patio ceremonial de uno viene a ser el gran espacio verde en el otro (Parques de la Exposición y Dammert).

Sin embargo la referencia más importante del Centro Cívico no es la del documento más difundido, es la oficial, la que figura en el documento mimeografiado que se eleva al Consejo Nacional de Urbanismo con el nombre de “LIMA. Plan Piloto”. Lo paradójico es que siendo este capítulo el más importante del documento, a juzgar por su extensión, 2.2 páginas, termina no apareciendo en la publicación oficial de la ONPU (1949), ni en la de El Arquitecto Peruano (1950).

Este texto sobre todo consiste en un alegato en primer lugar por la pertinencia de un Centro Cívico que aglomere a todas las dependencias administrativas del estado, y en segundo lugar por la ubicación del centro Cívico en las inmediaciones del Paseo de la República como el lugar más indicado para el cumplimiento efectivo de sus funciones. Hace poca referencia al proyecto en sí, pero nos bosqueja el sistema y características generales de la edificación que se daría, concordando en todo con el proyecto de Sert.

Las primeras letras van dirigidas a la mala situación del tráfico y la circulación en relación con el funcionamiento de la administración pública “dispersa”, abogando por la centralización de esas dependencias:

“La ciudad, como organismo viviente, necesita tener sus elementos bien definidos y ubicados, para que puedan cumplir debidamente la función que les corresponde. En Lima fácilmente se puede observar que, aparte de los problemas de circulación y estacionamiento, muchos de los inconvenientes que se observan en el funcionamiento urbano son debido a la dispersión de las dependencias administrativas, originada por la poca capacidad de los actuales locales de las reparticiones públicas. Además de su estrechez, dichos locales son, en su mayor parte, antiguas construcciones mal ubicadas y completamente deficientes para los fines que actualmente se los utiliza. Muchos de los Ministerios tienen dispersas gran parte de sus dependencias en diversos sectores de la ciudad. Es pues conveniente dedicar una zona determinada para los fines de centralizar, en lo posible, el mayor número de dependencias del Estado y otros de carácter semifiscal o particular cuyas actividades tengan relación entre sí” (ONPU, 1949b: 13).

Hace una descripción de las características que debe cumplir el lugar y de la deseable participación conjunta entre el estado y la actividad privada: “Ese lugar deberá tener como condiciones el estar fácilmente conectado al sistema arterial, en especial al de vías de acceso, tener amplitud suficiente para permitir la construcción de playas apropiadas de estacionamiento y, sobre todo, que tanto el Estado como los particulares puedan llevar adelante los programas de construcciones necesarias(sic) para los fines indicados” (Op. cit.: 13-14).

¹⁴⁴En Garagay tenemos para el edificio central alturas de 23m (8-9 pisos), en tanto que en La Florida la altura llega a 17m (6-7 pisos).

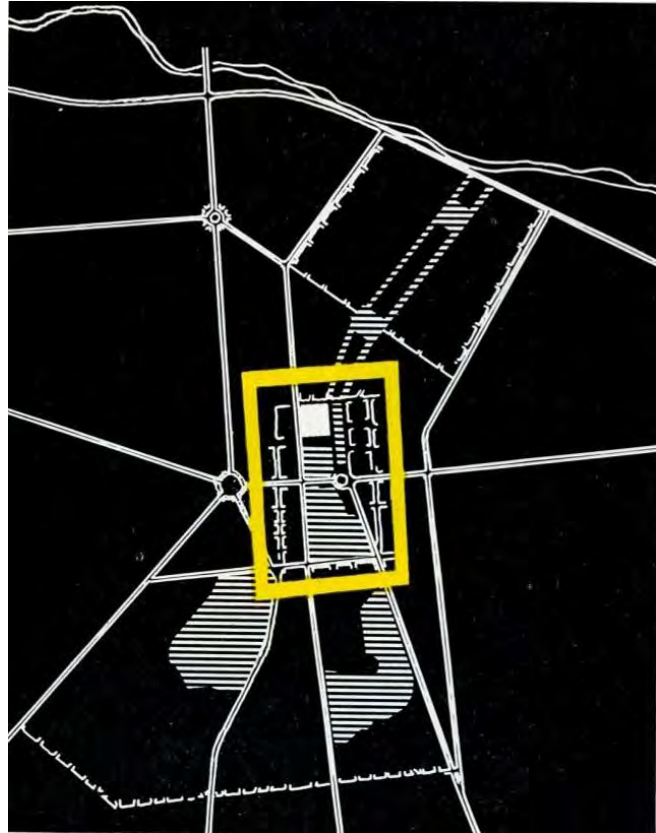


Fig. 201. Centro Cívico de Lima de Sert, Localización. Fuente Revista AR, agosto de 1953.

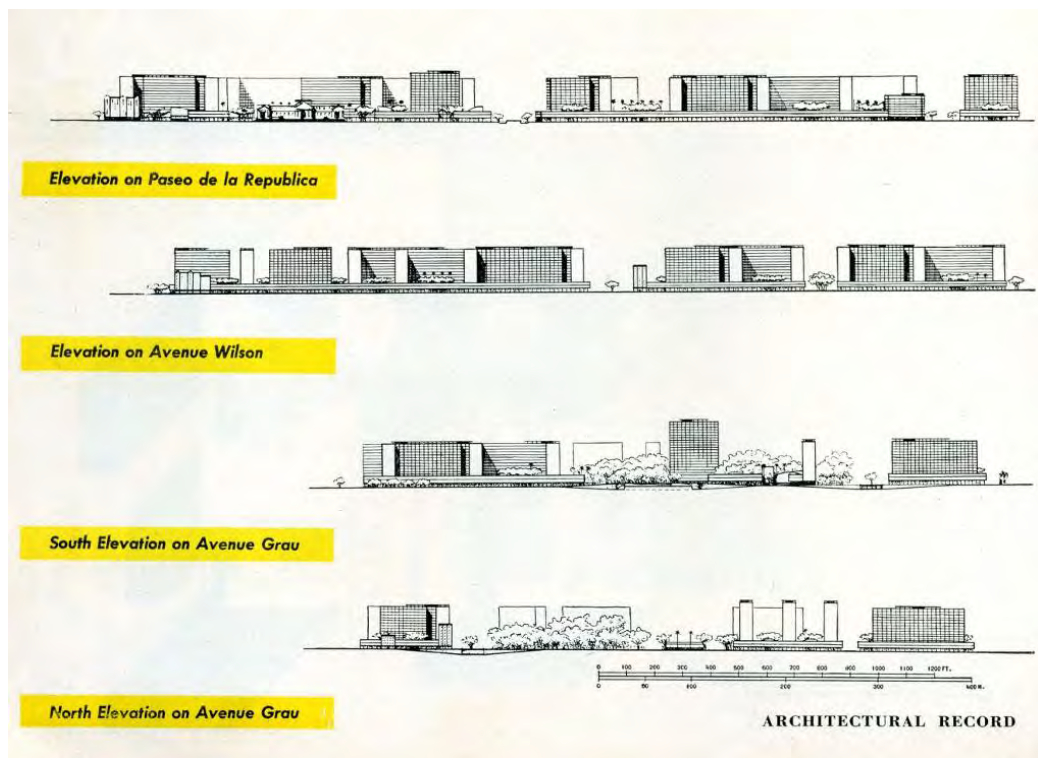


Fig. 202. Centro Cívico de Lima de Sert, Elevaciones. Fuente Revista *Architectural Record*, agosto de 1953.

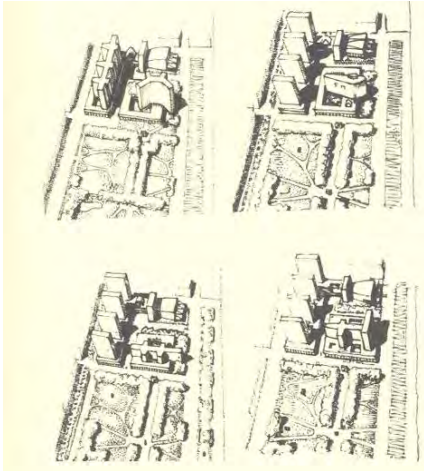


Fig. 203. Sert: Variantes para el C.Cívico de Lima. Borgatello, *Lima*, 2005.

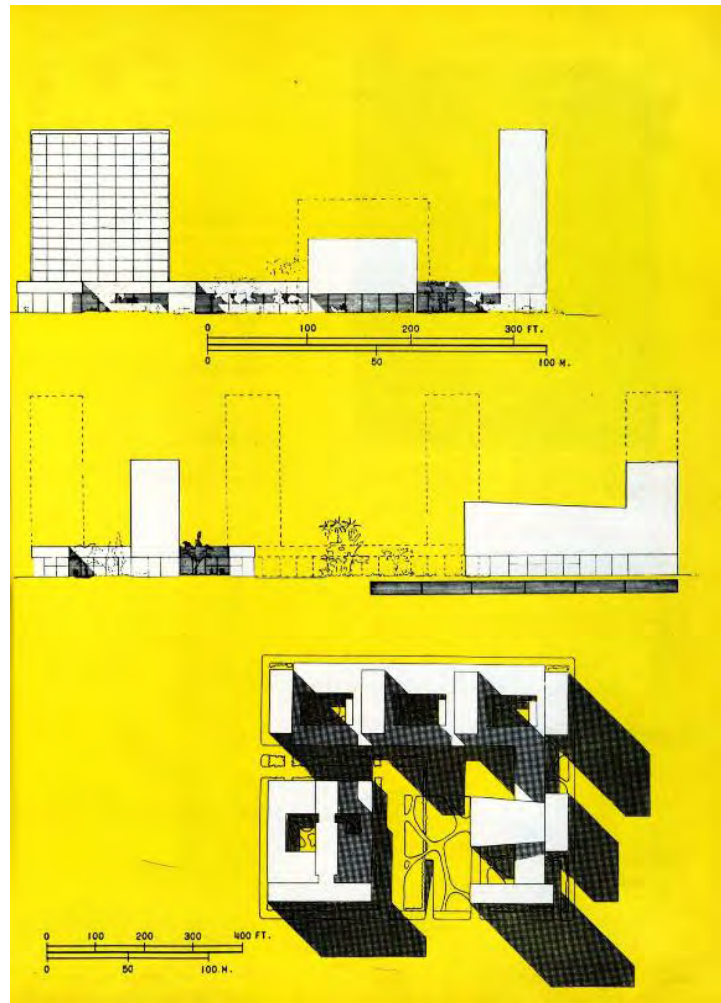


Fig. 204. Vista aérea del sitio del futuro Centro cívico de Lima. Fuente: *l'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 33, 1951.
Fig. 205. Centro Cívico de Lima, esquema de Sert. En revista *Architectural Record*, agosto de 1953.

Nos da la “ruta” seguida por las instituciones oficiales que se desplazan desde su emplazamiento original en la Plaza de Armas: “Observando el proceso evolutivo de la Capital, se puede apreciar claramente, que el emplazamiento original de las instituciones oficiales en la plaza de armas, por las necesidades del desarrollo urbano, paulatinamente se ha ido desplazando hacia el Sur hasta llegar, primero a la Plaza San Martín y, posteriormente, hasta ocupar terrenos más apropiados al borde de las nuevas avenidas así como en las inmediaciones de los parques y paseos” (Op. cit. 14).

Las pruebas saltan a la vista, según este documento, pues allí están como mudos testigos ubicados frente a las grandes avenidas, espacios y parques de la ciudad: “Este fenómeno puede apreciarse en los últimos años en muchas de las parcelas con frentes a las avenidas Tacna, Abancay, Wilson e inmediaciones del Parque de la Exposición, Campo de Marte y Paseo de la República. Los Ministerios de Fomento, Agricultura, Justicia y Salud Pública, así como las embajadas de la Argentina y Norteamericana, el Palacio de Justicia y varios edificios modernos de oficinas y de departamentos constituyen la mejor prueba de esta necesidad urbana” (Ib.).

Analizada las ventajas y desventajas de la ubicación de las entidades públicas sobre las avenidas, concluye que el tránsito de vehículos juega en contra, por lo que resulta más conveniente la ubicación de estas actividades frente a los grandes espacios públicos o grandes parques: “Conviene advertir sin embargo, que si las ventajas que se encuentran a lo largo de las avenidas para la construcción de edificios importantes o elevados son mayores que las que ofrece la zona antigua de la ciudad, el tránsito de vehículos, las anula o elimina casi totalmente, porque utiliza estas arterias para su normal funcionamiento; lo cual conduce a buscar la ubicación de las instituciones oficiales en la vecindad de los grandes parques o espacios abiertos” (Ib.).

Encuentra que el Paseo de la República es el lugar de mayor aptitud por condiciones “naturales”, con la ventaja además de estar rodeada de edificaciones “sin importancia”, de poco valor, pues se tratan de construcciones “antiguas”, que no poseen antecedentes históricos ni tradicionales, con excepción de los modernos inmuebles edificadas en los últimos veinte años.

El sector constituido por las inmediaciones del Paseo de la República se ha definido así como el que reúne mayor número de ventajas para los efectos de formar un Centro Cívico. Su nacimiento ha sido completamente natural, según se ha expresado anteriormente y reúne una de las más importantes condiciones que hemos señalado: la de tener amplias posibilidades para la construcción de los edificios indispensables en un centro de tal naturaleza. Obsérvese que todas las propiedades de esa zona, con excepción de los inmuebles construidos durante los últimos 20 años, son construcciones de poca importancia, lo que con toda facilidad hará posible su demolición para efectuar en su lugar nuevas edificaciones. Ninguna de ellas posee antecedentes históricos ni tradicionales, ni mucho menos arquitectónicos, como para que pueda discutirse su demolición; mientras que los edificios ejecutados en los últimos años son estructuras modernas que se adaptan al funcionamiento del centro proyectado.

Identifica en el terreno de la Penitenciaría el lugar ad-hoc por su ubicación para iniciar las acciones para la ubicación del nuevo Centro Cívico, pues con la venta de ese terreno de casi tres hectáreas, se podrían cubrir los gastos que demandarían la adquisición de nuevos terrenos y la construcción de los “edificios necesarios”, aunque todo esto resulte difícil de creer y asimilar con aritméticas elementales: “Por último, el estado es propietario de los terrenos que ocupa actualmente la Penitenciaría y la Cárcel Departamental de Varones, cuya superficie aproximada es de 28,000 m², y que, sin lugar a dudas, posee una de las ubicaciones de mayor valor de la Capital. Por mandato de la ley el estado debe trasladar ambas instituciones a zonas más apropiadas en las que pueda disponerse de amplias superficies de acuerdo con el concepto moderno de que deben ser construídos edificios de esa naturaleza. Los gastos que demandaría la adquisición de nuevos terrenos así como la construcción de edificios necesarios estarían ampliamente financiados con el producto que se obtendría de la venta de los terrenos actuales de la Cárcel y la Penitenciaría” (Op. Cit.: 14-15).

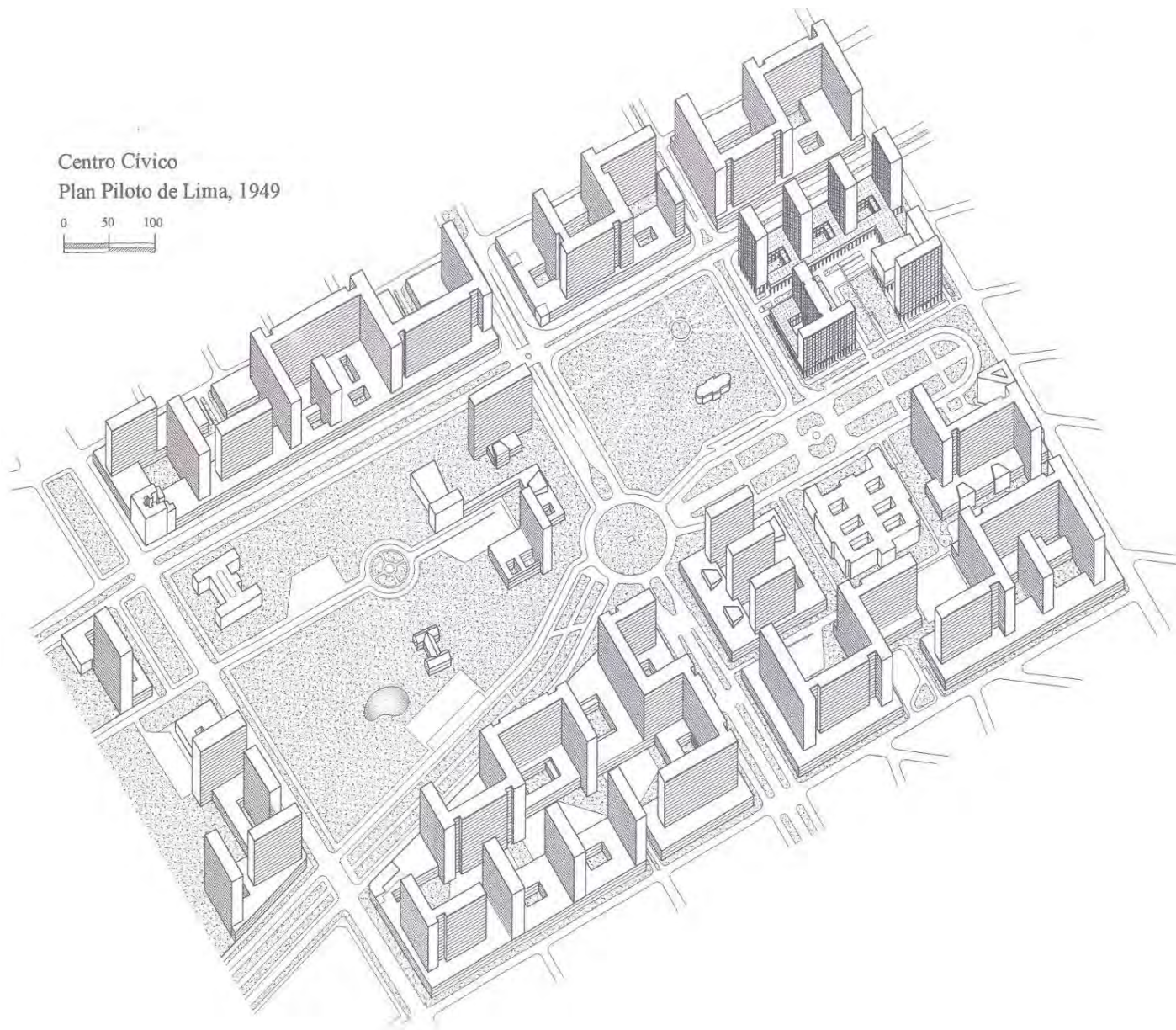


Fig. 206. Centro Cívico de Lima, esquema de Sert en vista axonométrica. Elaboración de ROA en base al plot plan de la ONPU. Véanse los edificios con disposición en "redents" con poca permeabilidad urbana, a excepción del esquema trabajado sobre el antiguo terreno de la penitenciaría.

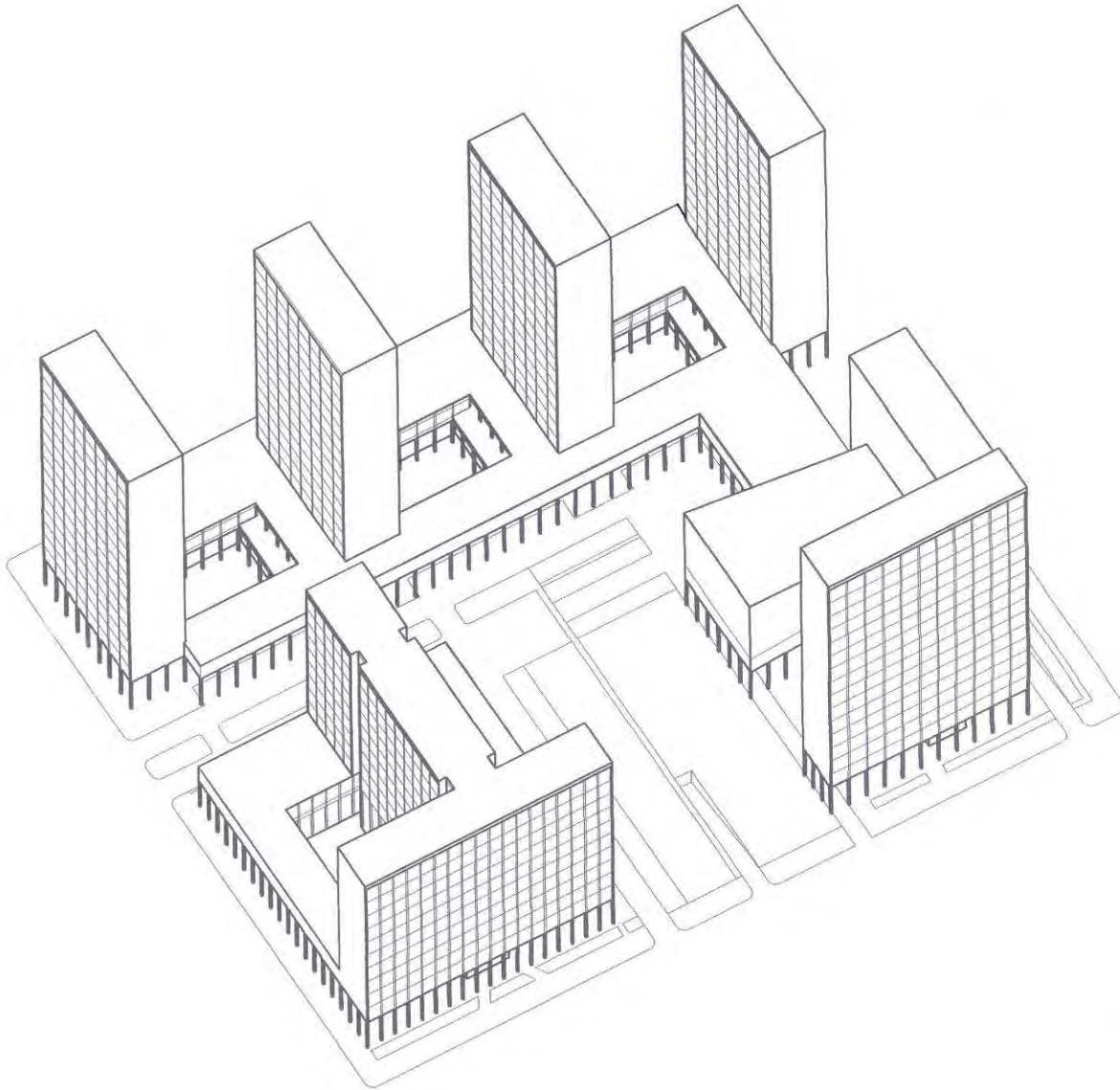


Fig. 207. Perspectiva axonométrica del Centro Cívico. Dibujo de ROA en base a esquemas de Sert.

La delimitación comprende un gran terreno de cerca de 70 hectáreas, el mejor de la ciudad, que contempla la existencia ya de varios edificios modernos, y donde Sert elabora su propuesta: "Por las razones expuestas en el párrafo anterior, se ha delimitado el Centro Cívico en forma de un rectángulo compuesto por las avenidas "28 de Julio", Wilson, Bolivia y José Galvez. Punto de partida para esta solución ha sido naturalmente, el aprovechamiento de los edificios modernos que por fortuna se han construido aislados entre sí" (Op. cit.: 15).

Se plantea entonces el sistema de edificios altos, con buena iluminación y ventilación, que prescindan de los "detestables" patios y pozos de luz, uniendo los edificios mediante construcciones bajas de uno o dos pisos, que nosotros encontramos como predecesora del Lever House y que Sert ya había ensayado en el Centro Cívico de Chimbote.

El sistema de definición propuesto es el de los edificios altos convenientemente dispuestos de tal manera que todas las habitaciones puedan tener luz y ventilación directa, grandes espacios libres, eliminándose por completo la existencia de patios o pozos para tales fines como actualmente se permite. Para obtener una composición armónica de volúmenes y para satisfacer las necesidades del comercio, los edificios altos podrían estar unidos por construcciones de uno o dos pisos, lo que permitiría abarcar mayores áreas mediante el sistema de iluminación cenital (Ib.).

Se reflexiona en torno al cambio de las existentes reglamentaciones para poder llevar a cabo el nuevo concepto de propiedad que conllevaría esta operación. Aspecto importante de este ítem es el que nos recuerda el carácter democrático y “humanista” de supeditar el interés individual al de la colectividad: “Es evidente que un sistema de edificaciones de tal naturaleza implica la adopción de un reglamento especial de construcciones y posiblemente un nuevo concepto de los derechos de la propiedad. Podría objetarse que esto equivaldría a limitar los derechos de la propiedad; Pero debe recordarse que los intereses individuales deben supeditarse a los intereses colectivos. Los perjuicios que irroguen a la colectividad la aplicación de elementos arcaicos para la construcción de edificios modernos de muchos pisos de altura son evidentes, aparte de la desvalorización que significa para las mismas propiedades” (Ib.).

Los aspectos de salud pública se convierten en el último argumento que permitiría culminar la jornada cortando oreja y rabo, pues quién no desea una mejora en las condiciones de la salud para los ciudadanos: “Y finalmente, como argumento decisivo, en este sentido, puede mencionarse el resultado de las estadísticas realizadas en Francia que ha demostrado que el porcentaje de tuberculosis es mayor en el primer piso de la casa y va disminuyendo a medida que las viviendas estén situadas en los pisos más elevados. Y que los casos de locura se presentan con más frecuencia en las viviendas deficientemente alumbradas”.

Contemplando la propuesta del edificio o conjunto principal del centro cívico, entre Paseo de la República, Bolivia, Wilson y España, no podemos dejar de relacionarlo con los cinco edificios que presiden la fachada de la cité d’Affaires del Buenos Aires nocturno, aunque en el caso limeño se tratan de cuatro torres, que se muestran “lateralmente” o de “costado”, con sus fachadas ciegas, hacia la av. Wilson.

Del mismo modo, su disposición predominantemente en “U” de orientación EEN de esta “nueva monumentalidad”, lo asocia a la tradición de los antiguos y monumentales centros ceremoniales de orientación E, EEN, y NE, resultando su espacio principal de este modo una suerte de híbrido entre patio, atrio, plaza ceremonial y alameda.

Pero este Centro Cívico propuesto por Sert en el Marco del Plan Piloto de Lima y aprobado en 1949, tendrá en el proyecto una existencia inversamente proporcional a su magnificencia, pues en Octubre del año siguiente, 1950, se encuentra concluida la propuesta del nuevo centro cívico preparado por la ONPU con técnicos locales en el marco del Plan Regulador de Lima: No tiene la magnificencia del proyecto de Sert, pero aún con sus 23.1ha sigue siendo “magnífico” y se proyecta dentro del perímetro Av. Abancay, Av. Grau, Paseo de la República y la actual Av. Roosevelt hasta su proyectada intersección con Abancay. En esta propuesta de la ONPU, solo se salvaban de la demolición el Palacio de Justicia y el edificio de planta triangular con frente a Paseo de la República, Roosevelt y Azángaro.

Sin embargo en 1951 (Architecture d’Aujourd’Hui) y 1953 (Architectural Record), desconocemos si contaría con la aprobación y consentimiento de Dorich, se publica en revistas internacionales tanto el Plan Directeur de Lima (Plan Piloto de Lima), como el Centro Cívico de Lima. En ambos casos está demás decir que el Centro Cívico al que se hace referencia es al proyectado por Sert, no obstante existir otro proyecto posterior elaborado por la ONPU. En el primer caso, 1951, figuran como autores Wiener, Sert y Dorich, en tanto que en el segundo, 1953, sólo figuran Wiener y Sert

A diferencia de los planes para la Ciudad de los Motores, Chimbote y Bogotá, el Plan Piloto de Lima no contó con una perspectiva en su presentación, ni buena ni mala, simplemente no contó con una. Ello contribuyó a que en su momento, el Plan Piloto de Lima no gozara de la difusión que

si gozaron, entonces y posteriormente, especialmente desde finales de siglo XX, los planes mencionados. Siendo de todas ellas el de mayor impacto el Plan Piloto de Chimbote, cuya perspectiva del centro cívico, de un trazo magnífico y en formato cuadrado, es de gran belleza, sobre todo la propuesta. Esa misma perspectiva ha ilustrado muchos libros, especialmente el de Mumford y Sarkis, que lo lleva en la sobrecubierta en escala gigante¹⁴⁵.

Tras un concurso convocado dos décadas después de aprobado los lineamientos generales del Plan Piloto (1969) por el gobierno militar para construir ahí un símbolo de su poder, el concurso es ganado por un equipo de 10 arquitectos, un *team ten lorcho*, entre los que estaban algunos de los que habían participado directa o indirectamente, o militado en su defensa, desde la época del Plan Piloto de la ONPU. La construcción incluía La Torre de Lima, el edificio más alto del Perú, con sus 33 pisos, entre 1974 y 2009.

Tras el Limazo¹⁴⁶ el conjunto es incendiado y entra en decadencia, siendo fantasmal su presencia, hasta que se instala el Real Plaza y “vuelve a dar vida” al lugar, pero ya conocemos esa forma de “vida” entendida por la actividad comercial: aglomeración, malls, shopping, comida chatarra, multicines para tontas comedias norteamericanas, juegos, diversión, diversión y más diversión.

Todo ello con la manipulación burda de sus simpáticos espacios públicos concebidos por el team ten lorcho. Finalmente, de la utopía inicial de Sert de concebir una versión local del Rockefeller Center, lo que nos queda luego de la burda y grosera manipulación mercantilista será sólo un remedo de la inicial idea sertiana, una suerte de vuelta de rosca¹⁴⁷, un *Rosquefeler*¹⁴⁸ Center, que es al mismo tiempo una distorsión de la original utopía, una *distopía*¹⁴⁹, una *cacotopía*¹⁵⁰. En fin, una inversión y trasgresión de sus valores en cuanto utopía social urbana.

¹⁴⁵ Para cubrir ese vacío, aunque no es ya su “momentum”, hemos elaborado en esquema axonométrico la propuesta del Centro Cívico sobre el terreno de la Penitenciaría.

¹⁴⁶ Saqueo del 5 de febrero de 1975 en Lima.

¹⁴⁷ En referencia a *otra vuelta de tuerca*, vuelco abrupto, inversión

¹⁴⁸ *Rosquefeler*, de rosquete, de rosca, de vuelta de rosca o de tuerca, vuelco abrupto, inversión, y del polaco *feler*, falla. Solución, respuesta desafortunada.

¹⁴⁹ Una **distopía**, llamada también **antiutopía**, es una utopía perversa donde la realidad transcurre en términos opuestos a los de una sociedad ideal. El término fue acuñado como antónimo de «utopía» y se usa principalmente para hacer referencia a una sociedad ficticia, frecuentemente emplazada en el futuro cercano, donde las consecuencias de la manipulación y el adoctrinamiento masivo —generalmente a cargo de un Estado autoritario o totalitario— llevan al control absoluto, condicionamiento o exterminio de sus miembros bajo una fachada de benevolencia. Fuente: <http://es.wikipedia.org/wiki/Distop%C3%ADa>

Según María Teresa Gonzales Cortés, en su “Distopías de la utopía. El mito del multiculturalismo”, Academia Editorial del Hispanismo, 2010, el término “distopía” está documentado en publicaciones irlandesa e inglesa de 1747 y 1748 respectivamente, o sea, 120 años antes de que Mill empleara la palabra. Fuente: <http://www.nodulo.org/ec/2011/n107p12.htm>

¹⁵⁰ Cacotopía. "Cacotopia" es una palabra acuñada por Jeremy Bentham en 1818 y utilizada también por su discípulo, John Stuart Mill, quien acuñó el sinónimodistopía, que tuvo mayor aceptación. El prefijo "caco-" significa "el peor", pero también tiene connotaciones escatológicas. La obra de Alfred Jarry "Ubú Rey" tal vez deba considerarse una cacotopia. Fuente: <http://www.marceanos.com/enc/cacotopia.html>

Nosotros nos inclinamos por todas las connotaciones polisémicas del término, en su sentido más amplio.

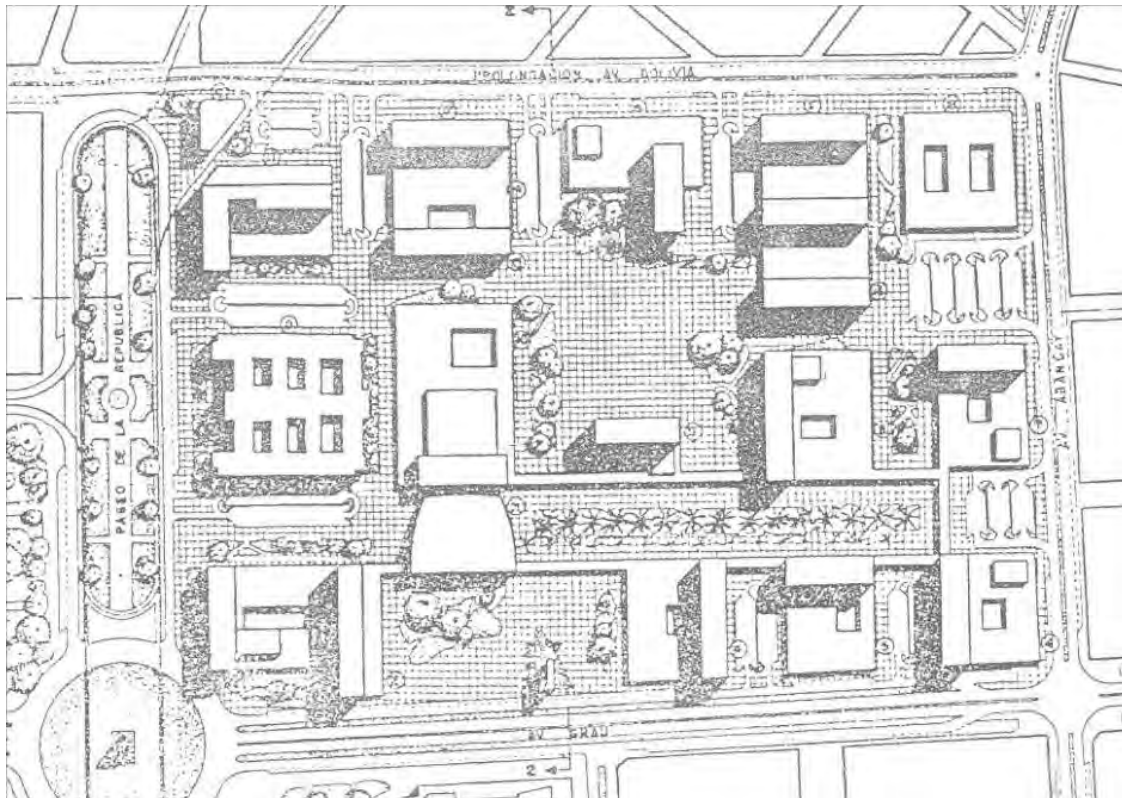
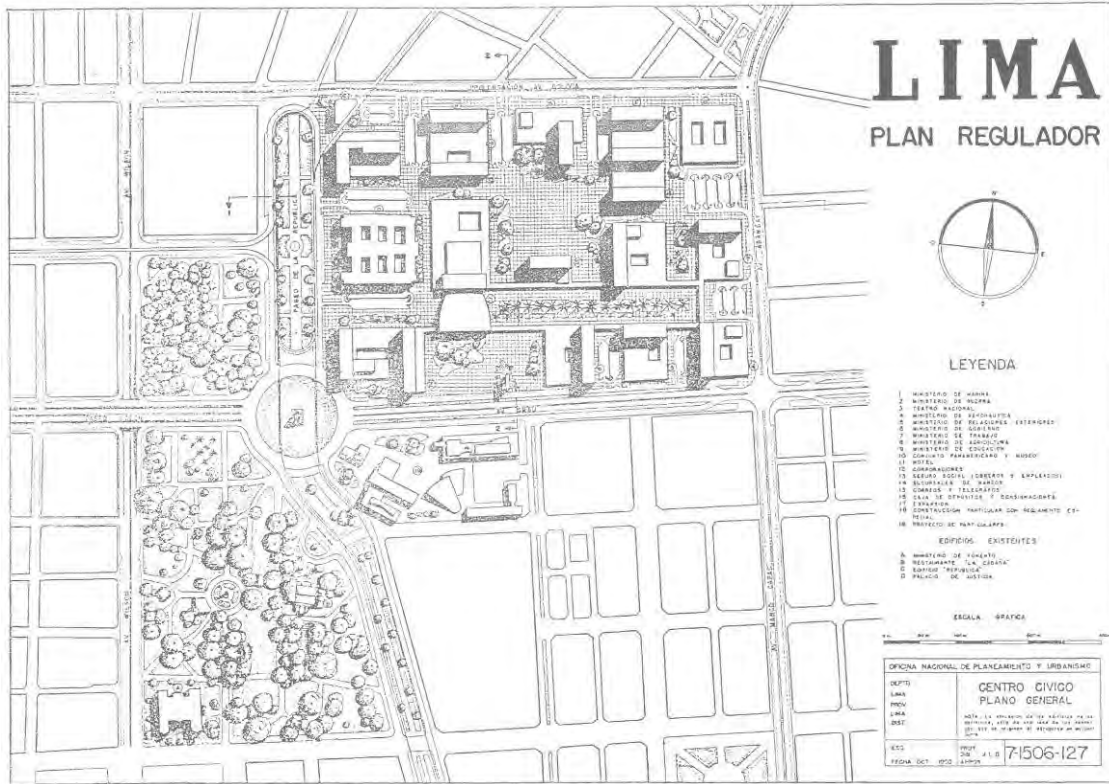


Fig. 208 y 209. Centro Cívico propuesto por el equipo de la ONPU, 1950

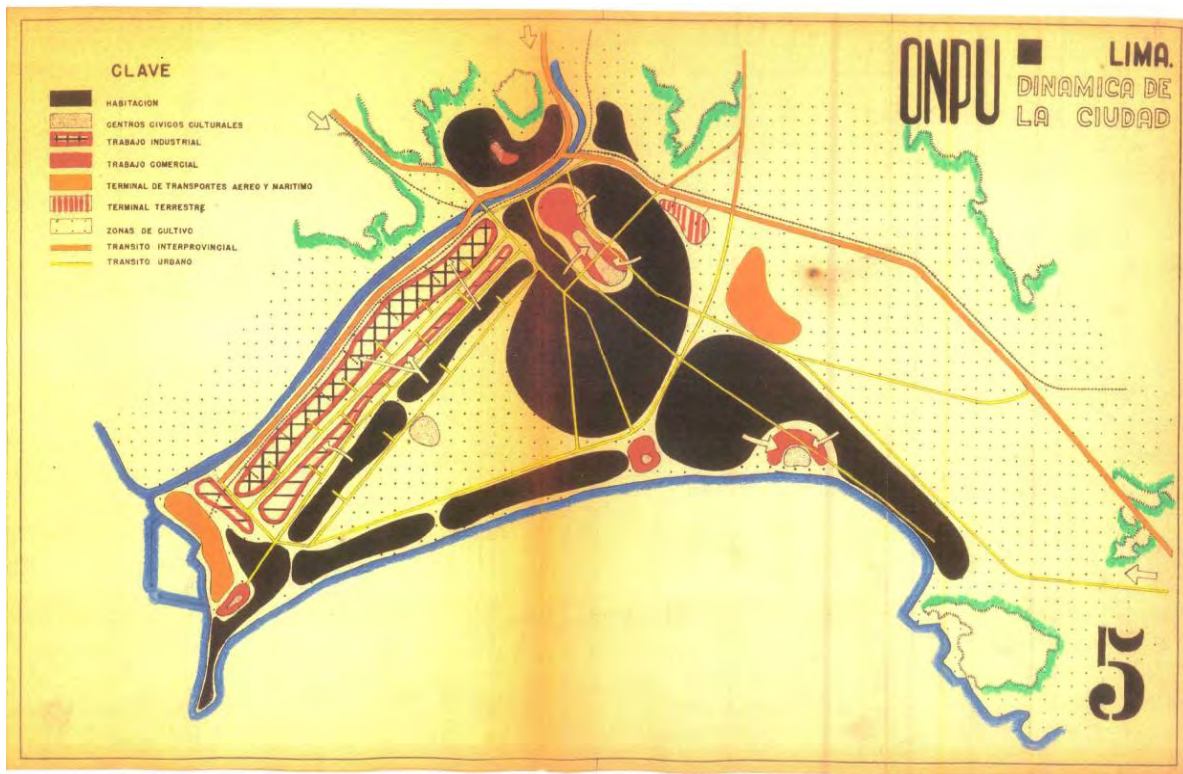


Fig. 210. ONPU. Dinámica de la Ciudad. Informe Lima. Plan Piloto ONPU, 1949.

5.4.6 “Dinamica Propuesta”

En forma esquemática se representa lo que constituiría la composición general de la ciudad, dentro de un sentido orgánico, que comparada con la situación actual tiene la ventaja de permitir la creación de núcleos que alberguen los elementos necesarios para la vida colectiva y una red de circulación convenientemente distribuida.

El elemento más simple de la ciudad lo constituye el barrio, que estará provisto de una escuela, parques, centros de compras y lugares de reunión, como la iglesia, clubes, etc. etc. En esta forma la familia dispondrá de un lugar que le permita desenvolver su vida cívica, disponiendo de locales accesibles fácilmente a pié, sin los peligros de la circulación motorizada, y viviendo dentro de una escala apropiada, muy diferente de la que se observa en las grandes aglomeraciones.

Pero estas células o unidades de barrio deben quedar conectadas entre sí como partes de la ciudad, e integrando núcleos de mayor categoría que formen agrupaciones de barrio y ellos a su vez conforman en conjunto la ciudad, la que dispondrá de un centro más importante que, en el caso de Lima, será el centro administrativo del país.

Todos estos elementos estarán debidamente enlazados por vías de circulación, que servirán también a las unidades de barrio y permitirán la fácil dispersión de pasajeros y carga que llegue a la ciudad por vía aérea, marítima o terrestre, a través de los respectivos terminales que constituirán las verdaderas puertas de entrada a la Capital.

Plan Piloto de Lima. Dinámica Propuesta

La Dinámica propuesta por el Plan Piloto se sintetizaba en un plano de relaciones funcionales, inédito para la historia del país, plano que no lo tuvo el Plan Piloto de Chimbote. Estos esquemas desde entonces no pudieron faltar en cualquier intento planificador emprendido. Se trataba de un plano con manchas de colores vistosos, cual cuadro de Joan Miró y que aún hoy en día llama la

atención por su frescura, a modo de un *esquisse*¹⁵¹, tal como esta palabra se traduce por estos lares.

Este plano de colores con manchas vistosas, de colores primarios especialmente, iba acompañado de flechas curvadas, muy dinámicas, que realmente mostraban un plano “dinámico”, de dinámicas de la ciudad. Atributos inéditos tomados del diseño gráfico y del comic norteamericano. Sencillamente si hay que escoger el plano más valioso de todo el Plan Piloto de Lima, nos quedamos con este de la “Dinámica Propuesta” conjuntamente con el de la “Dinámica actual”. Detrás continuarían los planos del “sistema arterial propuesto”, el plano de “áreas urbanizadas existentes y propuestas”, el esquema del “sector central” y el “centro cívico”.

Este plano de la dinámica propuesta, viene a sintetizar el nuevo modo de proyectar de la modernidad, donde se establecen relaciones funcionales entre los distintos componentes urbano o funciones urbanas que la planificación “moderna” y funcionalista identifica en la ciudad: vivienda, circulación, trabajo, recreación y la que Sert agrega: el Centro Cívico.

Un rudimentario “psicoanálisis” practicado sobre los gráficos presentados por Dorich en su texto-testamento *Al Rescate de Lima* (1997) nos confirma lo aseverado, con la diferencia que Dorich, consciente de sus pecados, no presenta gráficos relacionados a la destrucción del centro histórico, ni tampoco los esquemas del centro cívico concebido por Sert. Si presenta en cambio, el esquema del centro cívico desarrollado por la ONPU, en el marco del Plan Regulador de Lima.

Analizando directamente el texto y los gráficos de este ítem del Plan Piloto, la Dinámica propuesta señalaba de manera esquemática las principales líneas de circulación metropolitana para el movimiento interprovincial, conectando las secciones norte y sur de la carretera Panamericana con la carretera Central y el puerto del Callao. Se había indicado igualmente las rutas para la circulación de materias primas y productos y las correspondientes a vivienda-trabajo (Dorich, 1997: 98):

“En forma esquemática se representa lo que constituiría la composición general de la ciudad, dentro de un sentido orgánico, que comparada con la situación actual tiene la ventaja de permitir la creación de núcleos que alberguen los elementos necesarios para la vida colectiva y una red de circulación convenientemente distribuida” (ONPU, 1949: 30).

Las grandes zonas de vivienda quedan repartidas “en torno al sector central, el Rímac, los balnearios del Sur, El Callao y la franja de unidades vecinales sobre la avenida Benavides, contigua a la zona industrial entre Lima y Callao” (Dorich, 1997: 98.). Se configura mentalmente la residencia en la ciudad como un agregado de unidades vecinales dentro de un sistema jerarquizado: “El elemento más simple de la ciudad lo constituye el barrio, que estará provisto de una escuela, parques, centros de compras y lugares de reunión, como la iglesia, clubes, etc. etc. En esta forma la familia dispondrá de un lugar que le permita desenvolver su vida cívica, disponiendo de locales accesibles fácilmente a pié, sin los peligros de la circulación motorizada, y viviendo dentro de una escala apropiada, muy diferente de la que se observa en las grandes aglomeraciones” (Ib.)

Pero estas partes de la ciudad deben agruparse, conectarse e integrarse para de ese modo formar unidades mayores, barrios, que repitiendo el mismo proceso conformarán la ciudad al que se le incorporará un “centro importante”: “Pero estas células o unidades de barrio deben quedar conectadas entre sí como partes de la ciudad, e integrando núcleos de mayor categoría que formen agrupaciones de barrio y ellos a su vez conforman en conjunto la ciudad, la que dispondrá de un centro más importante que, en el caso de Lima, será el centro administrativo del país” (Ib.).

Convenientemente, los terminales marítimo, aéreo y terrestre, figuran en los bordes de la ciudad debidamente interconectados. El advenimiento de la metropolización de la ciudad, que devorará las tierras de cultivo periféricas, los dejará en el centro de la misma: “Todos estos elementos estarán debidamente enlazados por vías de circulación, que servirán también a las unidades de

¹⁵¹*Esquisse*, palabra francesa que al español se traduce por dibujo, sin embargo en el Perú, entre los arquitectos se traduce como idea inicial de un proyecto, de una propuesta arquitectónica o urbana, concepto éste difundido desde la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería.

barrio y permitirán la fácil dispersión de pasajeros y carga que llegue a la ciudad por vía aérea, marítima o terrestre, a través de los respectivos terminales que constituirán las verdaderas puertas de entrada a la Capital” (Ib.). Algunos años después (1954), La ONPU, con miras al Plan Regulador de Lima, produce un Plano de la ciudad donde se aprecia ya los terrenos del aeropuerto Jorge Chávez, con pistas incluidas.

Pero hay un aspecto omitido por el Plan Piloto de Lima. Lima está conformado geográficamente por el valle aluvial, el río Rímac, el cerro San Cristóbal y el Océano Pacífico. De todos estos elementos el único que fue motivo de atención del plan fue el valle, siendo esta la principal razón porqué la ciudad nunca dio la vista al mar, salvo en los últimos años del siglo pasado. Por esta razón se tuvo que esperar muchos años hasta que llega un Ernesto Aramburú Menchaca y vuelve la vista al mar, esa milenaria razón por la que surgió esta ciudad en el valle. Con la ampliación de la frontera industrial hasta el borde mismo del río, el Plan Piloto daba la espalda a ese articulador hídrico y vital presencia denominado río Rímac, de cuyas aguas bebieron y pescaron los primeros pobladores del valle desde tiempos muy remotos.

No obstante tener en Santiago de Chile, un ejemplo a seguir, cual es el caso de su cerro San Cristobal, parte del Parque Metropolitano de Santiago¹⁵², considerado hoy por algunos como el Parque urbano más grande del mundo con sus 722 ha, el cerro San Cristobal de Lima fue dejado de lado por el Plan Piloto. Este Apu indígena, el principal accidente orográfico, conspicua eminencia geomorfológica de la ciudad y extremo andino costero bien pudo merecer alguna atención por parte de los planificadores. Lo mismo podemos decir de los cerros El Pino, San Cosme y El Agustino, pues ya habíanse manifestado las primeras invasiones desde 1947 y bien pudo haber sido un modo de protegerlos mediante la planificación, reservándolos como áreas recreativas, tal como lo muestra el ejemplo de Santiago de Chile.



Fig. 211. Tranvía Lima-Chorrillos en los 50.

¹⁵²La historia de este parque se inicia en 1916 con la campaña encabezada por En 1916 se inicia una campaña encabezada por Alberto Mackenna Subercaseaux y Pedro Bannen que busca transformar el cerro en un parque y área de uso y esparcimiento público. El 28 de septiembre de 1917 se publica el Diario Oficial la Ley N° 3.295 que autoriza al Presidente Juan Luis Sanfuentes aceptar donaciones, comprar o expropiar los terrenos ubicados entre el Bosque Santiago hasta el Cerro San Cristóbal inclusive. Dichos terrenos son declarados de utilidad pública y las bases para la formación del futuro parque. El Intendente de Santiago Pablo Urzúa tomó posesión oficialmente de los terrenos del Parque el 17 de junio de 1918. Sin embargo es bajo el periodo del Intendente Alberto Mackenna, entre 1921 y 1927 que se efectúan las obras de remodelación y habilitación del Cerro para su uso público.

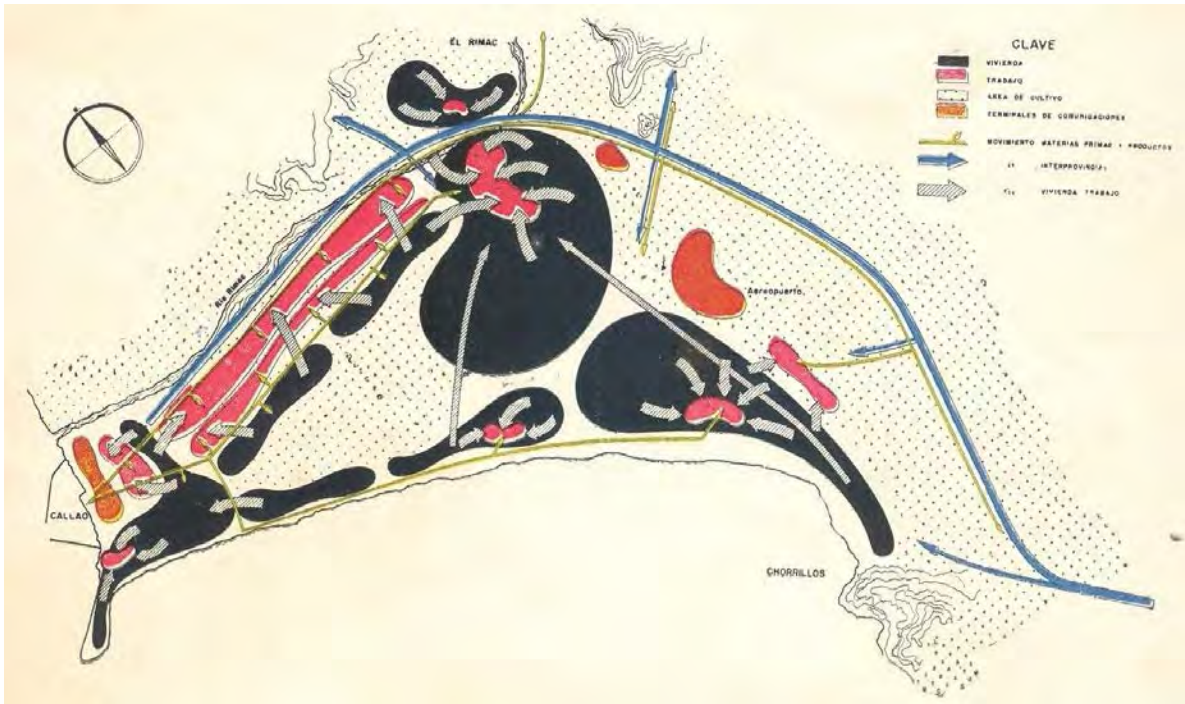


Fig. 212. Dinámica propuesta. Fuente: *Plan Piloto de Lima*, ONPU, 1949.

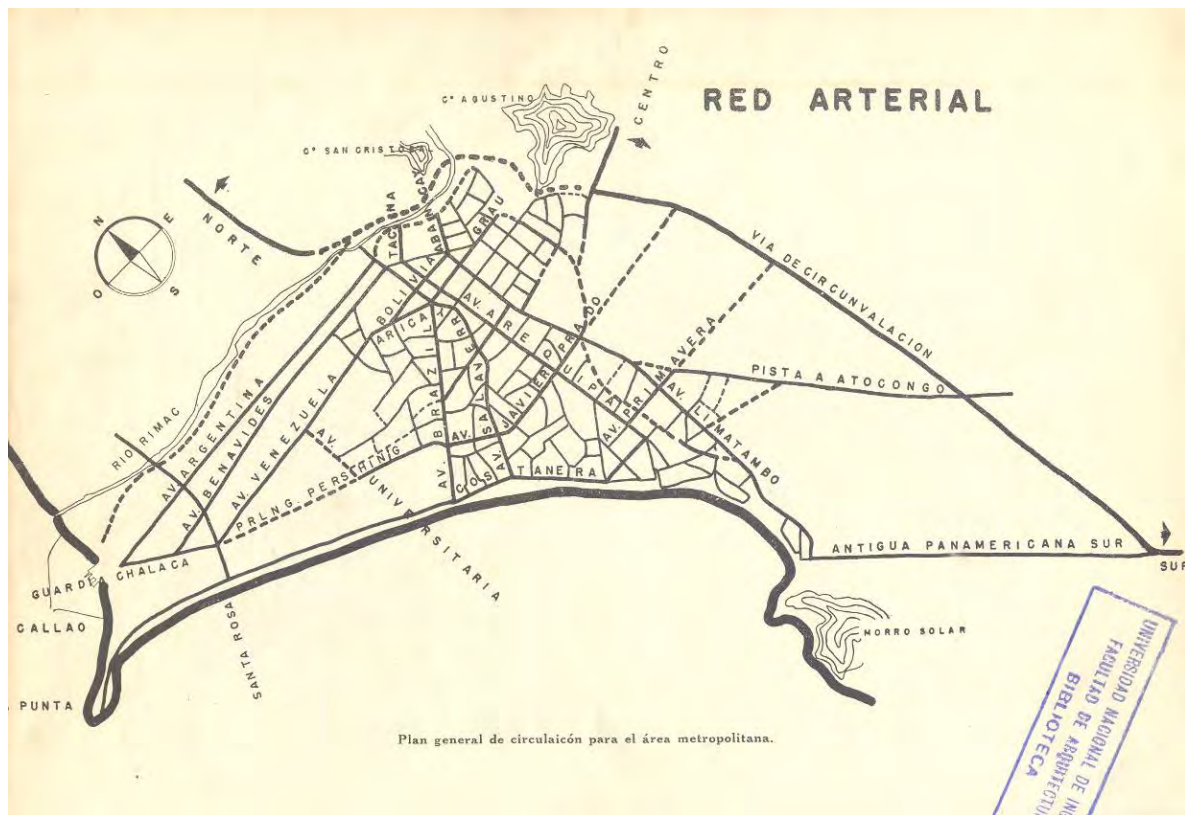


Fig. 213. Plan General de circulación en el Plan Regulador de Lima, publicado en *Lima Metropolitana*, ONPU, 1954,



Fig. 214. Sta. Beatriz y la av. Leguía en los años 20. Fuente:

5.4.7 “Obras que se Realizan”

Habiéndose aprobado ya el Plan Piloto de Lima por el Consejo Nacional de Urbanismo, el Ministerio de Fomento y Obras Públicas ha dictado las disposiciones necesarias para llevar adelante el Plan Arterial proyectado.

La nueva pista de ingreso a Lima proyectada por la Dirección de Caminos, que se inicia en el kilómetro 22 de la carretera al Sur, se encuentra ya terminada en su primer tramo hasta su intersección con la autopista a Atocongo.

Simultáneamente se está estudiando el trazado de los tramos que han de realizarse en forma sucesiva y continuada, al mismo tiempo que el Ministerio de Fomento encara la solución del Terminal Terrestre, al que llegarán los servicios de pasajeros y carga de las líneas interprovinciales, obra tan necesaria actualmente y que constituirá el término de la segunda etapa de los trabajos de dicho plan.

Plan Piloto de Lima. Obras que se Realizan

El Documento Plan Piloto de Lima, publicado por la ONPU en 1949, da cuenta de las obras que se realizan de conformidad con el Plan Piloto aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo el 3 de Agosto. La Resolución Suprema N° 256 del 12 de Setiembre de 1949 resuelve aprobar los trazados del plan arterial considerado en el ítem 2°:

“— A. Prolongación de la Avenida Tacna, Ayacucho (antes Abancay) y Bolivia, así como la circunvalación por el Malecón a lo largo del Río Rímac.

”— B. Prolongación del desvío de la Panamericana Sur, en actual ejecución por la Dirección de Caminos y Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, desde la Carretera a Atocongo hasta su empalme con las Carretera Central y Panamericana Norte, mediante una vía paralela añ Ferrocarril de Lurín, que continuará hasta el río Rímac, y su unión con el sistema de vías especificado en el inciso B.

”— C. Construcción de una autopista entre Lima y Callao a lo largo del terraplén del muro de Defensa del río Rímac, y su unión con el sistema de vías especificado en el inciso B. “

La responsabilidad de las obras repartidas entre la Municipalidad de Lima y el Ministerio de Fomento y Obras públicas se indica en el ítem 3°:

“3° La Municipalidad de Lima, ejecutará de inmediato las obras consideradas en el inciso A. El Ministerio de Fomento y Obras Públicas, por intermedio de la Dirección de Caminos y Ferrocarriles, procederá a la ejecución de las obras descritas en los incisos B y C”.

En consecuencia con dicha Resolución, el Ministerio de Fomento y Obras Públicas dicta las disposiciones necesarias para llevar adelante el Plan Arterial proyectado: “La nueva pista de ingreso a Lima proyectada por la Dirección de Caminos, que se inicia en el kilómetro 22 de la carretera al Sur, se encuentra ya terminada en su primer tramo hasta su intersección con la autopista a Atocongo (ONPU, 1950: 31).

Simultáneamente se estudia el trazado de los tramos que habrán de realizarse en forma sucesiva y continuada. El Ministerio de Fomento afronta el tema del Terminal Terrestre, “al que llegarán los servicios de pasajeros y carga de las líneas interprovinciales, obra tan necesaria actualmente y que constituirá el término de la segunda etapa de los trabajos de dicho plan” (Ib.).

Lastimosamente, en materia de tránsito y vialidad, no todas las obras arribaron a buen puerto. Es el caso del tramo del enlace norte-sur comprendido entre la avenida Grau y el río Rímac y el empalme entre las avenidas Zarumilla y Morales Duárez.



Fig. 215. Policías en los años 50.



Fig. 216. Lima visto desde el cerro San Cristóbal.

5.4.8 “Estudios Posteriores al Plan Piloto”

El Plan Piloto, dentro de una visión integral, señala el rumbo que deben seguir los estudios de las soluciones parciales, a fin de que tenga la unidad necesaria dentro de los lineamientos aprobados.

Estos estudios corresponden al Plan Regulador, que ya ha sido iniciado, y se llevan a cabo de acuerdo al siguiente programa:

- *trazado de la red arterial completa, incluyendo las vías de tercera y de cuarta categoría.*
- *planos de detalle del sistema arterial.*
- *determinación de las unidades de barrio.*
- *estudio de la ubicación y soluciones de detalle de los elementos urbanos comunes a las unidades.*
- *zonificación por usos de la tierra y altura de construcción.*
- *remodelación de cada unidad.*
- *estudio del trazado de las zonas industriales y de expansión de la vivienda.*

Gran parte de estos estudios no se podrán concluir hasta que termine el levantamiento del catastro urbano de Lima, que ha emprendido la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, y del cual ya se ha catastrado 2.200 manzanas de las 3.500 que comprende la zona metropolitana con sus distritos aledaños.

Plan Piloto de Lima. Estudios Posteriores al Plan Piloto

Cuadro nº 8: Lima, la ciudad del plan

| | LIMA |
|---|---|
| Principal Preocupación | <ul style="list-style-type: none"> — Aplicación de ideas y conceptos sobre el crecimiento urbano. (Borgatello) — Articulación vial de la ciudad y su región — Articulación interior de la ciudad — Desarrollo en altura de la ciudad — Los nuevos lugares de intercambio social: C. Cívico en la penitenciaría (Rockefeller center). (Borgatello) |
| Área urbana proy. | 9,960 ha. Según Borgatello y AA 8,000 |
| Pobl. Proyect. | 1'800,000 |
| Densidad proyect. | 225 hab/ha. |
| Region Suburbana | Teniendo en cuenta un día para el viaje de ida y vuelta se ha determinado las zonas de campo y playas |
| Sistema arterial | <ul style="list-style-type: none"> — Sistema jerarquizado de vías: basado implícitamente en 7V — Frente externo: SE articula la ciudad con la región. — Frente interno: se articula un sistema vial jerarquizado — No se trabajó la vía costanera como parte de un anillo metropolitano. — Terminal terrestre frente a cerro El Pino |
| Usos de la tierra | <ul style="list-style-type: none"> — Se pone límites a la ciudad. Pero se dejó fuera a los balnearios sin un cinturón verde intangible. Por esa razón la metrópoli creció hasta hacerse una con los balnearios — Se trabaja Lima y Callao como una zona urbana integrada (bien). — No se recomienda la integración legal Lima-Callao — La ciudad es limitada entre el río y el mar, pero por el este no se define el límite de la misma. — Bolsón verde de 12.5% aprox. del área urbana es un golazo de media cancha, pues es compartido por Lima y Callao, entre Venezuela, La Paz y aprox. Tingo María. — Se amplió la zona industrial a toda la margen izq. Del Rímac. — Unidades vecinales a la vera de la industria. |
| El Sector Central | <ul style="list-style-type: none"> — Fuerte presencia de rascacielo. — Sistema circulatorio del sector central: periférico: completar — Bolsas de estacionamiento en el "damero". — Peatonalización del "damero" — Se proscribe el "neocolonial" — El río queda a espaldas de la ciudad (no se da frente al río) — Maqueta de sector "modelo" de 3x4 manzanas detrás del municipio: Un "Plan Voisin marinado" con rascacielos cortados en "juliana" |
| Dinámica Propuesta | <ul style="list-style-type: none"> — De la casa al barrio — Del barrio al trabajo — Del barrio a la ciudad — De la ciudad a la región — terminales marítimo, aéreo y terrestre exterior al casco urbano |
| El Centro cívico. El corazón de la ciudad | <ul style="list-style-type: none"> — Un sólo Centro Cívico monumental para toda Lima. — En el eje sur de los anteriores centros cívicos, rodeado avenidas importantes y de verde para poder crecer. — Se inspira en el Rockefeller Center. Rockefeller Center marinado con torres proto-lever house cortados en juliana. — Usa dos tipologías de edificios: chato y alto: <ul style="list-style-type: none"> - El Walk-up, de tres niveles sin ascensor, perforados por patios que recuerdan la vivienda colonial. - Y los edificios con ascensor de 18-20 pisos. Para viviendas y oficinas, dispuestos transversalmente a Wilson y no tapan aire ni vistas a los otros. — Unifica lo nuevo con lo viejo retomando tradiciones locales. — Toma en cuenta la escala humana. — El Centro Cívico de Lima es el antecedente histórico del Lever House de N.Y. Aunque esta tipología ya figuraba en el centro cívico de Chimbote, acá encuentra real significación histórica por las tradicionales casonas limeñas. <ul style="list-style-type: none"> — Incorpora el clima en el diseño. Esto viene desde Chimbote. |

Fuentes: Elaboración propia, construido a partir de ONPU (1949 y 1954); Dorich (1997); Borgatello, O. (2005); Architecture D'aujourd'hui (1951) y Architectural Record (1953).

El Plan piloto de Lima concluye indicando un listado de estudios, a ser elaborados por el Plan Regulador de Lima. “El Plan Piloto, dentro de una visión integral, señala el rumbo que deben seguir los estudios de las soluciones parciales, a fin de que tenga la unidad necesaria dentro de los lineamientos aprobados” (Op. cit. 32).

Dichos estudios son los siguientes:

- “— trazado de la red arterial completa, incluyendo las vías de tercera y de cuarta categoría.
- ”— planos de detalle del sistema arterial.
- ”— determinación de las unidades de barrio.
- ”— estudio de la ubicación y soluciones de detalle de los elementos urbanos comunes a las unidades.
- ”— zonificación por usos de la tierra y altura de construcción.
- ”— remodelación de cada unidad.
- ”— estudio del trazado de las zonas industriales y de expansión de la vivienda” (Ib.).

Pero la falta de un catastro completo atentará contra los estudios: “Gran parte de estos estudios no se podrán concluir hasta que termine el levantamiento del catastro urbano de Lima, que ha emprendido la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, y del cual ya se ha catastrado 2.200 manzanas de las 3.500 que comprende la zona metropolitana con sus distritos aledaños” (Ib.).

En Octubre de 1950, la ONPU publica Centro Cívico de Lima. Bosquejo. En 1954 Publica el famoso plano de Lima y sus urbanizaciones, publicado en “Lima Metropolitana, algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias” que tuvo vigencia por cerca de cuarenta años (Gunther, 1983: 28). Recién en 1955 la ONPU concluye el Plan Regulador de Lima. Han transcurrido 6 años desde la aprobación del Plan Piloto de Lima en 1949. Mucha agua había corrido desde entonces bajo el Puente de Piedra.

PARTE III:
CONCLUSIONES

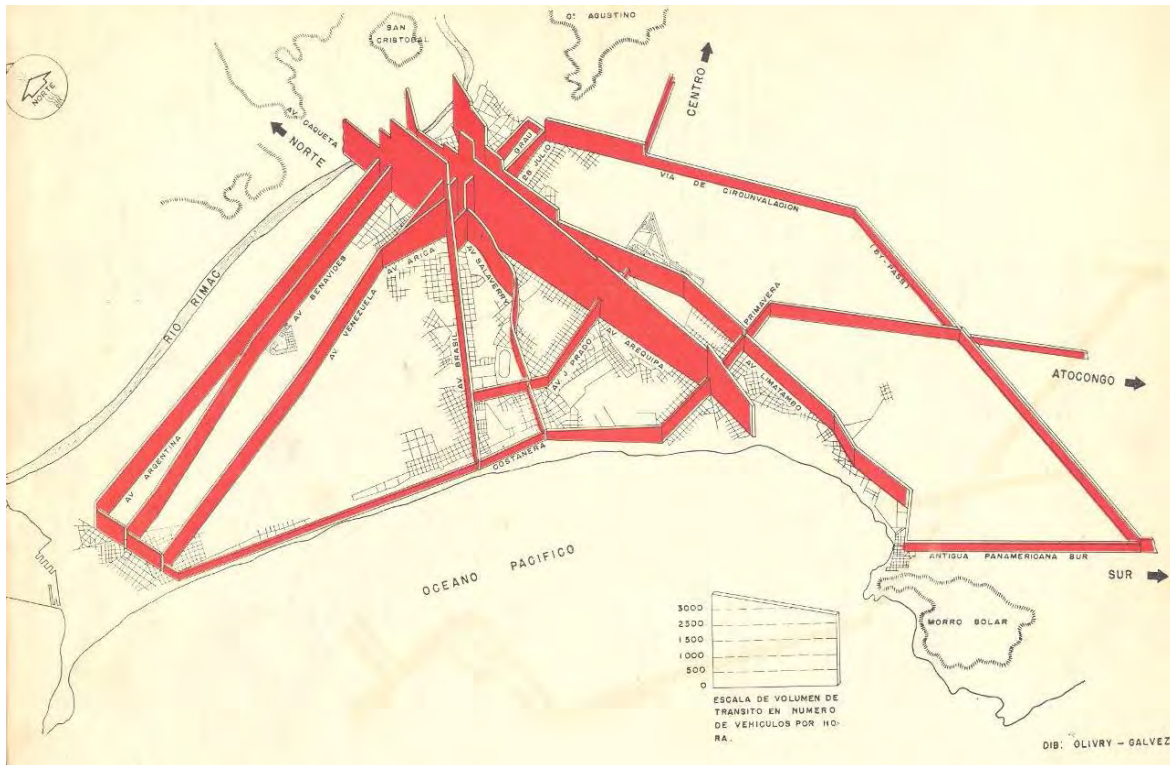


Fig. 217. Volumen de tránsito en el área metropolitana. 1954, ONPU.

La Ciudad de Bogotá tiene un Plan Director (Piloto), lo que ninguna ciudad del mundo posee hoy. Puede resultar en beneficios materiales inmensos, una potencia espiritual que es la propia del civismo, un ímpetu en la población capaz de pasar a través de todas las dificultades, provisionales o accidentales y de realizar, en la armonía, la ciudad expresión de nuestra civilización maquinista"

Le Corbusier, 1951

CAP. 6. CONCLUSIONES

La historiografía moderna y contemporánea peruana, inclusive la foránea que pudo haberla abordado desde la perspectiva de Sert como adalid de la segunda generación de la modernidad racionalista-funcionalista, tiene una deuda no sólo con el Plan Piloto de Lima, sino también con la ONPU y Sert, pues el Plan Piloto de Lima fue el instrumento de gestión de la ciudad, del urbanismo del movimiento moderno, cuya significación histórica resulta de primer orden. El Plan Piloto de Lima fue el primero de su género, integral, funcionalista, racionalista y bajo los preceptos de la Carta de Atenas y los CIAM, que a nivel mundial, y de manera oficial, poseía una ciudad capital, aún a despecho de lo que diga Le Corbusier en el encabezado que inicia este capítulo. Y lo más importante es que fue elaborado por técnicos peruanos de la ONPU, bajo la Dirección de Luis Dorich y la asesoría de Josep Lluís Sert. Sus aportes instrumentales y metodológicos, así como su dimensión histórica y práctica lo hacen merecedor de un sitio importante en la historia del urbanismo peruano, latinoamericano y universal. La única persona que no lo olvidó y que se encargó de mantenerlo vivo fue Luis Dorich, su autor, quien, 37 años después en un caso (1986) y

luego otros 10 años más (1996) lo evoca tanto en la carátula de su revista *Plaza Mayor N°24*, así como en su texto-testamento *Al rescate de Lima*.

En el caso del Plan Piloto de Lima, el programa funcionalista racionalista de la ciudad de los CIAM, que se basa en la ciudad de la Carta de Atenas, es adecuado a las poderosas fuerzas del lugar, el *logos*, el *locus*, el *topo*, la *pacha*, la cultura y la ciudad preexistente, aunque su influencia internacional no fuera significativa como sí lo fue el Plan Piloto de Chimbote. Es más, no obstante lo afirmado por Eric Mumford, que el Plan Piloto de Lima fue presentado en el VII CIAM de Bérgamo (1949), parece haber sido olvidado rápidamente pues las repercusiones fueron inexistentes, y la bibliografía referida a Sert sólo empieza a considerarlo a partir de los estudios de Borgatello en el nuevo milenio. Inclusive, un libro tan ambicioso como el de Rovira (2003) ni siquiera lo menciona. Una improbable ley del hielo para con su presidente, de parte de los arquitectos modernos, o un extraordinario caso de mezquindad histórica con la ciudad de Lima. Y Dorich, que era miembro de los CIAM desde 1949 en que ya figuraba al frente de un grupo peruano, aunque muy modesto en número de miembros, parece haberlo guardado en sus recuerdos más como una herida que como un aporte.

Lo del Plan Piloto de Lima no es el primer caso de ingratitud histórica e historiográfica para este período. El caso es curioso y reiterativo pues por esos años, inclusive con anterioridad, otro aporte peruano de enorme dimensión, otro aporte mundial, seguiría el mismo destino: La Unidad Vecinal N° 3. La UV3 fue la primera unidad vecinal en construirse íntegramente en las Américas, aun considerando la fundacional Radburn norteamericana que no llega a concluirse, y la primera unidad vecinal en el mundo que se construye, casi simultáneamente en Lima y en Londres, aunque con ventaja cronológica por estos lares. En Londres es usado como módulo básico en la conformación de las New towns, de la primera generación (para nuestro comparativo). El modelo había nacido en EEUU por obra de Clarence Perry (1929, modelo teórico con 10% del total de área en parques y jardines) y Stein y Wright en Radburn, 1928, cuya obra quedó inconclusa por la crisis. Se habían construido parcialmente dos de las tres unidades vecinales que componían el conjunto, tan sólo unas 400 viviendas. El modelo fue abandonado en EEUU y se retoma en 1945 en el programa de vivienda de Bustamante y Rivero, liderado por Belaúnde y en las "New Towns" británicas, realizadas en base a la New Towns Act de 1946, año en que empieza ya la construcción de la UV3. Al inaugurarse la obra, tal como lo señalaba el proyecto, la UV3 contaba con 88% de área libre. La historia del urbanismo moderno, en acto de justicia, tiene que reescribirse considerando la presencia vanguardista de la Unidad Vecinal N° 3 como un gran aporte internacional desde la periferia. Esto gracias a hombres extraordinarios como Belaúnde, Dorich, y Dammert entre otros, cuyos planos y maquetas de La Unidad se aprecian en El Arquitecto Peruano de setiembre de... ¡1945! Estos mismos personajes, Belaúnde y Dorich, fueron los gestores, y ejecutor además en el caso de Dorich, del Plan Piloto de Lima desde la Jefatura de la ONPU. Adicionalmente, Dorich estuvo como apoyo local en el Plan Piloto de Chimbote.

Otro evento contemporáneo a la UV3 y de enorme resonancia internacional, cuyo eco parece haberse apagado rápida e injustamente dada la crisis que sufriera el racionalismo internacional, es el mencionado Plan Piloto de Chimbote, presentada en sociedad con bombos y platillos por Sert en el VII CIAM de 1949 en Bérgamo, cuyo tema fue "Sobre la Arquitectura en el Arte". Previamente, en el VI CIAM de Bridgwater, 1947, Sert había presentado los avances del plan en lo que respecta a las unidades vecinales. El Plan Piloto de Chimbote, realizado por TPA, les representó el primer encargo para una ciudad existente aunque fue trabajado prácticamente *ex novo*. Nos deja el Plan Piloto de Chimbote los aportes, por primera vez dentro del urbanismo racionalista funcionalista, la consideración de las dimensiones naturales, culturales, sociales y simbólicas, antropológicas en general, que más tarde Keneth Frampton denominará regionalismo crítico y que la tercera generación de arquitectos modernos como Candilis, Josic, Alexander y otros aplicarán en sus propuestas urbanas y de ciudades por el mundo a partir de los 60. Dentro de estas dimensiones naturales, culturales, sociales, simbólicas y antropológicas tenemos la consideración del problema climático como tema central, que no fue considerado en la Ciudad de los Motores, revalorización del uso de los canales agrícolas construidos por los incas y el tapiz urbano con uso de las

tradicionales casas con patio. En Chimbote y luego en Lima, Para Sert, el clima constituyó una vía de acceso a las formas, tipologías y técnicas locales. También se incluyó en este plan el tema de la integración de las artes que Set trabaja al lado de Hans Hofmann.

Las combinaciones complejas de modernidad y tradición que se perciben aquí, junto a las de desarrollo y pobreza llevan a Sert a modificar sus propuestas arquitectónicas de forma más radical. La participación de la población es otro importante aporte que cobra vigencia especialmente en nuestros días. Figura en la memoria del plan: “El captarse el interés y cooperación de los habitantes de Chimbote es de suma importancia y debe hacerse todo lo posible para conseguirlo” decía la memoria del plan.

Las unidades vecinales que propone TPA en Chimbote son su segunda propuesta sobre el tema. La primera la realizan para la ciudad de los motores, tras tres intentos, desde octubre de 1944, sin que llegaran a construirse. Resulta también la segunda propuesta de unidades vecinales en suelo peruano, pues la UV3 se había proyectado antes y se presenta en setiembre de 1945 en El Arquitecto Peruano como parte del programa de vivienda de Bustamante y Rivero. A diferencia de la ciudad de los Motores, en Chimbote las unidades vecinales integran lo existente como las calles consolidadas, el teatro cine o las casas que construyó la CPS, antes de la llegada de la embajada CIAM. Las unidades vecinales estaban conformadas por cuatro tipos de vivienda con patio que rescata de tipologías tradicionales y Sert lo manifiesta en escritos como “The Rebirth of the Patio”.

La propuesta del centro cívico, el corazón de la ciudad, es otro de los grandes aportes del Plan Piloto de Chimbote, que incluye ¡una plaza de toros! que no figura en ninguno de los ítems de la Carta de Atenas y que responde exclusivamente a la cultura e idiosincrasia del lugar. En el centro cívico de Chimbote, que más o menos replicará en el centro cívico de Lima, se prefigura por primera vez el uso de edificios chatos sobre pilotes y con patios, conjuntamente con las torres-galleta y que, montados uno sobre el otro, nos dará el primer antecedente tipológico que explotará rotundamente y “pegará” como paradigma de la modernidad pocos años después en Lever House (1951) de Bunschaft y SOM. En Chimbote primero y luego en Lima, el urbanismo moderno se aleja de todo esquematismo *cartoateniense*. Hay demasiados temas nuevos que se irán incorporando al urbanismo moderno, aunque se tenga que esperar para ello hasta los 60. En los últimos años el Plan Piloto de Chimbote ha visto a muchos investigadores ocuparse nuevamente de él. Así lo testimonia la variada bibliografía que se ocupa del tema publicado en los últimos años.

Con respecto al Plan Piloto de Lima, una de las razones de su significación histórica radica en el hecho que es la primera vez que TPA y Sert¹⁵³, se vincula con una ciudad capital, de estado, sudamericano en este caso. Tras los fracasos de Ciudad de los Motores y Chimbote, Sert y TPA no pierden la esperanza de dejar su huella en Sudamérica. Por el lado peruano es el primer acuerdo del Consejo aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo tan pronto se organiza la ONPU en 1947, mediante el cual se daba prioridad al expediente urbano de Lima. Para la cultura urbanística peruana y limeña en particular, es la primera oportunidad en que la sociedad y la ciudad encargan un plan moderno e integral, el cual cuenta como asesor *ad-honorem* a uno de los abanderados de la modernidad racionalista- funcionalista, discípulo directo -y dilecto- de Le Corbusier y presidente de los CIAM.

Este instrumento pionero debía configurar la expresión formal de una idea de ciudad, dado su contenido instrumental y la manifestación jurídica en normas de acuerdo a los principios y métodos del urbanismo moderno aunque en una vertiente algo más “aSertada¹⁵⁴” que la funcionalista y por

¹⁵³ese año elegido presidente de los CIAM, en gran medida gracias a sus aportes realizados, y explotados inmediatamente, desde el Plan Piloto de Chimbote que viene trabajando desde 1946,

¹⁵⁴ En este caso está doblemente referido primero en cuanto a lo relativo a Sert y en segundo lugar referido a su homófona y parónima acertado, de acierto.

tanto, más humanizada que la tradicional ciamesa¹⁵⁵, que es la que finalmente, y desafortunadamente, se resuelve en Brasilia, la más lecorbusiana de las ciudades de la modernidad, más que Chandigarh inclusive, donde el maestro no pudo poner sus torres soñadas. Desde el punto de vista jurídico es la primera oportunidad en que toda norma urbanística a darse con posterioridad quedará articulada en un plan urbano y pueda ser considerada como verdadera regulación urbanística. Lo preocupante de todo esto es que esta experiencia de modernización de la ciudad no haya trascendido ni haya quedado registrado historiográficamente con la importancia debida. Por ejemplo García Bryce ni lo menciona en su clásica “La Arquitectura en el Virreinato y la Republica” de la Historia del Perú editada por Mejía Baca.

Desde el punto de vista metodológico, su importancia radica en que incorpora e involucra, instrumentos “nuevos” como un modelo de ciudad que sintetiza los más importantes elementos de política a escala regional, metropolitana y urbana. El sector Central, donde se pone en práctica casi de manera literal los postulados de la Carta de Atenas, y si no fue así es porque la fuerte carga histórica y cultural no lo permite sino por el contrario termina influyendo en los capitanes de esa modernidad doctrinaria quienes terminan por considerar las influencias del lugar en la propuesta. El centro cívico, y su réplica a escala vecinal, es el elemento urbano que representa la nueva función urbana, resultado de la interpretación del centro de poder y del espacio público más importante de la ciudad del urbanismo hispanoamericano. Desde la ciudad entera hasta las unidades vecinales articuladas por un sistema viario jerarquizado, inspirado en la regla de las 7V de Le Corbusier. La misma representación gráfica del Plan resulta inédita en la tradición local. Otro aspecto poco usual en la praxis de los arquitectos locales era el uso de las escalas consideradas en el Plan Piloto de Lima, escalas tan poco frecuentes diríase.

La dimensión práctica del plan tiene que ver con dos aspectos: la definición de la forma urbana y la cultura urbanística limeña. No obstante haber sido rebasado por la realidad de una manera rotunda, lo cual lo invalida inmediatamente, el plan deja su huella en la estructura urbana de la ciudad debido al desarrollo de instrumentos deducidos del análisis de las condiciones formales de la ciudad existente y, además, porque su elaboración comprometió política y técnicamente a la élite intelectual responsable de las decisiones técnicas y políticas en otro momento, así como impactó fuertemente en círculos académicos y de enseñanza de la arquitectura de entonces. El plan fue internalizado por los dirigentes, técnicos comprometidos, la vanguardia y los alumnos, quienes adoptan y adaptan en un futuro inmediato los elementos del plan. Pero también ciertos rasgos funcionales y formales del plan, congénitos a la estructura urbana, fueron parte de esa idea de ciudad compartida por muchos.

Contrariamente a lo sucedido en Buenos Aires, Bogotá y Chimbote con los planes de Le Corbusier y Sert, en Lima no hay oposición al plan. Acá no se piensa como en Buenos Aires o Bogotá que estos tíos están chiflados, fumados, o algo por el estilo, o como en Chimbote donde se piensa en la misma Corporación del Santa que “el Plan es impracticable”. Todo ello, no obstante la inviabilidad de gran parte de las propuestas, especialmente la referida al sector central y el Centro Cívico. No hubo oposición al Plan, salvo unas voces discrepantes pero que no hicieron mucho ruido; pero tampoco hubo mucho entusiasmo en la colectividad, salvo entre los profesionales y tecnócratas, y sí hubo mucha indiferencia, por lo que Espacio tuvo que salir a promover el tan ansiado plan moderno. Tanto la experiencia como el plan mismo significaron la entrada de Lima a la modernidad urbana, al planeamiento moderno de ciudades, y siendo de la mano de un padrino como Sert, mejor aún.

El Plan Piloto es la primera etapa del Plan Regulador de Lima que desarrolla la ONPU. El primero, asesorado por TPA y Sert, vela por el crecimiento ordenado, delimitando su perímetro, y articulando con un sistema vial interno debidamente jerarquizado que a su vez se articula con otro

¹⁵⁵ Ciamesa, relativo a CIAM, Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. En este caso se considera ciudad tradicional del CIAM a aquella realizada bajo el formato de la Carta de Atenas.

externo que lo conecta con la región y el país. Ve asimismo por el modelo de crecimiento de ciudad deseada, aspectos asociados a la estructura urbana, la zonificación, tipologías residenciales, edificatorias, etc. En tanto, el Plan Regulador, desarrollado por la ONPU, sería estudio más específico y detallado basado en los lineamientos del Plan Piloto. El Plan Regulador define los sistemas de utilización de las zonas en las que se dividió la ciudad, el régimen de alturas y normas para la edificación, las densidades de población, los perfiles, secciones transversales, intersecciones, estacionamientos, iluminaciones y arborizaciones de las vías, la planificación de los servicios públicos, la forma como deben ejecutarse los abastecimientos y en general todos los aspectos que deben tenerse en cuenta para el buen desarrollo de la ciudad. La forma de la edificación y de los sistemas estructurantes, así como las herramientas de gestión correrían por cuenta del Plan Regulador.

El Plan Piloto fue aprobado por Resolución Suprema N° 256 del Ministerio de Fomento y Obras Públicas del 12 de setiembre de 1949. A partir de ese momento se autoriza a la ONPU a efectuar los estudios del Plan Regulador de Lima de acuerdo a los lineamientos generales del Plan Piloto. Asimismo el trazado del plan arterial considerados en el plan Piloto. De este plan arterial se efectuaron vías importantes como la circunvalación y la av. Morales Duárez, vías de carácter metropolitano y regional respectivamente, con los que la ciudad de Lima, por primera vez deja de depender de la estructura vial milenaria encontrada por los conquistadores.

Uno de los aciertos del plan es que entierra para siempre el proyecto de avenida Central, tras cincuenta años de clamor popular, que partiendo desde la Plaza Bolognesi y empalmando con el Jirón de la Unión llegaría al distrito del Rímac. Muchas de las propuestas contenidas en el plan no llegaron a aplicarse por diversos motivos tanto de índole político como técnico. La primera razón estriba en que al concluirse el Plan el poder estaba en manos del golpista Odría. Otra razón que atentó contra su aplicación está en la nueva configuración social del suelo de la ciudad que durante la década de los 50 se sigue invadiendo por olas de migrantes, que traen abajo toda planificación que desde los inicios no los había considerado, lo cual impide el control ordenado del crecimiento, con repercusiones negativas en su materialización.

En el caso del Plan de Bogotá hay quienes le atribuyen responsabilidad a la crisis internacional del movimiento moderno y la decadencia de los planteamientos de Le Corbusier, quienes contribuyeron a diezmar el interés técnico sobre los posibles aportes o virtudes instrumentales. Nosotros creemos que eso no es cierto para el caso de Lima, pues por estos lares el aprecio por las enseñanzas del maestro se extendieron por muchos años más como lo han testimoniado la praxis y la docencia de muchos de la “gloriosa” promoción UNI-1961 entre los que destacan y destacaron José Bentín D.C., Franco Vella Z., Miguel Cruchaga, Emilio Soyer, Freddy Cooper, Eugenio Nicolini, entre otros. Ni qué decir de Quique Ciriani, promoción 57, lecorbusiano hasta el tuétano. Sert no tenía tantos detractores como Le Corbusier, además era la ONPU la que llevaba todo el peso y responsabilidad de la propuesta, en todo caso el joven jedi, Sert, había contribuido en cierta medida con la humanización de la propuestas del Darth Vader de la modernidad¹⁵⁶, quien en ese momento encabezaba el lado oscuro del movimiento. En el caso del Plan Piloto de Lima, el fracaso en sus aplicaciones van sobre todo por el lado del crecimiento irracional de la ciudad que escapa a todo criterio de planificación y que en ningún momento fue considerado sujeto de planificación sino por el contrario cáncer para su erradicación. La ciudad es rebasada por la realidad, mágica-realista, y al haberse quedado sin el soporte técnico de un plan útil, tardaría todavía 18 años después en acometer el siguiente plan.

El Plan Piloto fue el resultado de la presión de los sectores progresistas de la arquitectura y el urbanismo liderados por Fernando Belaúnde Terry y Luis Dorich apoyados en la prédica de la revista El Arquitecto Peruano, pero también por acción del grupo Espacio en general y algunos de sus miembros en particular. Espacio exigía la modernización de la arquitectura, el arte y por ende la ciudad, aunque su lucha explícita apuntaba a la arquitectura y el arte. Luego de una década de

¹⁵⁶ En referencia a Le Corbusier

fructíferos resultados en el campo del urbanismo con su institucionalización y materialización de la primera obra urbana eminentemente moderna, la UV3; el primer plan moderno peruano bajo el formato CIAM, Chimbote, el terreno estaba preparado para la primera comunión urbana moderna de la ciudad de Lima con la modernidad internacional bajo el formato CIAM-aSertado. En ese lapso de 1 año (17 meses) que separa la entrega del plan piloto de Chimbote y el Plan Piloto de Lima, la UV3 se culmina casi al mismo tiempo que el plan Piloto de Lima, se ha alumbrado al trío de instrumentos y obras más notable que produce la urbanística moderna en el Perú, y que al mismo tiempo son los primeros. Los tres de gran valor internacional, aunque la historia aún no les haga justicia plena. Es el comienzo de un nuevo ciclo. Ello implica el fin de otro, como si todos los esfuerzos se hubieran agotado en la empresa y sus celebrados logros.

Para dar cumplimiento al Plan Regulador de Lima en su primera etapa, el Plan Piloto, la ONPU recibió de Sert el ofrecimiento de asesor *ad honorem*, quien venía desempeñándose como consultor del Plan Piloto de Chimbote contratado por la Corporación del Santa. Desde ese año (1947) contaba entre sus títulos el de Presidente de los CIAM. Qué más se podía pedir: un “Principal” de la modernidad trabajando gratis para la ONPU y el PPL. Tal como lo habíamos afirmado en nuestras hipótesis, Sert y Wiener en el Perú son el resultado de la labor de espionaje o inteligencia “urbanística” del Departamento de estado norteamericano, entonces en guerra contra el eje, que a través de Sert y Wiener otea el panorama en Sudamérica. Esta dupla de conferencias y establece contactos con profesionales y funcionarios locales. La Figura cosmopolita de Sert, ciudadano del mundo, participe de los CIAM y autor de libros de la vanguardia urbanística internacional se presta para los fines del departamento de estado. Gracias a las visitas y los contactos que Wiener y Sert establecen en nuestro territorio consiguen trabajar y colaborar en los Planes Piloto de Chimbote y Lima.

En líneas generales el Plan Piloto de Lima no tuvo repercusión física en la ciudad, a excepción de las grandes arterias que permitieron estructurarla vialmente, sin embargo caló hondo la manera de hacer planes modernos, y la intelectualidad, proyectistas, funcionarios bebieron del método y puede decirse que la repercusión ideológica fue tan grande que en materia de urbanismo y planificación no había vuelta hacia atrás. En materia de planeamiento de la ciudad, Lima, la niña se había hecho mujer. El plan como proceso fue útil para la ciudad de Lima por cuanto la ciudad ingresa a un estadio de la praxis urbana y familiarización de las técnicas e instrumentos de la vanguardia urbanística en el planeamiento moderno.

El Plan Piloto de Lima, conjuntamente con el de Chimbote y los demás planes y obras de TPA en Latinoamérica constituyen el esfuerzo más notable en el mundo del urbanismo desde la segunda guerra y que, en cierta medida debido al hermetismo con respecto a este capítulo de su obra (de Sert), no se difundió debidamente. Y también seguramente porque los CIAM se le vinieron encima y debió haber quedado como el malo de la película considerando además los fracasos hasta llegar al Plan Piloto de La Habana. Con todo, las ideas expresadas en estos planes son de enorme trascendencia histórica, tanto para la historia de los CIAM y del movimiento moderno en su conjunto, pues es la respuesta para transformar la ciudad funcional de los CIAM de antes de la II Guerra Mundial. Reintroduce la plaza cívica renacentista reelaborada, propone viviendas de baja altura y alta densidad a diferencia de las *unités* corbusianas, en calidad de elemento básico del tejido urbano y marcan la pauta hacia una variedad de intentos realizados en los 60 y 70. La ciudad de los motores en cierta medida, pero sobre todo Chimbote y Lima representan el momento glorioso y ascendente de ese urbanismo que en Bogotá adquiere ribetes delirantes, aunque desde el punto de vista metodológico sea el más importante esfuerzo en esa forma de planificación. Sólo que aquí va TPA acompañando a Le Corbusier y la personalidad de una figura así, por si sola basta para zanjar cualquier discrepancia.

No hay que perder de vista que tanto los planes pilotos de Chimbote y Lima, así como el resto de la obra de Sert y TPA en Latinoamérica, constituyen la megaexperimentación de las teorías de la preguerra y que al ser aplicada después de la II Guerra ponen en crisis los postulados de dichas teorías, pero que sin embargo servirán para, vía ensayo y error, sacar las conclusiones necesarias

para una praxis urbana y una vida mejor en un futuro inmediato, que también ya es pasado. Años después el propio Sert reconocería los errores.

Como instrumento urbanístico y de gestión de la modernidad, el Plan Piloto de Lima es el temprano monumento de la modernidad urbanística internacional que, los técnicos peruanos de la ONPU, liderados por Dorich y su Sertvicial asesor, nos dejaron. Ello no obstante los Sert-vicios y desaSertadas propuestas en que incurre, y que a la luz de la historia resultan relativamente sepultadas por otros aspectos que el tiempo se ha ocupado en dar relieve. El Pan Piloto de Lima, fue el primer plan moderno que tuvo una ciudad capital en el mundo bajo el formato CIAM, el cual se adapta en nuestro territorio, pues teníamos los elementos suficientemente poderosos que le harían frente: clima, cultura, paisaje, lugar, tradiciones. Sobre todo, cultura. Esto ha despecho de lo que dijera Le Corbusier sobre el Plan Piloto de Bogotá, tratando de desconocer la existencia del anterior Plan Piloto de Lima.

En cuanto a estructuración de la ciudad, el Plan Piloto de Lima significó una oportunidad perdida para que la ciudad se volcara al mar y le diera vista, no obstante que se estaba consolidando, sin planificar, la fachada marítima de la ciudad, tal como lo considera la ONPU en el plano de usos del suelo. Lo mismo podemos decir de la ocasión perdida para que la ciudad dialogue con el “hablador”. Hasta hoy la ciudad vive de espaldas al río. El viejo “hablador” farfulla de toda la vida y no hay quien le devuelva el saludo o le tome un vistazo o repose a sus orillas. Bien pudo haber sido la gran reserva de área verde que la ciudad necesita. Otra oportunidad desperdiciada fue el no haber contemplado los grandes parques urbanos de los que gozan las grandes ciudades: el bosque de Bologna en París, Hyde Park en Londres, Central Park en Manhattan, el Bosque de Chapultepec en México D.F. o el Parque Metropolitano en Santiago. Si bien en el plano de usos del suelo existe una reserva enorme de área libre en el centro de la metrópoli, el centro de ella, que aparece con el número 41, está destinado para ciudad universitaria, y actualmente está ocupada por el Parque Las Leyendas y la ciudad Universitaria de la Universidad Católica. A ambos lados de esta tira, aparecen con el número 47 dos grandes bolsones que si bien son áreas rústicas, no constituyen explícitamente reservas para el gran pulmón de la ciudad. Igualmente, de haber seguido el ejemplo del Parque metropolitano Santiaguino, otro pudo haber sido el destino de los cerros San Cristobal, El Agustino, El Pino, San Cosme.

Nos deja el Plan Piloto sus herramientas, pero también su metodología. Igualmente un enfoque de realización con criterio integral, con estudios y propuestas que van de lo general a lo particular, y con la observación de etapas para la realización de los proyectos y las obras. Asimismo, el plan recurre al enfoque regional, con la identificación de regiones alimenticias, suburbanas y urbanas, para abordar a nivel macro los problemas de la ciudad, aunque esto sea tributario del enfoque regional debido a Geddes y a la tradición anglosajona. La Carta de Atenas hace suyo el enfoque regional, aunque la modernidad funcionalista, al aplicar el análisis regional, lo convierte en casi un saludo a la bandera, sin el rigor de la tradición anglosajona.

El sistema arterial propuesto en líneas generales viene a ser un acierto en la estructura de la ciudad, aunque lamentamos algunas cosas más que pudieron hacerse. Celebramos eso sí algunos proyectos que se destierran del imaginario colectivo como el de la cuestionada avenida Central, que partiendo desde la Plaza Bolognesi se proyectaba al distrito del Rímac, sobre el mismo Jr. De La Unión y la Plaza de Armas. Del mismo modo se entierra toda posibilidad de ampliar el pasaje Santa Rosa, que partiendo desde la Plaza de Armas empalmaría con la avenida Tacna, devirtuando la trama de la ciudad y destripándola. El Plan piloto resuelve apropiadamente el tema de los accesos a la ciudad provenientes del norte, centro y sur del país, mediante vías que irían acompañadas de fajas de terreno *non edificandi para uso verde*. El plan piloto no es responsable de las grandes avenidas que se abrieron en el centro de la Lima antigua, éstos ya se habían proyectado con anterioridad y se continúan con la ONPU, que los hace suyos e intenta el circuito con la ampliación de la avenida Roosevelt hasta la avenida Abancay.

En cuanto al sistema vial, el ejemplo del plan del Gran Londres pudo haber servido para tomar precauciones respecto al viario de una Lima que se metropolitanizaba a pasos gigantes. Tan sólo el anillo en torno al damero de Pizarro que no llega a completarse, las vías que reemplazaban a las antiguas murallas funcionan anularmente, aunque inconclusas o sin llegar a cerrar el circuito. Lo mismo podemos decir de la vía de circunvalación y su continuación con la vía al Callao, todas ellas segmentos de anillos que no llegan a cerrarse. También se puede decir lo mismo de la gran vía costanera que necesita Lima y que nunca llega a proyectarse como una autopista periférica o marítima, no obstante la consolidación urbana que propone el plan para el borde marítimo de la ciudad. Ni hablar del tren metropolitano subterráneo, que aún hoy sigue recibiendo el rechazo de muchos, sin llegar a comprender que sin él más es lo que pierde la ciudad. Nunca llegó siquiera a plantearse no obstante la semicentenaria presencia en suelos europeos demostrando su utilidad en el transporte diario de cientos de miles de personas.

En cuanto al tema de los usos de la tierra, es donde el plan muestra su más rotundo fracaso, pues tan sólo unos pocos años luego de aprobado el plan, éste ya se encontraba obsoleto en cuanto a las precauciones en el uso del suelo debido al problema de los asentamientos informales que como producto de la inmigración del campo a la ciudad, desbordó todo cálculo planificador. Una gran franja al norte del río Rímac ha sido ocupada, y es una más del rosario de asentamientos que de manera clandestina ocupan ya las faldas de los cerros en Comas, el Agustino y otros lugares. Se desperdició una gran oportunidad de planificar el suelo para los inmigrantes y para el buen funcionamiento de una ciudad más inclusiva. En este sentido podríamos hablar de un planeamiento “exclusivo”, segregacionista, o *apartheid planning*. Son destacables como aciertos algunos sectores que fueron considerados con mucho tino por el plan: la industria, al norte de la ciudad, entre la vía férrea y la av. Colonial, y que durante 35 años aproximadamente cumplió con creces su localización; también fue un acierto la localización de la residencia, que a modo de unidades vecinales se ubicó sobre la av. Colonial, complementado lo realizado en la UV3, desde Lima hasta el Callao, aunque no se volverían a repetir más UV3 en el camino.

Otro de los grandes fracasos del Plan Piloto fue la batalla por el sector central que libró contra nadie, pues las voces disidentes no se manifestaron nunca. Sin embargo la perdió. Y la perdió por un lado por lo utópico de la propuesta, un plan Voisin “acholado”, que para nada consideraba la propiedad privada, haciendo tabula rasa del sector central, respetando muy poco de lo construido, y erigiendo “galletas” de hasta 23 pisos. Eran los privados quienes tenían que gestionarla, pero sus límites de propiedad se habían borrado mediante la “socialización del suelo”. Pero sobre todo no pudo realizarse por falta de recursos, irónicamente la pobreza salvó el centro histórico de Lima, pues muy pocos edificios de gran altura se construyeron desde entonces. También podemos celebrar que no se hayan podido realizar los grandes bolsos de estacionamiento, una intromisión, otra, innecesaria en la trama de la ciudad.

La dinámica propuesta resulta interesante como herramienta de trabajo, y en el caso del Plan Piloto, resulta revelador el uso de los esquemas para representar una situación que conlleva a otra situación y ésta a otra, y así sucesivamente. Es la primera vez que en esta parte del territorio apreciamos planos o esquemas de esta naturaleza, los cuales están emparentados con el arte abstracto, el purismo y el neoplasticismo cromático, y hasta con el *comic* norteamericano. Esta dinámica propuesta nos muestra cómo las partes se relacionan con el todo, creando relaciones complejas que sólo pueden darse en una gran ciudad.

El centro Cívico no es una lección que se obtenga directamente de las versiones clásicas del Plan Piloto, pero para ello tenemos que remitirnos al Plan elevado al Consejo Nacional de Urbanismo, donde es el proyecto de Centro Cívico de Sert (70 has. Aprox.) el que figura, y que más tarde Dorich modificará por otro monumental, pero que comparado con la propuesta de Sert, no deja de verse modesto a pesar de sus aprox. 24 has. Es a Sert y a Wiener a quienes debemos la difusión de la propuesta de Centro Cívico y que ellos realizan desde prestigiosas revistas internacionales. Para TPA era el proyecto lo sustantivo de sus planes y para Lima no hay proyecto integral a exhibir (salvo el Centro Cívico y el Sector Central) como en la ciudad de los Motores, Chimbote, Bogota,

Cali, Medellín y La Habana. El urbanismo o la planificación era concebida desde la arquitectura y para la arquitectura. Destacan en el planteamiento del Centro Cívico las consideraciones del clima y la tipología de edificios bajos con patios, al igual que en la propuesta de los edificios del sector central. Pronto, 3 años después, veremos la tipología hecha realidad en Manhattan por obra de Bunshaft y SOM. El éxito de la tipología del Centro Cívico pervivirá por muchos años en el país, pues todas las ciudades de provincia quieren uno, y las que lo consiguen lo hacen con dudosa calidad. Por otro lado fue probablemente una de las tipologías favoritas que se trabajaban en los Talleres de Diseño y de los que sustentaban el proyecto de grado en la FAUA-UNI durante muchísimos años.

A diferencia de los planes de Le Corbusier para Buenos Aires (1937 y 1947) y Bogotá (1951), de TPA para la Ciudad de los Motores y otros en Latinoamérica, el Plan Piloto de Lima utiliza por primera vez, gracias a la formación norteamericana en planificación de Dorich, y de manera rudimentaria, datos estadigráficos referentes a incipientes técnicas de investigación empírica, más a tono con la tradición anglosajona de la planificación regional. Esos datos estadísticos de investigación empírica están referidos a población, parque automotor y uso de las vías. Por otro lado el Plan piloto genera información propia con datos proporcionados por organismos del sector público, encargando adicionalmente la elaboración de un mapa aerofotográfico a la Fuerza Aérea del Perú, con el que elaborará el plano más valioso de Lima Metropolitana del pasado siglo (1954). La elaboración del Catastro de Lima constituyó para la ONPU el mito de Sísifo, pues cuanto más se acercaba a su culminación, nuevamente tenía que comenzar con los nuevos asentamientos que se iban formando.

De haber contado en su presentación con una perspectiva tal como si la tuvieron los planes de la Ciudad de los Motores, Chimbote y Bogotá o un dibujo con la contundencia de la cité d'Affaires del Buenos Aires de Le Corbusier (cinco luminosas torres destando en la oscuridad de la noche porteña), estamos convencidos que su impacto internacional habría sido mayor por cuanto dichas imágenes sirven para adornar e ilustrar los textos, que difícilmente habrá editor que no caiga seducido ante ellas.

Hoy, Agosto de 2012, sigue vigente en Lima, a falta de actualización, el Plan de Desarrollo Metropolitano 1990-2010, el cual lleva en su ADN, tras 63 años, el código genético heredado del Plan Piloto de Lima de 1949, por lo que podemos decir que nos regimos por un Plan que en su esencia y concepto, no es más que la reencarnación metodológica del antiguo Plan Piloto de Lima, documento largamente soñado por los prohombres de nuestra modernidad urbanística en la década de los 40 del pasado siglo.

Independientemente de sus aciertos y desaciertos, el principal valor del Plan Piloto de Lima radica en que siendo el primer intento de planificación integral de la ciudad de Lima, pone al Perú en el mapa fundacional de la urbanística y el planeamiento moderno, al ser el primer plan oficial de la modernidad racionalista-funcionalista, realizado bajo el formato de la Carta de Atenas y los CIAM, en darse a conocer en el mundo, realizado para una ciudad capital, como encargo oficial, aprobada oficialmente, y de gran significación para el derecho urbanístico local. No solamente eso, pues además se pone en ejecución los lineamientos aprobados del Plan Piloto, especialmente en lo que respecta al sistema arterial, lo cual deja una profunda huella en la estructura urbana de la ciudad. Y lo que más nos llena de orgullo, es que se trata de un trabajo realizado por una institución local, la ONPU, con técnicos locales, bajo la dirección de un planificador local, Dorich, y asesorado por el entonces Presidente de los CIAM, una de las principales figuras de la modernidad, Jose Luis Sert, cuya sola presencia le otorga al plan una suerte de "Acreditación CIAM".

El primer instrumento oficial de la modernidad urbanística funcional que se formula y se pone en ejecución en el mundo es el Plan Piloto de Lima, instrumento de gestión *made in Peru*.



Fig. 218. Lima Metropolitana. Algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias. ONPU, 1954, Lima.

Fuentes Consultadas

Bibliografía

AGRUPACIÓN ESPACIO

1947_a “Expresión de Principios”, en Diario *El Comercio*, 15 de Mayo, 1947. Lima.

1948 El Plan Piloto de Lima. Una obra de previsión desarrolla la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Paul Lester Wiener y José Luis Sert. Diario *El Comercio*, 9 de dic. 1948. Lima.

1949-51 Revista *Espacio*. Colección 1947-1950.

1950 El Planeamiento en el Urbanismo. *Espacio* 6, 1950. Lima

ARANGO, Silvia y otros

1991 *Modernidad y Posmodernidad en América Latina – Estado de debate*. Editorial Escala – Historia y Teoría Latinoamericana, 1991, Bogotá

BALLENT, Anahi

1995 *El Diálogo de los Antípodas: Los CIAM y América Latina. Refundación de lo Moderno y Nuevo Internacionalismo en la Posguerra*, Secretaría de Investigación en Ciencia y Técnica, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA, 1995, Buenos Aires.

BASADRE, Jorge

2005_a *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. Orbis Ventures SAC, T. 14, Empresa Editora El Comercio, 2005. Lima.

BELAUNDE TERRY, Fernando

1943 “Algunos Aspectos Generales del Problema Urbano en Lima”, en Revista *El Arquitecto Peruano*, Dic, 1943. Lima

1944 “Introduciendo la Idea de las Unidades Vecinales” en Revista *El Arquitecto Peruano*, Jun. 1944. Lima

1947 “Una Obra en Marcha: La Introducción de las Unidades Vecinales y el Inicio de la Número 3”, en Revista *El Arquitecto Peruano*, Mar. 1947. Lima

- 1949 "Lugares de Trabajo y Lugares de Vivienda", Rev. *El Arquitecto Peruano*, Ene. 1949, Lima.
- 1950 Puntos de Vista. El Plan Piloto de Lima. *El Arquitecto Peruano*, N° 150-151, Lima Perú.
- BENAVIDES SOLÍS, Jorge
- 2009 *Diccionario Urbano. Conceptual y Transdisciplinar*. Ediciones del Serbal, 2009. Barcelona.
- BENEVOLO, Leonardo.
- 1967 *Orígenes de la Urbanística Moderna*. Ediciones Tekne, 1967. Buenos Aires.
- 1994_a *Historia de la Arquitectura Moderna*. Ed. Gustavo Gili, 7° edición, 1994. Barcelona.
- 1994_b *Orígenes del Urbanismo Moderno*. Celeste ediciones, 1° reimpresión, 1994. Madrid.
- BENEVOLO, Leonardo; MELOGRANI, Carlo y GIURA, Tommaso
- 1979 *La Proyección de la Ciudad Moderna*. Ed. Gustavo Gili, 1979, Barcelona.
- BENTIN DIEZ CANSECO, José.
- 1989 *Enrique Seoane Ros. Una Búsqueda de Raíces Peruanas*, UNI-FAUA- 1989, Lima.
- BIANCO, Mario.
- 1949 "El Tamaño de Lima", en *El Comercio*, 13.05.49
- 1950 "Respetemos la Zonificación Urbana", en Revista *Espacio 4*, Abril, p. 11, 1950. Lima.
- 1952 "Urbanismo Integral", en Revista *El Arquitecto Peruano*, Oct-Nov, 1952. Lima.
- BOESIGER, W.
- 1982 *Le Corbusier*. Ed. Gustavo Gili, 5° edición española. Estudio paperback, 1982. Barcelona.
- BORGATELLO, Octavio.
- 2005_a "LIMA, 1947" en ROVIRA GIMENO, Josep M. (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, pp. 138-39. Fundación Joan Miró, 2005, Barcelona.
- CASTILLO DAZA, Juan Carlos del; URRE U, Tatiana *et al.*
- 2008 *Bogotá Años 50. El Inicio de la Metrópoli*. Univ. Nac. de Colombia, Fac. de Artes, Bogotá.
- CASTILLO GARCÍA, Rodolfo
- 2005 *La Planificación Urbana del Área Metropolitana Lima-Callao 1988-2004 ¿Causa Perdida o Reto Posible? Una Aproximación desde una Perspectiva Emergente y Proactiva*. Tesis de Maestría en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, PUC Chile. 2005, Stgo. de Chile.
- CASTRO POZO DÍAZ, Hildebrando
- 2007 *Derecho Urbanístico*. Editorial Grijley EIRL, 2007. Lima.
- CHOAY, Françoise
- 1976 *El Urbanismo. Utopías y Realidades*. Editorial Lumen, 1976, Barcelona.
- COMUNIDAD DE MADRID. Consejería de Obras Públicas, -Urbanismo y Transporte.
- 2003 *Plan Bidagor 1941-1946. Plan General de Ordenación de Madrid*. Ed. Nerea, 2003. Madrid
- COSTA, Xavier
- 1997 "Arte, Guerra y Espacio Público" en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, arquitecto en Nueva York*, pp. 9-11, 1997. Barcelona.
- COSTA, Xavier; y HARTRAY, G. (editores)
- 1997 *Sert, Arquitecto en Nueva York*. Museo d'Art Contemporani de Barcelona, 1997. Barcelona
- CUADRA K. Manuel
2011. *Arquitectura en América Latina: Perú, Bolivia, Ecuador y Chile*. INIFUA-FAUA-UNI. Lima.
- DELFANTE, Charles.
- 2006 *Gran Historia de la Ciudad. De Mesopotamia a Estados Unidos*. Ababa editS, Madrid.
- DORICH TORRES, Luis
- 1948 "Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Primera) Memoria (1947)". En Diario Oficial *El Peruano*, 25-06-1948, p. 3. Lima.
- 1949 "Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Segunda) Memoria (1948)". En Diario Oficial *El Peruano*, 01-07-1949, p. 3. Lima.
- 1949_a "Discurso *In Memoriam* del Ing. Alberto Alexander" en Revista *El Arquitecto Peruano* N° 160, s/p, Nov., 1949. Lima
- 1950 "Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Tercera Memoria (1949)". En Diario Oficial *El Peruano*, 13-07-1950, p. 3. Lima.
- 1950_a "Ecos de las Sugerencias de Don Luis Montero Tirado", en Revista *El Arquitecto Peruano* N° 150-151, 1950. Lima.
- 1950_b "Circulación", en Revista *El Arquitecto Peruano* N° 160, Nov. 1950, Lima

- 1951 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Cuarta) Memoria (1950)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 17-09-51, p. 3. Lima.
- 1952 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Quinta) Memoria (1951)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 22-12-52, p. 3. Lima.
- 1953 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Sexta) Memoria (1952)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 10-12-53, p. 3. Lima.
- 1954 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Sétima) Memoria (1953)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 23-11-1954, p. 5. Lima.
- 1955 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Octava) Memoria (1954)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 07-12-1955, p. 8. Lima.
- 1956 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Novena) Memoria (1955)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 10-11-1956, p. 4. Lima.
- 1957 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Décima) Memoria (1956)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 04-10-1957, pp. 3-4. Lima.
- 1958 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Décimoprimer) Memoria (1957)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 05-11-1958, pp. 6-7. Lima.
- 1959 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Décimosegunda) Memoria 1958”. En Diario Oficial *El Peruano*, 21-10-1959, p. 8. Lima.
- 1960 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Décimotercera) Memoria 1959”. En Diario Oficial *El Peruano*, 07-11-1960, p. 9. Lima.
- 1961 “Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. (Décimocuarta) Memoria (1960)”. En Diario Oficial *El Peruano*, 11-12-1961, p. 2. Lima.
- 1996 *Al Rescate de Lima*. 1° edic. Impresión SAGSA, 1997. Lima.
- 2000 Fernando Belaúnde Terry y la Planificación en el Perú. En *Construyendo el Perú II. Aportes de Ingenieros y Arquitectos*, Universidad Nacional de Ingeniería, Proyecto Historia-UNI, pp. 233-244. Lima.
- DRIANT, J. C.
1991 *Las Barriadas de Lima. Historia e Interpretación*, IFEA-DESCO, 1991. Lima
- DUCCI, María Elena
2009 *Conceptos Básicos de Urbanismo*. Ed. Trillas, 2009, México. D.F.
- EL COMERCIO de Lima, Diario
1948 Plan Piloto de Lima. 9-12-1948, Lima.
- EL PERUANO, Diario Oficial
1948 Las Urbanizaciones en Lima y la Producción de Artículos alimenticios. Editorial en *El Peruano*, 2-4-1948, p. 1. Lima.
- 1948_a Prohibición de Formar Nuevas Urbanizaciones en la Provincia de Lima. Editorial en *El Peruano*, 6-4-1948, p. 1. Lima.
- 1948_b El Suministro de Artículos Alimenticios. Editorial en *El Peruano*, 09-04-1948, p. 1. Lima.
- FERNÁNDEZ GÜELL, José Miguell
2006 *Planificación Estratégica de Ciudades*. Editorial Reverté, 2006. Barcelona.
- FORERO S., Fabio y FORERO, Jenny
2008. *Las Urbanizaciones Pre-Modernas y Modernas en Bogotá*. U. La Gran Colombia, Bogotá.
- FRAMPTON, Kenneth
1996 *Historia Crítica de la Arquitectura Moderna*. Ed. Gustavo Gili, 1996. Barcelona.
- FREIXA, Jaume
1981 *Josep Lluís Sert*. Ed. Gustavo Gili, Estudio Paperback, tercera edición, 1981, Barcelona.
- GALANTAY, Ervin Y.
1977 *Nuevas Ciudades. De la Antigüedad a Nuestros Días*. Editor Gustavo Gili, 1977, Barcelona.
- GARCIA ESPIL, Enrique
2006 *Hacer Ciudad. La construcción de las metrópolis*. Ed. Nobuko, 2006, Buenos Aires.
- GASTELUMENDI, Ernesto (Presentador)
1990 *Plan Piloto de Lima 1949 Centro Cívico de Lima 1950*, UPRP-FAU, 1990. Lima.
- GIEDION, Sigfried
2009 *Espacio, Tiempo y Arquitectura*. Edición Definitiva. Editorial Reverté, 2009. Barcelona
- GRAVAGNUOLO, Benedetto
2009 *Historia del Urbanismo en Europa. 1750-1960*. Ediciones Akal S.A. 2009. Madrid

- GUNTHER, Juan
1983 *Planos de Lima, 1613-1983*. Municipalidad de Lima, PETROPERU, 1983. Lima.
- GUTIERREZ, Ramón
1992 *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Edic. Cátedra. Segunda edición, 1992, Madrid.
1996 "Arquitectura Latinoamericana. Haciendo Camino al Andar" en *Arquitectura Latinoamericana en el Siglo XX*. Lungwers editores, 1996, Barcelona.
1997. "La Centralidad Desde la Periferia: Construir Desde la Realidad" en GUTIERREZ, Ramón (autor), *Arquitectura Latinoamericana. Textos para la Reflexión y la Polémica*. Epígrafe Editores S.A, 1997. Lima.
2002 *Héctor Velarde*. Epígrafe editores, 2002. Lima
- GUTIERREZ, RAMÓN et. ál (coordinador)
1996 *Arquitectura Latinoamericana en el Siglo XX*. Lungwers editores, 1996, Barcelona
- HALL, Peter
1996 *Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX*. Ediciones del Serbal, 1996. Barcelona.
- HARTRAY, Guido
1997 "Cronología de Textos y Proyectos" en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, Arquitecto en Nueva York* pp. 147-167, 1997. Barcelona.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Carlos Eduardo.
2004 *Las Ideas Modernas del Plan Para Bogotá en 1950: El Trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*, Alcaldía Mayor de Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo, 2004, Bogotá.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Alfredo
2010 "Funcionalismo" en UÑA, O. y HERNÁNDEZ, A. (Directores) *Diccionario de Sociología*, ESIC editorial, pp. 594-596, 2004. Madrid.
- HYDE, Timothy
2005 "La Habana 1955" en ROVIRA, Josep (editor) *Sert 1928-1979. Medio Siglo De Arquitectura. Obra Completa*, pp. 199-201. Fundación Joan Miró, 2005. Barcelona.
2008 "Planos, Planes y Planificación". En MUMFORD, Eric y SARKIS Hashim (editores), *Josep Lluís Sert. The Architect of Urban design, 1953-1969*. Yale University y Harvard University Graduate School of Design, 2008. Nueva York.
- KAHATT, Sharif S.
2006 "La Construcción del Ideal Urbano. Peabody Terrace y la síntesis de la arquitectura y el urbanismo en la obra de José Luis Sert". En *Ur[b]jes*, Revista de ciudad, urbanismo y paisaje, Vol. 3, enero-diciembre, 2006. Lima.
- KOSTOF, Spiro
1988 *Historia de la Arquitectura. T. 3*. Alianza Editorial, 1988. Madrid.
- KRUFT, Hanno-Walter
1990 *Historia de la Teoría de la Arquitectura* Tomo II. Alianza Editorial, 1990, Madrid.
- LOPEZ SORIA, José Ignacio
1988 "Las Logicas de la Modernidad". Revista *Huacan*° 2, FAUA-UNI, Abril, pp 4-9, 1988. Lima.
- LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo
2010 *Diccionario de Términos Sobre la Ciudad y lo Urbano*. Edit. Biblioteca Nueva, 2010, Madrid.
- LOZANO BARTOLOZZI, María del Mar.
1998 *Lo Mejor de la Ciudad Contemporánea*. Vol 30 de colección de arte. Historia 16, historia viva, S.L, 1998. Madrid.
- LUDEÑA, Wiley
1994 *Lima: historia y urbanismo. De la "ciudad moderna", la modernización desarrollista al desborde barrial. 1940-1970*. Tomo IV. Texto inédito.
1996 *Städtebau und Wohnungswesen*. Die Interventionen des Staates 1821-1950. Verlag Dr. Köster, 1996. Berlín.
1997 *Ideas y Arquitectura en el Perú del Siglo XX. Teoría, Crítica, Historia*. Samsa, Servicios Editoriales Múltiples SA, 1997. Lima.
2003 "Urbanismo Moderno en el Perú. El Aporte de la Agrupación Espacio. Aproximaciones", en Revista *Ur[b]jes*, Revista de ciudad, urbanismo y paisaje. Vol. N° 1, abril 2003. Lima.

- 2004_a “Tres Buenos Tigres. Piqueras-Belaunde-La Agrupación Espacio. Vanguardia y Urbanismo en el Perú del Siglo XX”, en Revista. *Ur(b)es ediciones*, Colegio De Arquitectos del Perú-Regional Junín 2004. Huancayo.
- 2004_b *Lima. Historia y Urbanismo 1821-1970. T.1: Lima. Historia y Urbanismo en Cifras 1821-1970*. Min. Viv. Constr. y Saneam.- UNI-FAUA, Lima.
- 2006 Ciudad y Patrones de Asentamiento. Estructura Urbana y Tipologización Para el Caso de Lima. En Revista *Eure* (Vol. XXXII, N° 95), pp. 37-59. Mayo de 2006. Santiago de Chile.
- 2011 “Lima: Transformaciones Urbanas y Reestructuración Morfológica. Urbanismo, vivienda y centro histórico. Período 1990-2007” en Ludeña, W y MATTOS, Carlos de, *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano*, pp. 65-102. CIAC-DA-FAU-PUCP, 2011. Lima.
- LUDEÑA, Wiley, ARANGO, SILVIA y otros
- 2007 *Enfoques Historiográficos Contemporáneos*. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, 92 p. (Documentos de historia y teoría. Textos: 16), 2007. Bogotá.
- LUQUE VALDIVIA, José (Coordinador).
- 2004 *Constructores de la Ciudad Contemporánea. Aproximación Disciplinar a Través de los Textos*. Departamento de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Navarra. CIE Inversiones Editoriales- Dossat 2000, 2004. Madrid.
- 2004 “Aproximación Disciplinar a la Urbanística”. en LUQUE VALDIVIA, José (Coordinador) *Constructores de la Ciudad Contemporánea. Aproximación Disciplinar a Través de los Textos*. Departamento de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Navarra. CIE Inversiones Editoriales- pp. 9-44. Dossat 2000, 2004. Madrid.
- LYOTARD, Jean Francois
- 1998 *La Condición Posmoderna*. Ed. Cátedra, 1998. Madrid.
- MADIA, Luis
- 2008 *Introducción a la Arquitectura Contemporánea*. 2° edición. Nobuko, 2008. Buenos Aires
- MARTORELL PORTAS, V.; FLORENSA FERRER, A; MARTORELL OTZET, V.
- 1970 *Historia del Urbanismo en Barcelona*. Del Plan Cerdá al Área Metropolitana. Editorial Labor S.A., 1970, Barcelona.
- MARTUCCELLI CASANOVA, ELIO
- 2000 *Arquitectura Para Una Ciudad Fragmentada. Ideas Proyectos y Edificios en la Lima del Siglo XX*. UPRP, 2000. Lima.
- MATOS MAR, José
- 1977 *Las Barriadas de Lima*. IEP, 2° edición, 1977. Lima.
- MINDLIN, Henrique.
- 1982 “Brasil”, en *Diccionario Ilustrado de la Arquitectura Contemporánea*, dirigido por HATJE, Gerd. Estudio Paperback, editorial Gustavo Gili, 1982. Barcelona.
- MINISTERIO DE LA GOBERNACION. Junta de La Reconstrucción de Madrid
- 1943 “Plan General de Ordenación de Madrid”. En COMUNIDAD DE MADRID. Consejería de Obras Públicas, -Urbanismo y Transporte *Plan Bidagor 1941-1946. Plan General de Ordenación de Madrid* pp. 120-301. Editorial Nerea, 2003. Madrid.
- MIRO QUESADA, Luis
- 1987 “La Realidad de Nuestro Crecimiento Urbano” en Revista *Huaca* n°1, Julio, 1987. Lima.
- MOLINS, Miquel
- 1997 “Introducción”, en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, arquitecto en Nueva York*, pp. 6-7, 1997. Barcelona.
- MOLINA y VEDIA, Juan
- 1999 *Mi Buenos Aires Herido*. Ediciones Colihue SRL, 1999. Buenos Aires.
- MONTANER, Josep María
- 1998 *La Modernidad Superada. Arquitectura, Arte y Pensamiento del Siglo XX*. Gustavo Gili, 2° edición, 1998. Barcelona.
- 1999 *Después del Movimiento Moderno. Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*. Editorial Gustavo Gili, 4° edición revisada, 1999. Barcelona.
- MONTERO Y TIRADO, Luis
- 1949 “Carta al Director de El Arquitecto Peruano”, en Revista *El Arquitecto Peruano*, N° 160, Nov. 1949. Lima.

- MONTEYS, Xavier
1996 *La Gran Máquina. La Ciudad de Le Corbusier*. Ediciones del Serbal, 1996. Barcelona.
- MOOS, Stanislaus von:
1977 *Le Corbusier*. Editorial Lumen. Primera edición española, 1977. Barcelona.
- MUMFORD, Eric
1997 “Los CIAM y Latinoamérica” en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, Arquitecto en Nueva York*, pp. 49-75, 1997. Barcelona..
- MUMFORD, Eric y SARKIS Hashim (editores)
2008. *Josep Lluís Sert. The Architect of Urban design, 1953-1969*. Yale University y Harvard University Graduate School of Design, 2008. Nueva York.
- MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA - Instituto Metropolitano De Planificación
1992 *Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010*.. Epigraf SRL, 1992. Lima.
- MUNIZAGA VIGIL, Gustavo.
1997 *Diseño Urbano. Teoría y Método*. Eds. U. Católica de Chile, 1997. Santiago
- NORBERG-SCHULZ, Christian
2005 *Los Principios de la Arquitectura Moderna*. Ed. Reverté, 2005, Barcelona.
- O'BYRNE, María Cecilia y DAZA, Ricardo.
2009 “El Plan Piloto visto por Germán Samper” en AA.VV,*Le Corbusier en Bogotá. 1947-1951, Precisiones en torno al Plan Director*, tomo 2 pp. 102-157. Universidad de Los Andes, Bogotá - Universidad Javeriana, Bogota. Embajada de Suiza en Bogotá, 2009. Bogotá.
- OCKMAN, Joan
1997 “Los Años de la Guerra: Nueva York, Nueva Monumentalidad” en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, Arquitecto en Nueva York*, pp. 23-45, 1997. Barcelona.
- OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. (ONPU)
1948 *Plan*. Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Mimeografiado, 1948. Lima.
- 1948_a “Interesante Divulgación de los Principios Básicos del Planeamiento Urbano”. En *El Arquitecto Peruano*, Julio de 1948, pp. 25 y 26. Lima
- 1949 *Plan Piloto de Lima*. Empresa Gráfica T. Seuch SA, 1949. Lima.
- 1949_a *Lima. Plan Piloto*. Mimeografiado, Abril de 1949. Lima
- 1949_b “Plan Piloto de Lima”. En Perú, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_c “Plan Regulador de Chimbote”. En Perú, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_d “Reglamento de Construcciones Para el Centro de Lima”. En Perú, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_e “Congreso del CIAM. En Extranjero”, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima.
- 1949_f “Reglamento de Construcciones”. En ¡Qué Mal está!, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_g “Callejones Modernos”. En ¡Qué Mal está!, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_h “Urbanizaciones Clandestinas”. En ¡Qué Mal está!, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima.
- 1949_i “Panamericana Sur”. En ¡Qué Bien!, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_j “Unidad Vecinal”. En ¡Qué Bien!, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_k “Personas”. En La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, marzo 1949, N° 140, año XIII. Lima
- 1949_l “¿Transformación de Lima?” En Perú, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, abril, 1949, N° 141, año XIII. Lima
- 1949_m “Terreno de la Penitenciaría”. En Perú, en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, abril, 1949, N° 141, año XIII. Lima
- 1949_n “Aprobación del Plan Piloto de Lima”. En Perú, en en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, julio 1949, N° 144, año XIII. Lima

- 1949_o “Obras Públicas en el Callao”. En Perú, en en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, julio 1949, N° 144, año XIII. Lima
- 1949_p “Plan Piloto de Tacna”. En Perú, en en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, julio 1949, N° 144, año XIII. Lima
- 1949_q “Remodelación de Lima”. En Perú, en en La Hoja de Urbanismo, en *El Arquitecto Peruano*, julio 1949, N° 144, año XIII. Lima
- 1950 “Plan Piloto de Lima” en Revista *El Arquitecto Peruano* n° 150-151, Lima, Ene-Feb. de 1950. Lima.
1954. *Lima Metropolitana. Algunos Aspectos de su Expediente Urbano y Algunas Soluciones Parciales Varias*, 1954. Lima.
- 1990 “Centro Cívico de Lima. Bosquejo” en E. Gastelumendi (presentador). *Plan Piloto de Lima 1949. Centro Cívico de Lima 1950*. UPRP, FA, Oficina de Publicaciones, 1990. Lima
- OLANO FLORES, Hugo
- 2010 *Origen, Apogeo y Crisis de la Unidad Vecinal N° 3, Modelo Arquitectónico del Siglo XX: Un Caso de Anomía de Pérdida de Identidad Comunal, 2010*. Lima.
- ORDEIG CORSINI, José María.
- 2004 *Diseño Urbano y Pensamiento Contemporáneo*. Monsa de Ediciones SA, 2004. Barcelona.
- ORTIZ AGAMA, Robinson
- 1998 *Centros Históricos Latinoamericanos. Intervenciones Sobre el Tapete. Casos Paradigmáticos*. Trabajo de investigación del curso Teoría de la Restauración. Maestría en Arquitectura. SPGySE, FAUA-UNI, 1998. Lima.
- ORTIZ AGAMA, Robinson y CARDENAS FLORES, Carmen Florelí
- 1987 *El Rímac. Evolución Urbana a 1920*. INIFUAU-IGI-UNI, 1987. Lima.
- 1992 *Centros Históricos. Problemas y Posibilidades. Marco Teórico Para la Rehabilitación Urbana de los Centros Históricos Mayores del País*. INIFUAU-IGI-UNI, 1992 Lima.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, Augusto
- 1983 “Lima la Errable” en Revista *Debate*, n°22, 1983. Lima.
- ORTIZ DE ZEVALLOS, Augusto (Coord.)
- 1986 *Lima a los 450 Años*. Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 1986. Lima
- ORTIZ DE ZEVALLOS, Luis
- 1948 “Exposición del Presidente de la entidad (IUP)”, Arqto. Luis Ortiz de Zevallos. En *El Arquitecto Peruano*, N° 128, Año XII. Marzo de 1948, p.17, versión en línea. Lima.
- 1948_a “Monografía de Pucallpa”. En *El Arquitecto Peruano*, N° 129, Año XII. Abril de 1948.
- 1982 “La Conquista de la Amazonía”, en Revista *Urbanismo y Planificación* N° 52-56. Pp. 20-30, 1982. Lima.
- PANERAI, Ph.; MANGIN, D.
- 2002 *Proyectar la Ciudad*. Celeste Ediciones, 2002. Madrid.
- PINILLOS AZAÑERO, Gladys y PINILLOS AZAÑERO, Norys.
- 1982 *Harth-Terré*. Trabajo de Investigación UNI-PAAUA, 1982. Lima.
- PEREZ IGUALADA, Javier
- 2010 *Elementos del Proyecto Urbano*. Universidad Politécnica de Valencia, 2010. Valencia.
- PEREZ del POZO, Roberto
- 1949 “El Catastro en el Perú”. En *El Arquitecto Peruano*, Junio 1949, N° 143, año XIII. Lima
- PUJADAS, R y FONT, J.
- 1998 *Ordenación y Planificación Territorial*. Editorial Síntesis, 1998. Madrid.
- PUMARINO, Gabriel
- 1973 *Teorías y Modelos de la Estructura Espacial Urbana*. Separatas AUCA. 1973, Lima
- RAVELLA, Olga
- 2010 *Pasado, Presente y Futuro de la Planificación Urbano-regional*. T.2. Ed. Nobuko. Bs. As.
- RENGIFO, Antonio
- 2004 “Luis Dorich Torres, Urbanista”, en Revista *Arquitectos* N° 17, pp 99-102, revista de la UPRP, Mayo, 2004. Lima.
- ROGERS, E. N.; SERT, J. L. y TYRWHITT, J.
- 1961 *El Corazón De La Ciudad: Por Una Vida Más Humana de la Comunidad*. Edición - Científico-Médica, Segunda Edición, 1961. Barcelona.
- ROVIRA GIMENO, Josep María.

- 1997 "Sol y Sombra", en Costa X., Hartray, G. (eds.), *Sert, arquitecto en Nueva York*. Barcelona 1997. pp. 103-125.
- 2003 *Jose Luis Sert. 1901-1983*. Milán, Ed. Electa, 2000. ISBN 1-904313-21-3.
- 2005 *Sert 1928-1979. Medio Siglo De Arquitectura. Obra Completa*. Fund. Joan Miró. Barcelona.
- 2005a "Sert y Nueva York: Presentación" en. ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, p. 111. Fundación Joan Miró, 2005. Barcelona.
- 2005b "1942. Can Our Cities Survive?" en ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa* pp. 112-113, Fundación Joan Miró, 2005. Barcelona.
- 2005c "Ciudade dos Motores" en ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, pp. 116-126, 2005. Fundación Joan Miró, 2005. Barcelona:
- 2005d "Chimbote. 1946". Sert y Nueva York (1939-1956), en ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, pp. 129-137, Fund. J. Miró. Barcelona.
- 2005e "Medellín", en ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, Fundación Joan Miró, pp. 142-143, 2005. Barcelona.
- 2005f "Ciudad Piar y Puerto Ordaz" En ROVIRA Josep M (ed.) *Sert 1928-1979. Medio Siglo de Arquitectura. Obra Completa*, pp. 182-185, Fundación Joan Miró, 2005, Barcelona.
- ROWE, Colin y KOETTER, Fred
- 1981 *Ciudad Collage*. Ed. Gustavo Gili, 1981. Barcelona.
- RUBERT DE VENTÓS, María
- 1997 "Ciudades En América Latina, La Obra de TPA 1943-1946", en Costa X., Hartray, G. (eds.) *Sert, arquitecto en Nueva York*, pp. 77-101, 1997. Barcelona.
- SAENZ de PIPAÓN y MENGES, Iñigo
- 2003 "Presentación", en Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. *Plan Bidagor 1941-1946*, Ed. Nerea, 2003. Madrid
- SALAS CANEVARO, Juan de Dios
- 2004 "Tres Momentos y una Sola Identidad de la Planificación Urbana de Lima del Siglo XX", en revista *Arquitextos* N° 17, pp 26-37. UPRP, Mayo, 2004. Lima.
- SAMBRICIO, Carlos
- 2003 "Introducción y Edición del Plan Bidagor 1941-1946" en Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. *Plan Bidagor 1941-1946*, Ed. Nerea, 2003. Madrid
- SANCHEZ de MADARIAGA, Inés.
- 1999 *Introducción al Urbanismo. Conceptos y Métodos de la Planificación Urbana*. Alianza Editorial, 1999. Madrid.
- SANCHEZ RUIZ, Gerardo
- 2008 *Planeación Moderna de Ciudades*. Edit. Trillas, 2008. México, D.F.
- SERT, Josep Lluís
- 1942 *Can Our Cities Survive? An Abc Of Urban Problems: Their Analysis, Their Solutions, Based On The Proposals Formulated By The C.I.A.M. International Congresses For Modern Architecture*. The Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1942.
- 1944 "The Human Scale in city planning", en Paul Zucker, *New Architecture and City Planning*, Nueva York, Hubner, 1944.
- 1997 "Centros Para La Vida Colectiva", en Costa X., Hartray, G. (eds.), *Sert, arquitecto en Nueva York*. Barcelona 1997. pp. 127-145.
- SERT, Josep Lluís, LEGER, Fernando y GIEDION, Sigfried
- 1943 "Nueve puntos sobre la Monumentalidad" en Costa X., Hartray, G. (eds.), *Sert, arquitecto en Nueva York*, pp. 14-17, 1997. Barcelona.
- SERT, José Luis; ROGERS, E. N. y TYRWHITT, J.
- 1952 *The Hearth of the City. Towards the Humanisation of Urban Life. VIII CIAM. 1951*. Lund Humphries, 1952. Londres
- 1954 *El Corazón de la Ciudad*. Hoepli, 1954. Barcelona.
- SOTA NADAL, Javier
- 1988 "El Movimiento Moderno En El Perú", en Revista *Huaca* n° 2, Abril. UNI-FAUA, 1988. Lima.
- TOURAINÉ, Alain.
- 1995 *Crítica de la Modernidad*. Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A, 1994. Bs.As.
- TREVIÑO MORENO, Pedro.

- 2000 "Apuntes Para Una Definición de la Modernidad" en Zinedane Zeraoui (compilador) *Modernidad y Posmodernidad*, pp. 9-25. Editorial Noriega Editores, 2000. México, D.F.
- UÑA, O y HERNÁNDEZ, A. (Directores)
- 2004 *Diccionario de Sociología*. Universidad Rey Juan Carlos. ESIC editorial, 2004. Madrid.
- UTIA CHIRINOS, Fernando
- 2000 "La Agrupación Espacio y el Debate de la Modernidad en Arquitectura Peruana", en: Universidad Nacional de Ingeniería-Proyecto Historia (Ed.), *Construyendo el Perú. Aportes de Ingenieros y Arquitectos*, UNI-Proyecto Historia, Lima.
- VELARDE, Héctor
- 1946 "Espacio en el Tiempo y Nuestra Arquitectura", en *Lecturas de Arquitectura. El Arquitecto Peruano (Antología 1944-1948)*, pp. 24-25. Publicación de la FAUA-UNI, 1995. Lima.
- 1949 "Plan Piloto y Plano Bombardero", en Revista *El Arquitecto Peruano* n° 139, Febrero, 1949. Lima
- VILLANUEVA C., José L.
- 2008 "Lima (im) posible. Proyectos no realizados publicados en *El Arquitecto Peruano 1937-1977*" en LUDEÑA Wiley (editor), *Logo/topo N° 1. Ideas y lugares dearquitectura*, pp 157-196. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, PUCP, 2008. Lima.
- WAISMAN, Marina
- 1977 *La Estructura Histórica del Entorno*. Ediciones Nueva Visión, 1977. Buenos Aires.
- 1991 "Un Proyecto de Modernidad" en *Escala Modernidad y Postmodernidad. Estado del debate*, 1991. Bogotá.
- WIENER, L y SERT, J. L.
- 1951 "Le Plan Directeur de Lima, Pérou" en Revista *Architecture D'aujourd'hui*, N° 33, pp. 1-55, 1951. París.
- 1953 "Five Civic Center in South America" en Revista *Architectural Record*, ago. 1953, N. York
- WILLIAMS, Carlos
- 1987 "Barriadas y Pueblos Jóvenes en Lima", en Revista *Huaca* n° 1, Julio, 1987. Lima.
- ZAPATA, Antonio
- 1995 *El Joven Belaúnde. Historia de la Revista El Arquitecto Peruano*. Librería Editorial Minerva, 1995. Lima.
- ZÁRATE, Antonio
- 2003 *El espacio interior de la ciudad*. Editorial Síntesis, 2003. Madrid.
- ZURKO, Edward Robert de
1970. *La Teoría del Funcionalismo en Arquitectura*. Ediciones Nueva Visión, 1970. Buenos Aires.

Fuentes de la Red Mundial

ACUÑA VIGIL, Percy.

2006. Las Barriadas: La Tarea Actual del Urbanismo Obtenido el 07/09/2008.

<http://www.urbanoperu.com/Las-barriadas-la-tarea-actual-del-urbanismo-y-los-planes-de-vivienda-en-el-peru>

ANDREATTA, Verena.

s/f Rio de Janeiro: Planes de Ordenación y Orígenes de la Urbanística Carioca. Pdf obtenido el 25/10/2011. http://www.riurb.com/n1/01_02_VerenaAndreatta.

ARQANDINA. El Portal peruano de Arquitectura

2006 ¿Arquitectura Moderna sin Sociedad Moderna?. En Arqandina. www.arqandina.com

BENFATTI, Denio Munia.

1997 El Urbanismo Contemporáneo. Obtenido el 21/12/2010.

<http://www.imcyc.com/revista/1998/marzo/urmar98.htm>

BERLANGA, Angel:

2010 El Proyecto de Le Corbusier para Buenos Aires. Obtenido el 17/06/2011.

<http://juankurchan.blogspot.com/2010/01/el-proyecto-de-le-corbusier-para-buenos.html>

CASTRILLO ROMÓN María A.

2002 Algunas notas sobre la revisión de la urbanística moderna. Obtenido el 30/08/2008.

<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n24/amcas.html>

CONTRERAS, Carlos

2003 La Teoría de la Dependencia en La Historia Económica Sobre La República. Documento de Trabajo 216. <http://www.pucp.edu.pe/economia/pdf/DDD216.pdf>

CORTEZ OCHOA, Néstor Ivan (Antropólogo)

2007 Explorando la Modernidad. Tomado de la Web en Octubre del 2008. Colgado el 28/05/2007.

<http://www.monografias.com/trabajos33/modernidad/modernidad.shtml>

CRUCHAGA BELAÚNDE, Miguel

s/f. Fernando Belaúnde T. Obtenido el 14/11/2011.

http://www.elarquitectoperuano.com/f_arqperuanos_fbt.htm

- DEMIDDEL, Stéphane Franck y PÉREZ BUSTAMANTE, Leonel
 2009 "Más Que Una Suma de Casas. La Unidad Vecinal Villa San Pedro de Coronel". Obtenido el 07/07/2010. <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/468>
- DINAMARCA, Hernan
 2004 Epitafio a la Modernidad. Editorial Universidad Bolivariana, Stgo. De Chile. Obtenido el 11/11/11. <http://www.hernandinamarca.cl/downloads/epitafio.pdf>
- EL ARQUITECTO PERUANO.
 1954 Pueblos Greenbelt. El Arquitecto peruano N° 202-203 Año XVIII. Obtenido el 10/11/2011. <http://www.elarquitectoperuano.com/coleccion.htm> Mayo Junio 1954
- ENCICLOPEDIA ESPANA. Cinturón Verde. S/f. Obtenido el 12/5/2010. http://enciclopediaespana.com/Cintur%C3%B3n_verde.html
- ESCOBAR, Arturo
 2002 Globalización, Desarrollo y Modernidad. En Corporación Región, (ed.). Obtenido el 14/10/2008. <http://www.oei.es/salactsi/escobar.htm>
- FORNÉS, Rafael
 2000 "El Gran Burgués" Entrevista a Nicolás Quintana. Obtenido el 29-11-11. <http://arch1.cubaencuentro.com/pdfs/18/completa.pdf>
- 2008 Plan Piloto de La Habana 1956. Colgado en la red el 14/02/08. Obtenido el 17/10/2011. <http://studiesoflahabana.blogspot.com/2008/02/plan-piloto-de-la-habana-1956.html>
- FREIRE FORGA, Fernando.
 2008 Plan Regulador de Chimbote. Obtenido el 12/11/2010. <http://laformamodernaenlatinoamerica.blogspot.com/2008/11/plan-regulador-de-chimbote.html>
- GARCÍA LORCA, Andrés Miguel.
 1989 El Parque Urbano como Espacio Multifuncional: Origen, Evolución y Principales Funciones. Obtenido el 12/02/12. dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo=1454199
- GOIC, Carolina.
 2004 Reseña de "Epitafio a la Modernidad. Desafío para Una Crítica Post Moderna" de Hernán Dinamarca. Obtenido el 13/07/2007. <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/305/30500924.pdf>
- ITAM
 1990 La Modernidad Como Proceso Histórico. Obtenido el 07/05/2008. http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras23/notas/sec_2.html
- LE CORBUSIER
 1943 **La Carta de Atenas**. Obtenido el 20-11-2010 http://www.doooss.org/articulos/textos/Le_Corbusier_Atenas.htm.
- 1951 *Plan Directeur de Bogotá*, 1951. Obtenido el 12/10/2011 <http://www.lecorbusierenbogota.com/downloads/facsimil/facsimil.pdf>
- LIZARZABURO, Javier.
 2011 Maranga, Cuna de una Ciudad Llamada Lima. Publicado el 23/09/2011. Obtenida el 12/01/2012. <http://limamilenaria.blogspot.com/>
- LUDEÑA, Wiley.
 2002 Lima: Poder, Centro y Centralidad. Del Centro Nativo al Centro Neoliberal. Obtenido el 12/05/2006. http://www.scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008300004&Ing=es&nm=iso
- MONDRAGÓN, Hugo
 2010 "Le Corbusier y la Revista Proa. Historia de un malentendido"..Obtenido el 25/11/2011. http://www.lecorbusierenbogota.com/downloads/tomo2/segunda_parte.pdf
- MONTES SERRANO, Carlos
 s/f El CIAM IV y La Carta de Atenas. La Contribución Inglesa y los Inicios del Grupo MARS. Obtenido el 15/11/2011. <http://www3.uva.es/ega/wp-content/uploads/wells-coates.pdf>
- NOTICIAS DELNET
 2004 Planificación Estratégica Urbana: Conceptos y Prácticas. En Noticias Delnet, N° 33 ene-feb 2004. Centro Internacional de Formación de la OIT, p. 23. Obtenido el 06/04/12. <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd57/planificacion.pdf>

OVIEDO LIRA, José Alonso

2011 Plan Piloto de Lima. Síntesis propia del PLANDEMET del Capítulo 5 de la tesis de Magister del Arq. José Oviedo Lira, año 2009. Colgado en la red el 11.04.11, obtenido el 05.04.12. Lima. http://urbvial.blogspot.com/2011/04/plan-piloto-de-lima-1948-onpu_6172.html

QUINTANA, Nicolás

2000 Cuba en su arquitectura y urbanismo. Obtenido el 29-11-11.

<http://arch1.cubaencuentro.com/pdfs/18/completa.pdf>

2001 Arquitectura y Urbanismo en la República de Cuba (1902-1958)... Antecedentes, Evolución y Estructuras de Apoyo". Obtenido el 29-11-11.

<http://lasa.international.pitt.edu/Lasa2001/QuintanaNicolas.pdf>

REVISTA SALA DE ESPERA.

s/f Caracas Moderna, Caracas Nostálgica. Tragedia en Dos Actos y un Requiem. Obtenido el 12/12/2011. <http://www.saladeespera.com.ve/wordpress/de-architecture/caracas-moderna-caracas-nostalgica-tragedia-en-dos-actos-y-un-requiem/>

ROSAS GODOY, Jorge

2005 (Neo) Modernidad. Una Aproximación O Una Denuncia Para Una Nueva Teoría Crítica Para América Latina. Obtenido el 15/11/2006. <http://www.letras.s5.com/jrg270605.htm>

SANCHEZ, Jorge. José Luis Sert, un Arquitecto Universal. Publicado el 21/06/2011. Obtenido el 10/10/11. <http://laformamodernaenlatinoamerica.blogspot.com/2011/06/jose-luis-sert.html>

SCHNITZER CASTELLANOS, Patricia

2003 La Vivienda Social en la Aplicación del Urbanismo Moderno. Obtenido el 03-06-06.

[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(035\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(035).htm)

VÁSQUEZ, Sol Beatriz.

2009 Industria. <http://solvasquez.wordpress.com/2009/11/16/industria/>

VILLACORTA, Luis

S/f Héctor Velarde. En El Arquitecto Peruano, versión digital. Obtenido el 08/10/2011.

http://www.elarquitectoperuano.com/eng/f_arqperuanos_velarde.htm

WOLTON, Dominique.

2008 Modernidad. Publicado por MONTESINOS, Hernán el 07/12/2008. Obtenido el 30/05/2009.

<http://hernanmontecinos.com/2008/12/07/modernidad/>

WILLIAMS, Carlos.

2003 Carta, Lima Perú 2003. Obtenido el 05/10/2011.

<http://laformamodernaenlatinoamerica.blogspot.com/2011/08/carlos-williams-y-sert.html>

Indice De Cuadros

| | | |
|-----------|--|-----|
| Cuadro 1: | Identificación y relación entre variables | 12 |
| Cuadro 2: | Teorías del Desarrollo acorde a sus paradigmas | 20 |
| Cuadro 3: | Principales corrientes y representantes del urbanismo, del Renacimiento a los 50. | 33 |
| Cuadro 4: | Características de la planificación estratégica según Fernández Güell | 36 |
| Cuadro 5: | Cuadro comparativo de la planificación urbana tradicional y estratégica. | 36 |
| Cuadro 6: | Abastecimiento de Lima por departamento. | 229 |
| Cuadro 7: | Lima Metropolitana: Poblacion total, censada y no censada en los censos del S. XX. | 240 |
| Cuadro 8: | Lima, la ciudad del plan. | 313 |

Índice de Gráficos¹⁵⁷

- Fig. 1. René Descartes, “Cartesius”, (1596-1650), padre del racionalismo occidental y de la filosofía moderna. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/27834815@N04/2632616524/>
- Fig. 2. Barrios pobres bajo el puente del tren en Londres. Por Doré, 1872. Tomado de Benévolo, El Diseño de la Ciudad, vol. 5.
- Fig. 3. Ciudad Industrial de Garnier. Fuente: bacarte.blogspot.com
- Fig. 4. Barcelona, Ensanche de Cerdá, proyectado en 1859. Fuente: bacarte.blogspot.com
- Fig. 5. T. Moro (1478-1535), autor de Utopía (1516). Fuente: <http://amaurota.wordpress.com>
- Fig. 6. Los aspectos ambientales también forman parte de la planificación en general y de la planificación urbana en particular. Fuente: Carlín, El Carlín del Hortelano, p. 174, 2010.
- Fig. 7. La participación social. Fuente: <http://www.tuteve.tv/noticia/actualidad/>
- Fig. 8. Le Corbusier. Sin autor, tomado de la web el 07.04.12. Fuente: <http://djdesignerlab.com/>
- Fig. 9. El Barón de Haussmann. Transformador de París. Fuente: <http://images1.wikia.nocookie.net>
- Fig. 10. Diagrama de la Ciudad Jardín de Howard. Fuente: <http://www.ville-stains.fr/>
- Fig. 11. Plano de Letchworth, Garden City, 1905. Fuente: <http://www.lib.umd.edu/>
- Fig. 12. Sabaudia, 1933. Fuente: <http://www.handtomouth.net/Sabaudia/competition.htm>
- Fig. 13. Página del libro de Sitte Construcción de ciudades según principios artísticos, 1889.
- Fig. 14. Ville Radieuse. Le Corbusier, 1933. Fuente: Gravugnolo, 2009: 332.
- Fig. 15. Plan Voisin. Fuente: <http://aftercorbu.com/2007/08/12/plan-voisin/>
- Fig. 16. Plano de Saint Dié, por Le Corbusier, 1946. Fuente: http://www.kgi.ruhr-uni-bochum.de/projekte/rub_expo/k4/k4_t4.htm

¹⁵⁷ Los gráficos sin fuente pertenecen a ROA.

- Fig. 17. Broadacre city por Frank Lloyd Wright. Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl>
- Fig. 18. Plano de una Unidad Vecinal dibujado por Perry, 1929-36. Fuente: <http://elblogdefarina.blogspot.com/2007/11/paisaje-urbano-reas-perceptivas-i.html>
- Fig. 19. Perry. Esquema de una Unidad Vecinal, 1929. Fuente: Pérez, 2007: 56
- Fig. 20. Radburn, de C. Stein y H. Wright 1928. Fragmento que llegó a construirse antes de verse afectado por el crac. Fuente: <http://www.radburn.org/geninfo/radburn-intro.html>.
- Fig. 21. Radburn. Plano de la ciudad. Fuente: Pérez, 2007: 57
- Fig. 22. Radburn, N.J, 1928. Primera Unidad Vecinal, que no llega a completarse por el crac de 1929. Fuente: <http://www.fradkinmcalpin.com/project.aspx?id=8>
- Fig. 23. Sudamérica en los croquis de Le corbusier. Fuente: www.designboom.com
- Fig. 24. Buenos Aires en los esquemas de Le Corbusier. 1937. Fuente: Boesiger, 1982: 177
- Fig. 25. Le Corbusier, estudio de Urbanización de Montevideo. 1929. Fuente: Boesiger, 1982: 177
- Fig. 26. Le Corbusier, estudio de urbanización, Rio de Janeiro, 1929. Fuente: Boesiger, 1982: 178-179
- Fig.27. Estudio de urbanización, Sao Paulo por Le Corbusier, 1929. Fuente: Boesiger, 1982: 177
- Fig. 28. Plan Director de Buena Aires. 1937-47. 1999. Fuente: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526>
- Fig. 29. Urbanización del Bajo de Belgrano. La ciudad frente al río. Fuente: <http://upcommons.upc.edu/revistes/html/2099/1957/art07-2.htm>
- Fig. 30. Josep Lluís Sert. Dibujo de ROA.
- Fig. 31. Vista General de la Cidade Dos Motores. Fuente: Rovira, 2005c
- Fig. 32. Plan Piloto de Chimbote, Propuesta de TPA. Vista General. Fuente: [Rovira](#), 2003, p. 130.
- Fig. 33. Plan Piloto de Lima. ONPU, con la asesoría de Sert y Wiener. 1949. Fuente ONPU, 1949.
- Fig. 34. Plan Piloto de Medellín, TPA. 1950. Fuente: <http://www.encuentros-cartograficos.net/logbook/spip.php?article119>
- Fig. 35. Plan Piloto de Cali, TPA. 1950. Fuente: Borgatello, 2005, p. 181.
- Fig. 36. Plan General de Bogotá. TPA y Le Corbusier. Fuente: Mumford, 1997, p. 70-71.
- Fig. 37. Multif. Mateo Alemán, México D.F., 1947. Fuente: <http://www.adesio.com/archives/7677>
- Fig. 38. Plano Regulador de Caracas. Usos Preferentes de la Tierra. Fuente: <http://caracas-antesahora.blogspot.com>
- Fig. 39. El Plan de *Comissão da Cidade*, 1938-1948, de Oliveira y A. E. Reidy. Fuente: Andreatta, V., s/f. Planes de Ordenación y Orígenes de la Urbanística Carioca.
- Fig. 40. "Barriadas de Lima", cuyo problema se agudiza en los 1940s. Fuente: <http://transporteperu.files.wordpress.com/2010/11/casas-lima-peru.jpg>
- Fig. 41. Presidente Augusto B. Leguía. Dibujo de ROA
- Fig. 42. Lima en los 1920s. En primer plano la Penitenciaría. www.skyscrapercity.com
- Fig. 43. Baños de Miraflores de Héctor Velarde. Modernidad temprana en estilo Buque. www.arkivperu.com
- Fig. 44. Plaza San Martín, que se crea conmemorando el centenario del aniversario patrio. ROA

- Fig. 45. Antiguo local municipal que fue destruido por un incendio y que reconstruye Harth-Terré. Fuente: [http://www.mav.cl/lima/lima2/plaza de armas 1868.html](http://www.mav.cl/lima/lima2/plaza_de_armas_1868.html)
- Fig. 46. Héctor Velarde. Fuente: <http://laarquitectura.blogspot.com/2009/03/la-ventana-es-lo-de-abajo-hector.html>
- Fig. 47. Luis Dorich Torres. ROA
- Fig. 48. Luis Ortiz de Zevallos. ROA
- Fig. 49. Fernando Belaúnde Terry, por Carlos Campos, tomado de la web.
- Fig. 50. El Ayllu andino, inspira a F. Belaúnde Terry en su propuesta teórica. Fuente: <http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/01/am.html>
- Fig. 51. Luis Miro Quesada G., Cartucho (¿el Cartesius peruano?), líder de la Agrupación Espacio. Fuente: Arqandina.com.pe
- Fig. 52. Szyslo, otro suscriptor del manifiesto de Espacio.
- Fig. 53. Carlos Williams, “Carlín”, uno de los conspícuos miembros de Espacio y que colaborara con Sert en Nueva York.
- Fig. 54. Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes. ROA
- Fig. 55. Unidad Vecinal N° 3, Lima. 1946-1949. ROA
- Fig. 56. Unidad Vecinal N° 3, Lima, 1946-1950. Fuente: <http://divagarquitectura.blogspot.com/2012/04/unidad-vecinal-n-3.html>
- Fig. 57. Makatampu, a la altura de la cdra.. 27 de la av. Argentina, uno de los tantos sitios arqueológicos destruidos por el crecimiento de Lima en los 40s. Fuente: <http://www.arqueologiadelperu.com.ar/makatamp.htm>
- Fig. 58. Plan Voisin, Le Corbusier <http://www.flickr.com/photos/13253658@N03/1472458524/>
- Fig. 59. Plan Voisin, Le Corbusier <http://lifeloom.com/263HistArch6.htm>
- Fig. 60. Plan Voisin, Le Corbusier. http://www.nyu.edu/classes/reichert/sem/city/lecorbu_img.html
- Fig. 61. *Monsieur* Le Corbusier, autor de “el Modulor”. ROA
- Fig. 62. Villa Radiosa en perspectiva peatonal. Le Corbusier. http://www.nyu.edu/classes/reichert/sem/city/lecorbu_img.html
- Fig. 63. La cité d'affaires. Fuente: Monteys, 1996
- Fig. 64. Le Corbusier, Ferrari, Kurchan. Plan Le Corbusier. Fuente: Monteys, 1996.
- Fig. 65. Plan Piloto de Chimbote: Centro Cívico. TPA, 1947. Fuente: Hyde, 2008.
- Fig. 66. Plan Piloto de Chimbote. Cuadro Resumen en formato de la Grilla MARS, presentado al VII CIAM, Bérghamo, 1949. Fuente: Hyde, 2008.
- Fig. 67. Plan Piloto de Chimbote. Unidad Vecinal. Fuente: Rovira, 2005_d
- Fig. 68. Plan Piloto de Chimbote. Unidad Vecinal. Fuente: Rovira, 2005_d
- Fig. 69. Plan Piloto de Chimbote. El Conjunto. Fuente: Rovira, 2005_d.
- Fig. 70. Plan Piloto de Bogotá: Plan Metropolitano. Cultivas el Cuerrpo y el Espíritu. Fuente: Pdf delfacsímil de Germán Samper, colgado en la web.
- Fig. 71. Wiener, Ler Corbusier y Sert, Bogotá, 1950. Fuente: Mumford y Sarkis, 2008.
- Fig. 72. Bocetos de Le Corbusier en Bogotá, 1948. Fuente: http://merwanch.blogspot.com/2010_12_01_archive.html

- Fig. 73. Análisis de los terrenos ocupados y a ocupar. Fuente: Pdf del facsímil de Germán Samper, colgado en la web.
- Fig. 74. Centro cívico. Circulación. Fuente Plan Piloto de Bogotá. Fuente: Pdf del facsímil de Germán Samper, colgado en la web.
- Fig. 75. Centro Cívico: Plan Piloto de Bogotá. Fuente Plan Piloto de Bogotá. Fuente: Pdf del facsímil de Germán Samper, colgado en la web.
- Fig. 76.. El pequeño Sert y el gigante Corbu. Fuente: Mumford y Sarkis, 2008.
- Fig. 77. Plan piloto de la Habana. El sector central. Fuente: Rovira 2003
- Fig. 78. La Región de la Habana y el plan para el casco antiguo. TPA, 1955-58. Rovira 2003.
- Fig. 79. Vista aérea de la Habana, años 50. Fuente. Rovira 2003.
- Fig. 80. La Habana. Nucleos Cívicos. Fuente: Rovira 2003.
- Fig. 81. La Habana. Palacio Presidencial. Fuente: Rovira 2003.
- Fig. 82. Sir Patrick Abercrombie, autor del Plan del Gran Londres, 1944. Fuente:
<http://www.macalester.edu/courses/geog261/EsriqWebsite/abercrombie.html>
- Fig. 83. Greater London Plan. 1944. Fuente: Imperial World Museum. www.iwm.org.uk
- Fig. 84. Plan del Gran Londres. Fuente: www.mediaarchitecture.at
- Fig. 85. Plan del Gran Londres. Fuente: Sanchez, 2008
- Fig. 86. New Towns británicas. Fuente: <http://aliciapatterson.org/stories/disappointing-new-towns-great-britain>
- Fig. 87. New Town Stevenage en los 60s. Fuente:
http://www.ourstevenage.org.uk/page_id_347_path_0p2p25p.aspx
- Fig. 88. New Town Harlow. http://gallery.nen.gov.uk/asset654187_13806-.html
- Fig. 89. Artículo publicado en el Comercio de Lima en diciembre de 1948.
- Fig. 90. Lima en un grabado antiguo con presencia de la antigua municipalidad.
Fuente:http://unalimaquesefue.blogspot.com/2009_11_01_archive.html
- Fig. 91. Corso de Carnaval en Lima de los 20s. Plaza San Martín. Fuente:
<http://unalimaquesefue.blogspot.com/>
- Fig. 92. Lima a principios de los 50s. Fuente: ONPU, Lima, Metropolitana, 1954.
- Fig. 93. Pintor arequipeño Teodoro Nuñez Ureta, autor del mural Construyendo el Perú. 1954.
Fuente: <http://www.ipernity.com/doc/daniela.lucie/5247915>
- Fig. 94. Ejemplar de l'Architecture d'Aujourd'hui n° 33 en que se publica "Le Plan Directeur de Lima Perou."
- Fig. 95 y 96. Carátula de la memoria elevada al CNU, "Lima. Plan Piloto", ONPU, 1949 y Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 97 y 98. Ejemplar de El Arquitecto Peruano en que se publica El Olan Piloto de Lima, 1950, y publicación de Le Plan Directeur de Lima, Perou en l'Architecture d'Aujourd'Hui, n° 33, 1951.
- Fig. 90 y 100. Publicación del Plan Piloto de Lima y El Centro Cívico de Lima por Gastelumendi, UPRP, y artículo de Belaúnde que precede a la publicación del Plan en las páginas de El Arquitecto Peruano, 1950.

- Fig. 101 y 102. Sert , tomado de Mumford y Sarkis; y Libro sobre Sert, que incluye texto de Borgatello sobre Plan Piloto de Lima.
- Fig. 103 y 104. Publicaciones sobre Sert debidos a Freuxa y Rovira.
- Fig. 105 Ediciones sobre Sert debidos a Mumford y Sarkis, y a Guido Hartray.
- Fig. 106. Héctor Velarde. : Fuente: <http://danielalamadrid.blogspot.com/2012/07/homenaje-hector-velarde.html>
- Fig. 107. Dorich y su libro testimonial “Al rescate de Lima”, 1996.
- Fig. 108. Gastelumendi homenajeado en la UNI. 2007. Al lado, ejemplar que publicó sobre el Plan Piloto de Lima.
- Fig. 109. Wiley Ludeña. Fuente: www.pucp.edu.pe
- Fig.110. Wiley Ludeña Urquiza, dibujo de ROA, y el Tomo 1 de su monumental historia del urbanismo limeño. www.scielo.cl.
- Fig. 111. E. Martuccelli. Fuente: www.upc.edu.pe
- Fig. 112. Juan de Dios Salas C. Fuente: jdsac.com
- Fig. 113. Arq. A. Oviedo Lira. Fuente: <http://www.blogger.com/profile/09782442759322283131>
- Fig. 114. Lima hacia el oeste. 1945. Fuente: SAN.
- Fig. 115. Malecón de Chorrillos tras el terremoto de mayo de 1940. Fuente: Arquitectura.com
- Figs. 116 y 117. J.L. Bustamante y Rivero, Presidente de la República (1945) y J. Gálvez B. Presidente del Senado.
- Fig. 118. Antiguo Ministerio de Fomento, esquina de Wilson y 28 de Julio. Lima. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/11299883@N08/6821632013/lightbox/>
- Fig. 119. Plano de Lima de 1943. Municipalidad de Lima. Alcalde Luis Gallo porras. Fuente: Gunther, 1983, pl. 27.
- Fig. 120. Lima. Plan Regulador, Expediente Urbano. 1954. Fuente: ONPU. Lima Metropolitana, 1954.
- Fig. 121y 122. Haya de La Torre, caricatura de Loayza bajado de la red; y Odría, protagonistas del Golpe contra Bustamante.
- Fig. 123. Antigua av. Wison y alrededores. Fuente: ONPU. Lima Metropolitana, 1954.
- Fig. 124. Plaza San Martín, h. años 1950s. Fuente: ONPU. Lima Metropolitana, 1954.
- Fig. 125. Resolución que autoriza la demolición de Pan de Azúcar. Fuente: El Peruano.
- Fig. 126. Huaca Pucllana devorada por las nuevas urbanizaciones de la ciudad. Fuente Google Earth 2012.
- Fig. 127. Organigrama de la ONPU en relación al Ministerio de Fomento. ONPU, Lima Metropolitana, 1954.
- Fig. 128. Jr. Trujillo en el Rímac. <http://www.bnp.gob.pe>
- Fig. 129. Palacio Concha. <http://www.bnp.gob.pe>
- Fig. 130. Paso a desnivel en Circunvalación, principios de los 50s. Fuente: ONPU, Lima Metropolitana, 1954.
- Fig. 131. Lima hacia 1948. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, nº 33, 1951.
- Fig. 132 y 132a. ROA y arq. José Dómenack, 2007
- Fig. 133. Javier Cayo Campos. Fuente: www.arquitectura.edu.pe;

- Fig. 133a. E.N. Rogers y la Torre Velasca en Milán, 1958. Fuente: www.gizmoweb.org; y <http://commons.wikimedia.org>
- Fig. 134. Postal del Terminal Aéreo de Limatambo. Fuente: <http://imageshack.us/>
- Fig. 135. Facultad de Arquitectura de la UNI, por Mario Bianco, 1954.
- Fig. 136 y 137. Le Corbusier: Carta de Atenas, 1938; y Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Collection de l'équipement de la civilisation machiniste, Boulogne-sur-Seine, 1938, <http://www.fondationlecorbusier.fr>; y J.L. Sert: Can Our Cities Survive. 1942.
- Fig. 138. Lima vista hacia el sur. 1943. Fuente: Bentín, 1989.
- Fig. 139. Vista del centro de Lima hacia el noreste. 1944. Fuente: Bentín, 1989.
- Fig. 140. Paul Lester Wiener. Dibujo de ROA
- Fig. 141. Terminal aéreo Limatambo, Lima. Fuente: <http://www.skyscraperlife.com/city-versus-city/54949-bogota-guayaquil-vs-lima-medellin-151.html>
- Fig. 142. Ministerio de Educación. 1951-1956. Fuente: <http://ahoraarquitectura.blogspot.com/2011/06/enrique-seoane-ros-incentivando-la.html>
- Fig. 143. Lima en América. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 144. Lima en el Perú. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 145. La zona de influencia de Lima. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, n° 33, 1951.
- Fig. 146. Sección transversal de los andes por Lima. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, n° 33, 1951.
- Fig. 147. Lima, 1535, 1950. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 148. Desfile escolar salesiano por fiestas patrias, hacia 1948-50. Fuente: <http://www.ues-brena.com/portales/index.php?name=Sections&req=viewarticle&artid=72&page=1>
- Fig. 149 y 150. Casa en Calle Roma de T. Cron. Fuente: <http://www.vectorial-lt.blogspot.com/>
- Fig. 151. Región de influencia de los puertos. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 152. Reunión en la Facultad de Arquitectura de la UNI. Apreciamos a Gropius, Sert y el Decano Belaúnde. Fuente: El Arquitecto Peruano.
- Fig. 153. Plano de Lima de 1945. Fuente. José Bentín, 1989.
- Fig. 154. Las Regiones de Lima. Fuente Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 155. Cantidad de alimentos que fluyen a Lima. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 156. Las regiones de Lima: Región sub-urbana. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 157. Las zonas irrigadas de Lima. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, n° 33, 1951.
- Fig. 158. Región urbana. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 159 y 160. Valles apropiado para formar centro de recreación. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 161. Situación actual de la edificación. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 162. Vista aérea que muestra las modernas avenidas de Lima. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, n° 33, 1951.
- Fig. 163. Densidad de Población, 1949. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 164. Usos de la Tierra. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.

- Fig. 165. Arq. Adolfo Córdova, conspicuo miembro de Espacio y promotor de la modernidad urbanística en la ciudad desde las páginas de El Comercio. Fuente: FAUA-UNI.
- Fig. 166. Áreas verdes. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 167. Sistema vial al interior de la ciudad. l'Architecture d'Aujourd'hui, nº 33, 1951
- Fig. 168. Gráfico de accidentes de tránsito. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 169. Tránsito en la metrópoli y diagrama de zonificación. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, 33, 1951.
- Fig. 170. Dinámica actual. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 171. Bianco, Córdova y Williams, Casa Donofrio, 1949, Lima.
- Fig. 172. Sector Central: áreas libres. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 173. Sector central: Propiedades y Materiales de construcción. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 174. Sector central. El estacionamiento en amarillo. Calles en que está prohibido. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 175. Sector central: Tránsito colectivo. ¡Congestión! Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 176. Sector central: Volumen de tránsito. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 177. Lima, 1949. Automóviles aparcados en la plaza de Armas. Fuente: <http://www.infos.pe/wp-content/uploads/2011/08/plan-1919.jpg>
- Fig. 178. 1950, Lima. Disputan el clásico y el balón Lolo Fernández y el "mago" Valdiviezo. Fuente: Amoros-blog
- Fig. 179. Zonas de esparcimiento de Lima. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 180. 1949. Antiguo Parque Salazar, Miraflores. Fuente: <http://antiguoparquesalazardemiraflores.blogspot.com/>
- Fig. 181. Sistema Arterial. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 182.. Estadio Nacional. 1950. Fuente: El Arquitecto Peruano, 160, 1950. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=301004>
- Fig. 183. Intersección By-pass autopista Norte y Av. Caquetá. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 184. Intersección By-pass Av. Javier Prado. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 185. Usos de la Tierra. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 186. 1949. Vista de Miraflores y sus acantilados. Fuente: <http://antiguoparquesalazardemiraflores.blogspot.com/>
- Fig. 187. Propuesta de anillo interior. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 188. Propuesta de estacionamiento en el damero de Pizarro. Fuente: Borgatello, Lima, 2005
- Fig. 189. Sert: la cuadra limeña: ayer, hoy y mañana. Fuente *Revista Architectural Record*, agosto de 1953.
- Fig. 190-191. Maqueta de propuesta para el sector central. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949 y E. Martucelli, 2000.

- Fig. 192. Maqueta de propuesta para el sector central. Fuente: E. Martucelli, 2000.
- Fig. 193. Anillo interior y bolsones de estacionamiento. Fuente: Plan Piloto de Lima, 1949.
- Fig. 194. Centro Cívico. Plan Piloto de Lima. Fuente: Lima. Plan Piloto (1949)
- Fig. 195 y 196. Antigua penitenciaría de Lima y Plano de distribución.
<http://www.davidrumsey.com/maps2818.html>
- Fig. 197. Centro Cívico. Plan Piloto de Lima. Fuente: Lima. Plan Piloto (1949)
- Fig. 198. Sert: Esquema a lápiz del Centro cívico de Lima. Fuente: Rubert, *Ciudades en América Latina*. 1977
- Fig. 199. Sert: Planta del Centro Cívico de Lima, 1949. Fuente: Rubert, *Ciudades en América Latina*. 1977
- Fig. 200. Centro Cívico de Lima modificado, propuesta de Sert. Fuente: revista Architectural Record, agosto de 1953.
- Fig. 201. Centro Cívico de Lima, propuesta de Sert, Localización. Fuente Revista AR, agosto de 1953.
- Fig. 202. Centro Cívico de Lima de Sert, Elevaciones. Fuente Revista Architectural Record, agosto de 1953.
- Fig. 203. Sert: Variantes para el Centro cívico de Lima. Fuente: Borgatello, Lima, 2005
- Fig. 204. Vista aérea del sitio del futuro Centro cívico de Lima. Fuente: l'Architecture d'Aujourd'hui, nº 33, 1951.
- Fig. 205 Centro Cívico de Lima, esquema de Sert. En revista Architectural Record, agosto de 1953.
- Fig. 206. Centro Cívico de Lima, esquema de Sert en vista axonométrica. Elaboración en base al plot plan de la ONPU. Véanse los edificios con disposición en "redents" con poca permeabilidad urbana, a excepción del esquema trabajado sobre el antiguo terreno de la penitenciaría. Dibujo de ROA.
- Fig. 207. Perspectiva axonométrica del Centro Cívico. Dibujo de ROA en base a esquemas de Sert. Dibujo de ROA
- Fig. 208 y 209. Centro Cívico propuesto por el equipo de la ONPU, 1950. Fuente: Dorich, 1997.
- Fig. 210. ONPU. Dinámica de la Ciudad. Informe Lima. Plan Piloto ONPU, 1949.
- Fig. 211. Tranvía Lima-Chorrillos en los 50. Fuente: <http://peru-tramways.4t.com/album/album-tranvias.html>
- Fig. 212. Dinámica propuesta. Fuente: Plan Piloto de Lima, ONPU, 1949.
- Fig. 213. Fig. 213. Plan General de circulación en el Plan Regulador de Lima, publicado en Lima Metropolitana, ONPU, 1954,
- Fig. 214. Santa. Beatriz y la avenida Leguía en los años 20 del pasado siglo.
Fuente:<http://blog.pucp.edu.pe/?amount=0&blogid=1407&query=gobierno+de+Leguia>
- Fig. 215. Policías en los años 50. Fuente:
<http://blog.pucp.edu.pe/?amount=0&blogid=1407&query=gobierno+de+Leguia>
- Fig. 216. Lima visto desde el cerro San Cristóbal.
<http://blog.pucp.edu.pe/?amount=0&blogid=1407&query=gobierno+de+Leguia>

Fig. 217. Volumen de tránsito en el área metropolitana, en Lima Metropolitana, 1954, ONPU,

Fig. 218. Lima Metropolitana. Algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias. ONPU, 1945, Lima.

Fig. 219 Sert. Tomado de Rovira, 2003.

Fig. 220. Brasilia por L. Costa. Fuente: <http://florentinamartinez-imd2010.blogspot.com/2010/09/el-dibujo-como-herramienta.html>

Fig. 221. La Dama de Lima agradece al Almirante P. Thouars haberla defendido del invasor chileno. Fuente: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Petit_Thouars_002.jpg

Fig. 222. Le Corbusier y el Modulor, por ROA.

Fig. 223. Giedion Secretario General de los CIAM. Fuente: http://teoriadeldisenocuaad.blogspot.com/2009/12/sigfried-giedion_14.html

Fig. 224. Luis Miro Quesada por Szyslo, h. fines de los 40.