

9 772072 105006

A · Revista Arquitectura PUCP
Año 9, n.º 9, Julio 2017
ISSN 2072 - 1056

A9

PROYECTOS CIUDADANOS
UNA/OTRA LIMA POSIBLE

Museito

Nueva ala de arte contemporáneo

Rejas → Mobiliario Urbano

Techo Rímac

Parque Acuático Callao

Nueva Centralidad Atocongo

Viviendas en las laderas de Lima

REVISTA ARQUITECTURA PUCP



Revista A

Director

Sharif S. Kahatt

Comite asesor

Jorge Francisco Liernur

Joaquín Medina

Josep María Montaner

Eric Mumford

Patricio del Real

Consejo editorial

Frederick Cooper

Jean Pierre Crousse

Paulo Dam

Mariana Leguía

Victor Mejía

Marta Morelli

Arquitectura PUCP

Decano

Reynaldo Ledgard

Jefe de Departamento

Paulo Dam

Secretario Académico

Renato Manrique

Director de Estudios

Guillermo Guevara

Consejo de Facultad

Paulo Dam

Jean Pierre Crousse

Sharif S. Kahatt

Sofía Rodríguez Larrain

Pablo Vega Centeno

Pedro Belaunde

Consejo de Departamento

Aldo Mantovani

Marta Morelli

José Canziani

Jefe de Publicaciones

Victor Mejía

Revista A9

© Facultad de Arquitectura y Urbanismo

© Fondo Editorial

PUCP, 2017

Pontificia Universidad Católica del Perú.

Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú

<http://facultad.pucp.edu.pe/arquitectura/>

Telf. (511) 6262000, anexo 5580

publicacionesfau@pucp.pe

Julio 2017

Tiraje: 500 ejemplares

Edición, diseño, diagramación

y revisión de textos:

Arquitectura PUCP Publicaciones

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente, sin permiso expreso de los editores.

ISSN: 2072-1056

Hecho el Depósito Legal en la

Biblioteca Nacional del Perú: 20070-00642

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Julio 2017

A9

Revista Arquitectura PUCP

Año 9, n.º 9, Julio 2017

ISSN 2072-1056

Editorial

- 3 Proyectos ciudadanos
Una/otra Lima posible
Sharif S. Kahatt
-

Proyecto

- Proyectos ciudadanos
- 8 Museito
Roman Bauer Arquitectos
- 14 Nueva ala de arte contemporáneo - MALI
Burgos & Garrido + Llama Urban Design
- 22 Rejas → Mobiliario Urbano
V.Oid
- 26 Techo-Rimac
Taller de Diseño Avanzado, UPC
- 32 Parque Acuático Callao
Elisa Silva, Marta Morelli, Augusto Román
- 36 Nueva Centralidad Atocongo
Paola Viganò, Aldo Mantovani, Jose Victoria
- 40 Viviendas en las laderas de Lima
Grupo de Investigación en Urbanismo, Gobernanza y Vivienda Social de la PUCP (CONURB)
-

Ensayo

- Una/otra Lima posible
- 50 El futuro en el último siglo
Sharif S. Kahatt
- 54 Totalizar la crisis
Mijail Mitrovic Pease
- 62 La (im)posibilidad de la ciudad como proyecto
Claudio Cuneo
- 68 DespiertaLima / Carlos Santibáñez y Alejandro Navarro
Entrevista por Diego Vivas
-

Taller

Arquitectura PUCP

- 74 Lomas urbanas
Paola Nicolacci
- 80 Escenarios de creación
Luciana Miovich
- 86 Huaca urbana
Kevin Malca
-

Archivo

El plan de Lima de 1926

- 94 La gran Lima y la planificación urbana de 1926
Fredy Quispe
- 101 Estudios del ensanchamiento de Lima
Ciudad y Campo y Caminos
- 103 Interesante estudio del arquitecto Dr. Lange sobre el ensanche y futuro de Lima
Ciudad y Campo y Caminos
-

Actualidad

2017-1

- 112 Pronunciamiento: docentes PUCP sobre Lima
- 114 Archivo Arquitectura PUCP
- 118 Limapolis 2017
- 122 Reseñas de libros
- 130 Noticias Arquitectura PUCP
- 132 Convocatoria A10-11
-



Proyectos ciudadanos Una/otra Lima posible

Sharif S. Kahatt

En medio de un ambiente político enrarecido por el reciente (y aún en marcha) escándalo de corrupción más grande de los últimos tiempos en el Perú y Latinoamérica, asociado a las constructoras brasileñas (más conocido como Lava Jato), la ciudad de Lima ha visto la ralentización y cancelación de muchos de sus «grandes proyectos» viales y, con ello, la inacción del gobierno metropolitano.

¿Será posible que la Municipalidad Metropolitana de Lima no tenga otros planes que hacer infraestructura vial para los automóviles particulares? ¿Es que acaso no hay otros proyectos para Lima que no sean intercambios viales, pasos a desnivel (los famosos *bypasses*), ampliación de carreteras, o ensanchamiento de vías? ¿Tan difícil resulta para el alcalde de Lima ver la ciudad desde la perspectiva del vecino de a pie, interesado en las condiciones del espacio público, espacios deportivos, locales culturales o áreas verdes para la recreación y el esparcimiento?

Mientras que las políticas urbanas de muchas ciudades del mundo, representados en los acuerdos de Hábitat III —reunidos en Quito en noviembre del 2016— rescatan y celebran las mejores ideas urbanas para lograr ciudades democráticas, inclusivas y resilientes a través de proyectos de espacios públicos, equipamientos comunales, infraestructura de transporte público y eventos culturales y deportivos públicos, el gobierno de la Municipalidad de Lima ignora ampliamente estas recomendaciones y continúa con sus planes de priorizar el transporte privado del automóvil y privatizar los parques metropolitanos para convertirlos en «clubes» (espacios restringidos) de pago. Al ver las acciones y los anuncios de la Municipalidad de Lima y sus principales actores, se ve claramente que su principal interés —por no decir el único— se refiere al gasto público en infraestructura vial.

Por esta razón, la **Revista A9**, de Arquitectura PUCP, se propone en esta edición —que lleva el título *Proyectos*

Ciudadanos— ofrecer un espacio para imaginar «una/otra Lima posible», y, con ello, intensificar un debate ciudadano sobre el rumbo de las políticas urbanas y de equipamiento para el desarrollo social, económico y cultural de esta ciudad. Con el objetivo de ser conscientes de las carencias, necesidades y anhelos de los ciudadanos, **A9** expone ideas, propuestas y reflexiones que reflejan las aspiraciones de los arquitectos y los habitantes de Lima para proyectar un futuro inmediato, y denuncia, al mismo tiempo, la urgencia de recuperar y proyectar nuevos espacios de convivencia ciudadana.

Esta edición de la **Revista A9** se inicia mostrando proyectos de intervención de arquitectura, urbanismo y paisaje; luego ofrece un ensayo de reflexión y crítica sobre la (im)posibilidad de la arquitectura en términos de diseño y planeamiento de las ciudades, —incluido el primer Plan para Lima, de 1926— y más adelante presenta un manifiesto promovido por Arquitectura PUCP y firmado por decenas de profesores de esta casa de estudios, que le reclaman a la Municipalidad Metropolitana de Lima la urgente revisión de sus políticas urbanas y su redireccionamiento para seguir las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas sobre la ciudades. En este sentido, el trabajo presentado para singulares y grandes intervenciones urbanas y paisajísticas, así como las sistemáticas y pequeñas intervenciones arquitectónicas, buscan reorientar el desarrollo urbano de la ciudad, siempre pensando desde y para los ciudadanos, y en la vida en comunidad.

*

En las primeras secciones de la revista se presentan proyectos y textos que se ocupan de ideas fundamentales de la arquitectura y de la noción de urbanidad. La sección *Proyectos* reúne propuestas de grandes intervenciones que deberían materializarse en la ciudad en los próximos años. El parque acuático del Callao para

los Juegos Panamericanos y la Estación Central de la Línea 2 del Metro de Lima —como parte de la renovación y ampliación del MALI— son dos claros ejemplos que deben proporcionar a las autoridades pistas referidas a cuáles son las prioridades de la ciudad. Ambos proyectos son de gran envergadura, y su concreción no solo sería beneficiosa para su promotor o para el barrio que los albergue, puesto que son proyectos de escala metropolitana que, evidentemente, favorecerán a todos los ciudadanos.

Asimismo, se presentan proyectos de infraestructura para la transformación y renovación de barrios populares de Lima, como son los proyectos de vivienda colectiva y espacio público en la zona monumental del Rímac; los barrios y la «huaca» ubicados al interior de Huaycán, en Ate; y nuevas áreas verdes y espacios de servicios en el cruce de las avenidas Atocongo y Panamericana, en San Juan de Miraflores, y las lomas de Villa María del Triunfo, que en su mayoría son escenarios recurrentes en las periferias de la capital del país.

Varios de estos proyectos, si bien se presentan como ejercicios para imaginar las posibilidades de estos sectores de Lima, son claros ejemplos de las urgentes necesidades de muchas zonas de la ciudad. Estos proyectos plantean también que con una intervención «modelo» se puede detonar un impulso vital para la regeneración urbana de los barrios. Finalmente, se presentan proyectos de pequeña escala arquitectónica pero de gran impacto social, principalmente por su naturaleza replicable; es decir, por su capacidad de ser implementados sistemáticamente en distintos escenarios de similares características.

En este sentido, los proyectos Huaca Abierta, Lomas Urbanas y La Ciudad de las Laderas son similares al Museo y Rejas-Mobiliario, que se proponen como proyectos replicables, como sistemas urbanos arquitectónicos que se adaptan a cada condición urbana. Las propuestas de «rejas como mobiliarios» y el «museito» para las huacas y parques de Lima, en particular, se muestran como tipologías proyectuales para las mejoras urbanas. Sin duda, la transformación de «rejas» en mobiliario urbano de distinta naturaleza, así como el diseño de un «prototipo rodante» para difundir el valor y salvaguardar las cerca de 400 huacas de Lima tienen un potencial enorme para todos los distritos de Lima, sin importar su condición económica.

Todas estas propuestas, como reflexiones urbanas y arquitectónicas, coinciden en su preocupación y aproximación urbana. Del mismo modo, los edificios y espacios que se proyectan exponen la vocación pública

mientras cumplen funciones específicas, como las de exhibir, habitar, recrear, entretener, difundir y educar; pero, sobre todo, comparten la labor de «proyectar» escenarios ideales para una vida urbana apropiada.

Finalmente, todos estos proyectos y textos están acompañados por los resultados de Pachatopías, iniciativa de un colectivo de profesores y alumnos de Arquitectura PUCP para proyectar arte, diseño utilitario y arquitectura a partir de una mirada crítica al legado precolombino y su convivencia en la sociedad contemporánea. A través de la exposición del mismo nombre se muestra que la reelaboración de proporciones y trazados sirve para encontrar nuevas posibilidades de integrar el conocimiento milenario a la vida urbana cotidiana de nuestro tiempo.

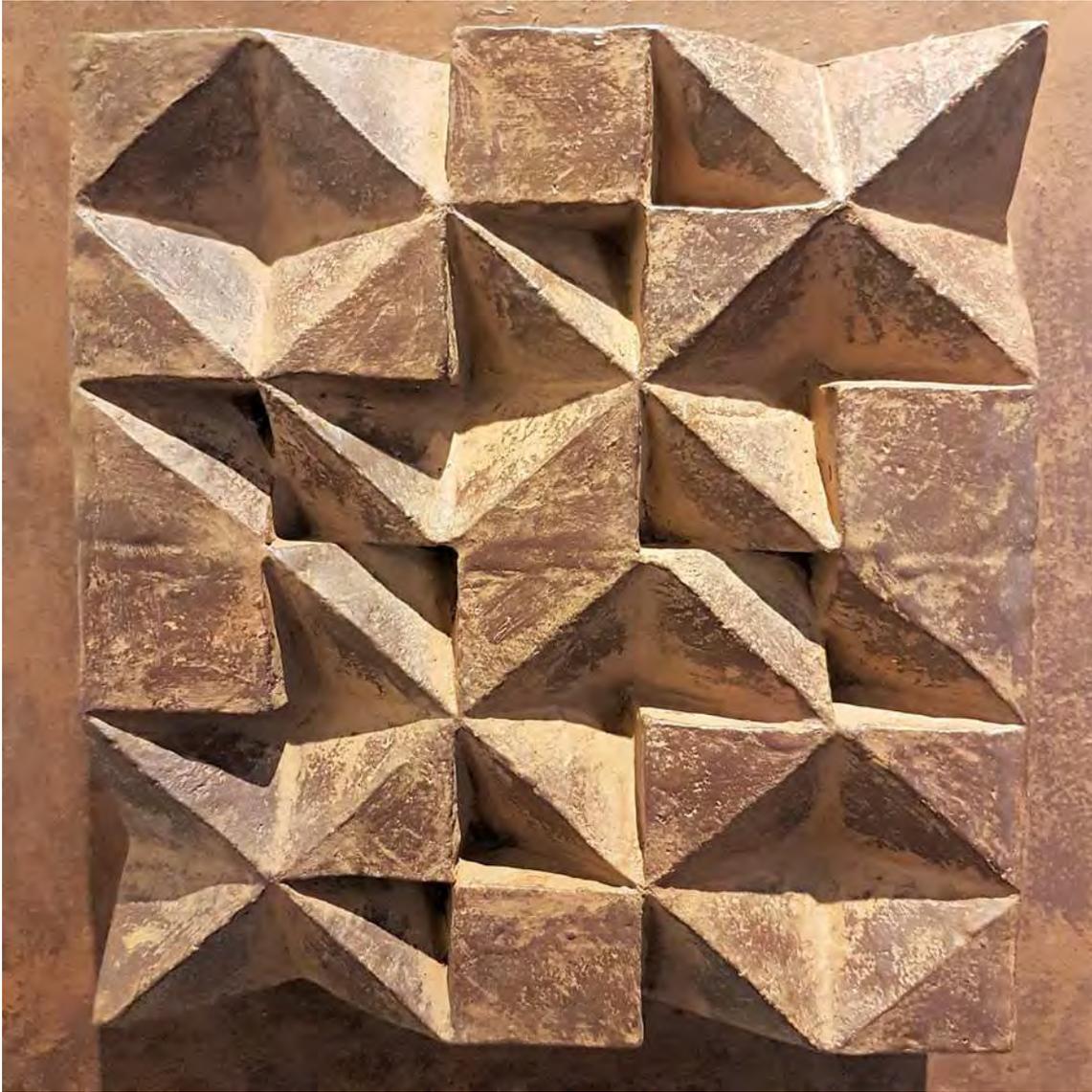
*

El principal objetivo de esta edición es —por todo lo mencionado— exponer y difundir diversos proyectos de arquitectura y diseño urbano que imaginan una/otra Lima posible, que buscan transformar la ciudad positivamente y que tienen el interés de mejorar la vida cotidiana de los ciudadanos. Igualmente, lo que busca este número es que la intervención, más allá de que sea de pequeña o gran escala, favorezca claramente el sentido de «colectividad y convivencia» de los limeños y que, a la larga, se generen beneficios físicos y sensoriales, como la reducción de violencia social, de la contaminación sonora y de las barreras físicas en la trama urbana.

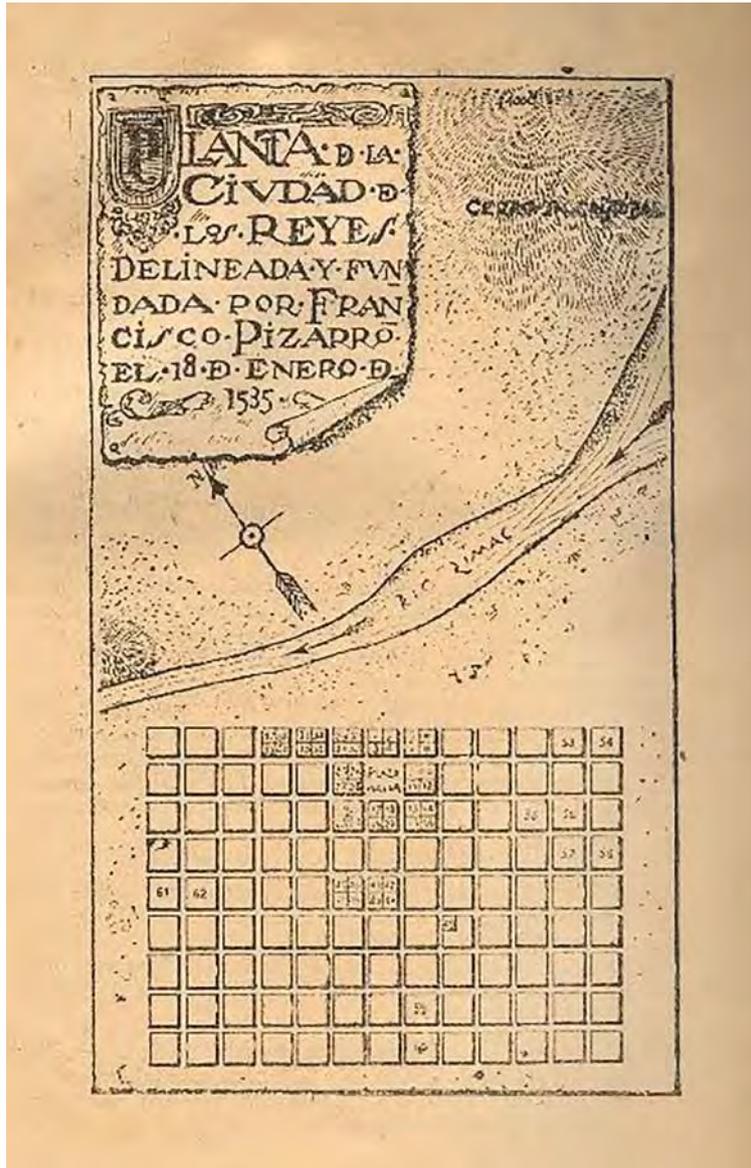
Finalmente, con **Proyectos Ciudadanos** —así como con las próximas ediciones de la revista— aspiramos a que la arquitectura y la ciudad se conviertan en temas de discusión e interés público. La idea es que, para tener llegada a un amplio sector de la sociedad, pasen a formar parte de los debates sociales y políticos de interés, y que no se queden en círculos cerrados «de arquitectos».

Pachatopías

Exhibición colectiva



Del 30 de marzo al 30 de abril se presentó, en el Museo Amano, la muestra *Pachatopías. Apropiación material del patrimonio textil precolombino*. La exposición mostró el trabajo de alumnos y docentes de la Facultad de Arquitectura PUCP, como producto del Taller de Conservación del Patrimonio dirigido por los arquitectos Juan Manuel Gutiérrez y Luis Martín Piccini.



Plano de fundación de la Ciudad de Los Reyes de Lima, 1535

Proyecto

Proyectos ciudadanos

Esta sección de la **Revista A** presenta un grupo diverso de proyectos arquitectónicos y urbanos que conforman el núcleo argumental que nutre el debate disciplinar. Desde la práctica independiente, comparten la tarea de visualizar, a través de proyectos, la mejora de las condiciones de vida urbana en Lima. Más allá de su variada escala y programa —y del alcance de sus objetivos—, estos proyectos coinciden en la labor fundamental de haber observado con optimismo la penosa situación de muchas zonas de Lima para proyectar un lugar mejor. Desde su aproximación urbana, esta arquitectura coincide en la búsqueda de la vocación pública de edificios y espacios urbanos que sirvan de lugar de reunión para ciudadanos, a la vez que cumplen funciones específicas como exhibir, habitar, recrear, entretener, difundir o educar.

1

Museíto

2

Nueva ala de arte contemporáneo - MALI

3

Rejas → Mobiliario Urbano

4

Techo-Rímac

5

Parque Acuático Callao

6

Nueva Centralidad Atocongo

7

Vivienda en las laderas de Lima

Museíto

Estructura modular itinerante

Roman Bauer Arquitectos
(José Bauer, Augusto Román, Juan Caycho)

Cliente

Municipalidad Metropolitana
de Lima

Ubicación

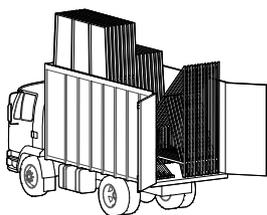
Huacas de Lima

Año del proyecto

2013

Equipo

Juvenal Monge
Martín Estrems
Alberto Sigüenza



1

El Museíto surge ante la necesidad de activar espacios arqueológicos que no suelen estar abiertos al público porque siguen a la espera de grandes inversiones para edificar sus respectivos museos de sitio. El encargo solicitó un espacio expositivo itinerante que se pudiera montar en varias huacas de Lima por una o dos semanas. Se debe poder armar y desarmar con facilidad —por dos operarios— y las piezas deben caber en la pequeña tolva del transporte municipal.

En este sentido, el Museíto es un ejercicio de austeridad y eficiencia. El espacio expositivo es llevado a sus mínimas condiciones físicas, aprovechando el benévolo clima costero limeño: se juntan paredes y techo en un único plano inclinado que protege a visitantes y material informativo del viento, el sol y la eventual llovizna. Geométricamente no dista mucho de los primeros refugios de la antigüedad o de las covachas que los pescadores instalan para pernoctar en la playa. El trazado curvo de la planta está pensado para definir un espacio de observación y actividad recreativa; el resto arqueológico es el protagonista central.

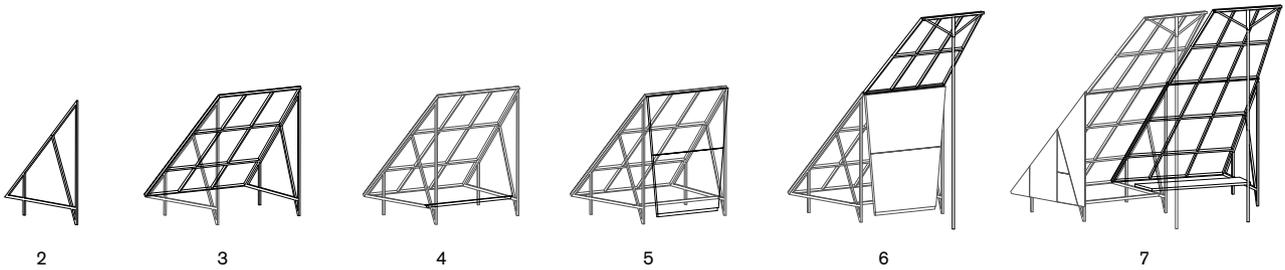
El conjunto se coloca siempre entre la huaca y el ingreso desde la calle, dándole la espalda a este último, para obligar al visitante a rodearlo y descubrir el espacio central.

El montaje es sencillo. Está pensado con elementos planos para garantizar la eficiencia en el transporte; ligeros, para que sean manipulables; y con articulaciones abiertas, que sirvan tanto para el armado como para su apertura, cierre y regulación solar. Los módulos inferiores dotan de estabilidad a la estructura y proveen el soporte necesario para colocar paneles expositivos, objetos o bancas. Los módulos superiores pueden levantarse regulando el ángulo y la altura, para garantizar la provisión de sombra en cualquier orientación solar, así como abatirse completamente para cerrar la exposición sin necesidad de puertas.

La estructura metálica y la cobertura en triplay fenólico se escogieron por su resistencia al desgaste y a los impactos propios del transporte. El Museíto sigue esperando su materialización, pero creemos en su gran potencial para transformar y activar lugares públicos abiertos, sea como espacio de exposición o como soporte para múltiples actividades en el exterior.



Vista de doce módulos expositivos cerrados, dispuestos en el espacio



Ensamblaje: (1) transporte, (2) escuadra inicial, (3) modulo A (panel A + escuadra típica), (4) barra fijadora, (5) módulo B (panel B + tijera), (6) poste metálico, (7) repetir del 3 al 6



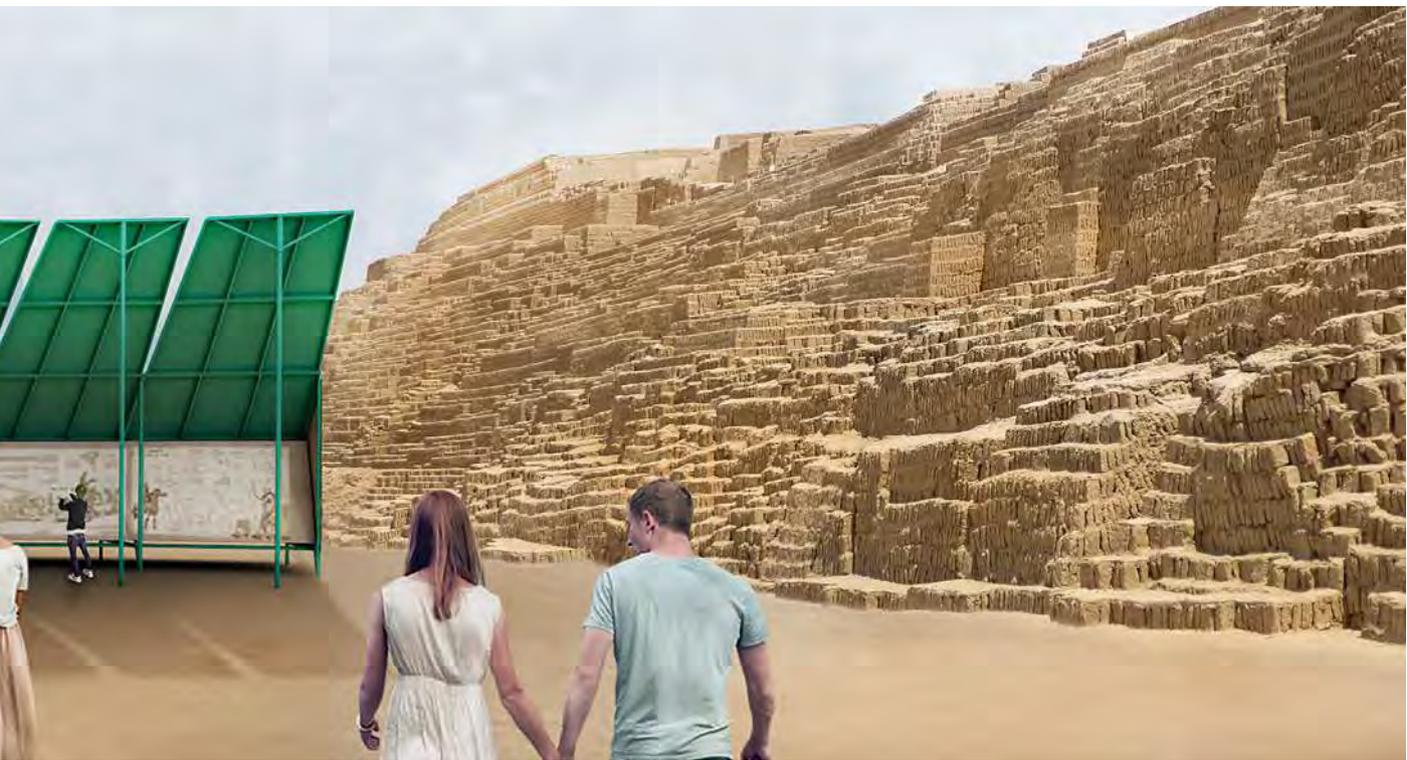
Vista de las estructuras expositivas abiertas al público



Ubicación en la huaca Mangomarca



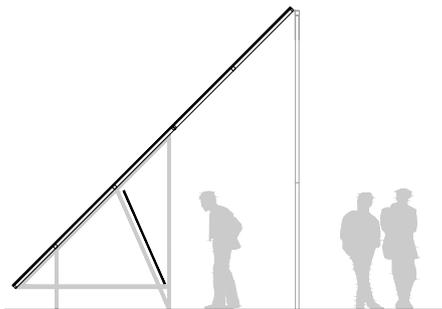
Ubicación en la huaca Mateo Salado



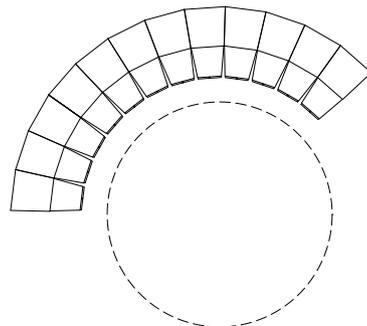
Vista de las estructuras expositivas abiertas completamente en relación a la huaca



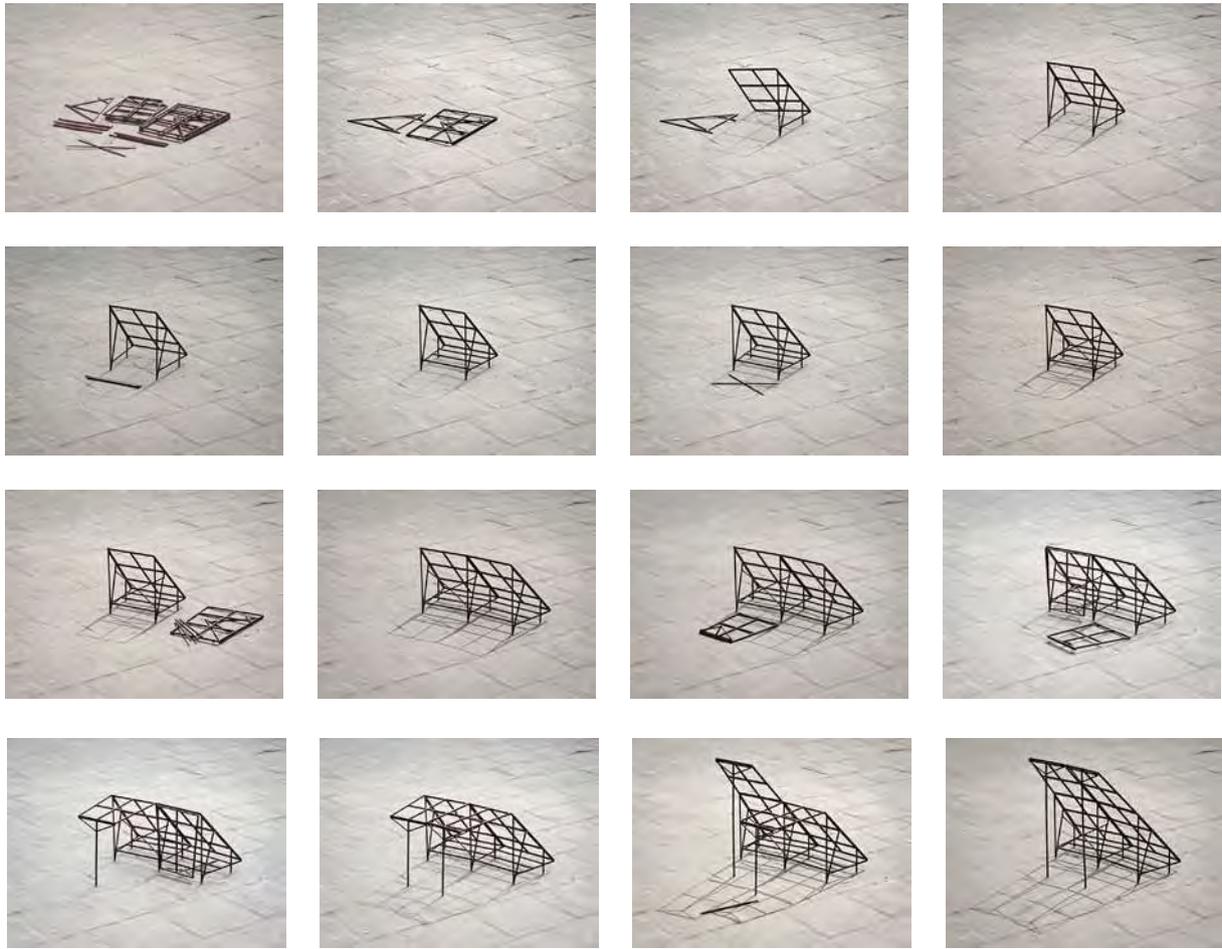
Arriba: estructura expositiva abierta a media altura para protección solar. Abajo: vista exterior de aproximación desde el ingreso



Vista en corte de un módulo



Vista en planta de doce módulos dispuestos en el espacio



Secuencia del proceso de ensamblado

Roman Bauer Arquitectos inició su trabajo en 2012. Desde entonces han desarrollado proyectos de equipamiento público desmontable como el Museo Itinerante y la Canchita Centro Cultural, premiada en 2013 por la Municipalidad de Lima. En el 2014 realizaron la Feria Climática de la COP 20 Lima, después de ganar el concurso convocado por Naciones Unidas. Otros premios incluyen el primer lugar en el concurso para las nuevas oficinas del estudio de abogados M&A en Lima y el segundo lugar en el concurso de Intervenciones en el Parque Arqueológico de Machu Picchu convocado por el Ministerio de Cultura del Perú. José Bauer y Augusto Roman son arquitectos por la Universidad Ricardo Palma y estudiaron el máster en la Universidad Politécnica de Cataluña, así como trabajaron en proyectos independientemente en Barcelona, antes de volver al Perú.

Nueva ala de arte contemporáneo - MALI

Burgos & Garrido Arquitectos + LLAMA Urban Design

(Francisco Burgos, Ginés Garrido, Mariana Leguía, Angus Laurie)

Cliente

Museo de Arte de Lima (MALI)

Concurso internacional

1.º Premio, Lima 2016

Ubicación

Cercado de Lima, Lima

Equipo

Javier Malo de Molina

Agustín Martín

Jonás Prieto

María Pilar Recio

Teresa Carro

Guillermo Santos

Andoni Garrán

José Pineda

Santiago Nieto

Patrick Webb

HPAL

[Hector Pérez, Alberto López]

El Parque y el Palacio de la Exposición se inauguraron en 1872, cuando el presidente de la república de aquel entonces, Manuel Pardo, decidiera modernizar la ciudad y organizar la Exposición Internacional de Lima. Más tarde, en la década de los cincuenta, el Palacio de la Exposición fue cedido al Patronato de las Artes, y años después adoptó el nombre de MALI (Museo de Arte de Lima) años más tarde.

El lugar para la nueva sala de arte contemporáneo, de acuerdo con la solicitud del concurso, se encuentra en el lado oeste del Palacio de la Exposición, en un terreno cedido en comodato para que el museo se amplíe.

Segregado por la creciente infraestructura vehicular, el Parque de la Exposición se ha ido deteriorando y haciéndose cada vez más pequeño, no solo en dimensiones sino también porque se redujo la densidad de su masa vegetal y ha perdido así, en gran medida, su carácter original. Al mismo tiempo, el parque y el MALI tienen un gran potencial como dos de los pocos equipamientos públicos cohabitados frecuentemente por todos los estratos socioeconómicos de Lima.

La idea del concurso surge ante todo como un cuestionamiento a lo que deberá ocurrir con esa esquina de la ciudad y la futura Estación Central, en donde se encontrarán las líneas 2 y 3 del Metro de Lima, la cual, según se prevé, será la más concurrida del sistema.

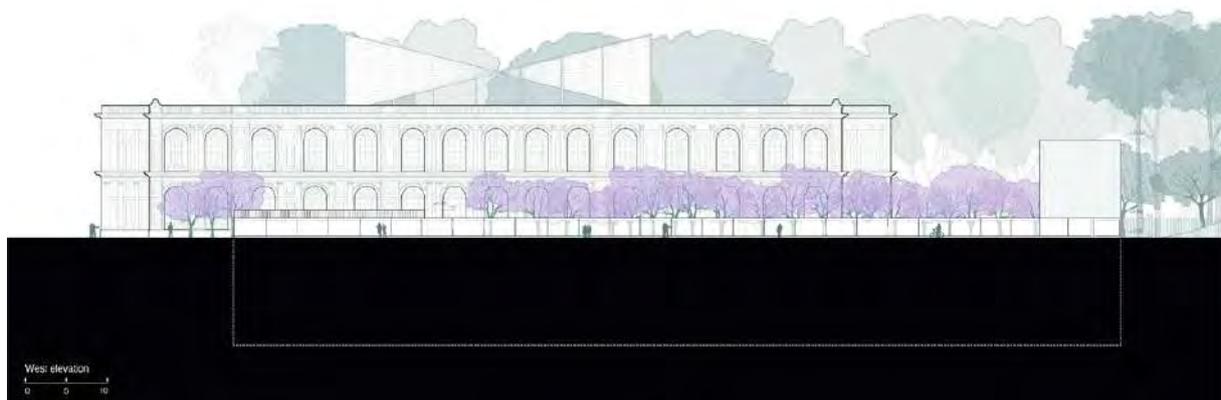
Bosque urbano denso: proponemos restaurar la cubierta vegetal que existió sobre el Parque de la Exposición, recuperando su carácter de gran espacio en sombra; una gran masa arbolada articulada por paseos, actividades y por la presencia elegante de una colección de pabellones —cuatro históricos y cuatro contemporáneos— que se ofrecen como pequeños cofres dispersos en el interior del bosque.

Patio de los jacarandás: junto al edificio actual del MALI proponemos un espacio al aire libre que resuelve el cierre del parque y crea una atmósfera específica formada por un patio de jacarandás. Este patio evoca la tradición del patio limeño y se convierte en el vestíbulo del parque y del MALI. Dándole importancia al antiguo edificio, este espacio permite gestionar el tráfico de visitantes conduciéndolos hacia los accesos diferenciados que se proponen.

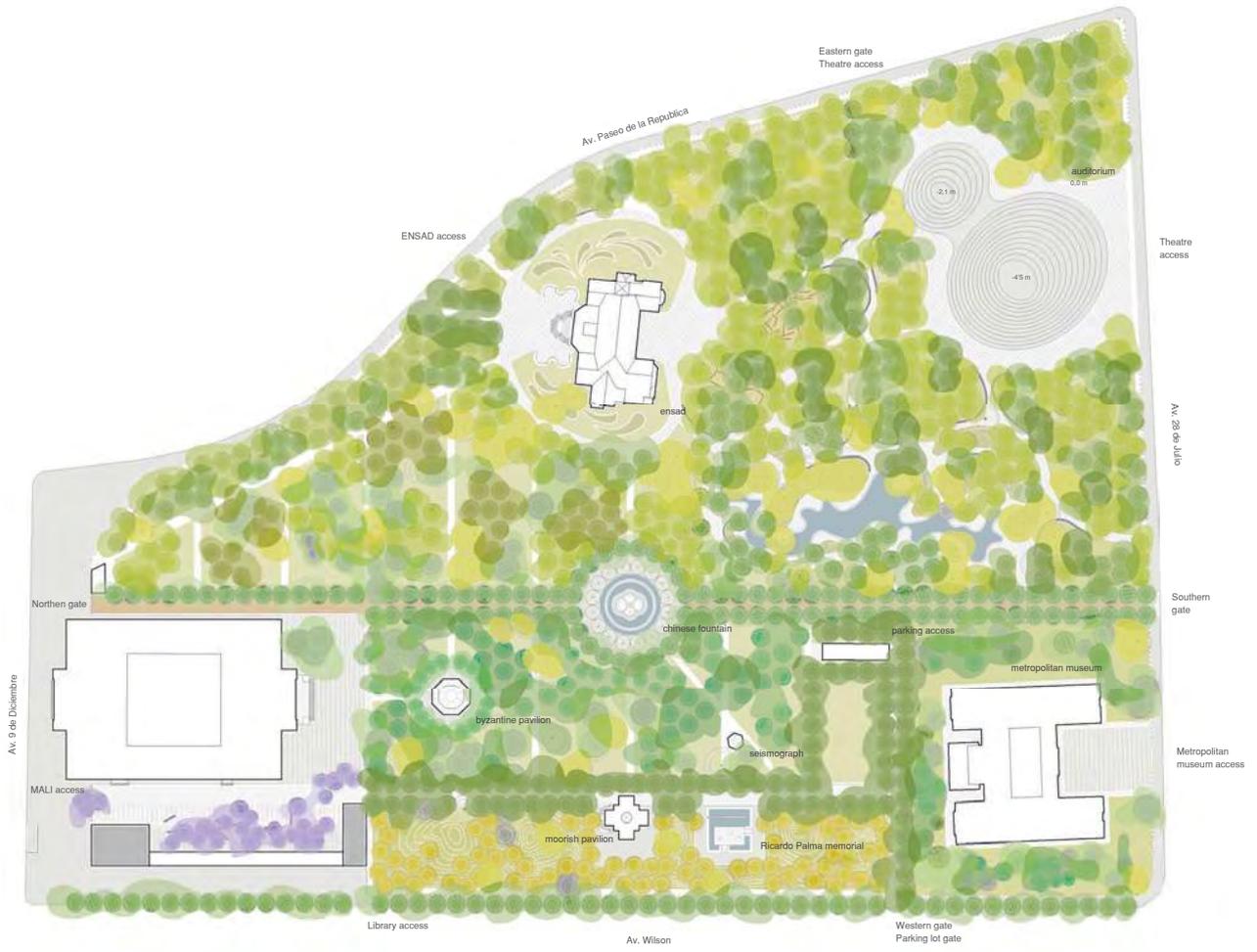
Gran galería: en el estrato más profundo de la geología generada por el nuevo museo, concebimos una gran sala diáfana y flexible. Proponemos un espacio iluminado por un cañón de luz que se asoma a la superficie para capturar la luminosidad exterior; una grieta cubierta por una vegetación exuberante, que construye un espacio exótico, en contraste con el seco y universal de la galería de exposiciones.



Vista exterior desde el Patio de Jacarandas



Elevación oeste demarcando el espacio a intervenir en el subsuelo



Plano de situación del Parque de la Exposición. Hacia la izquierda, el MALI



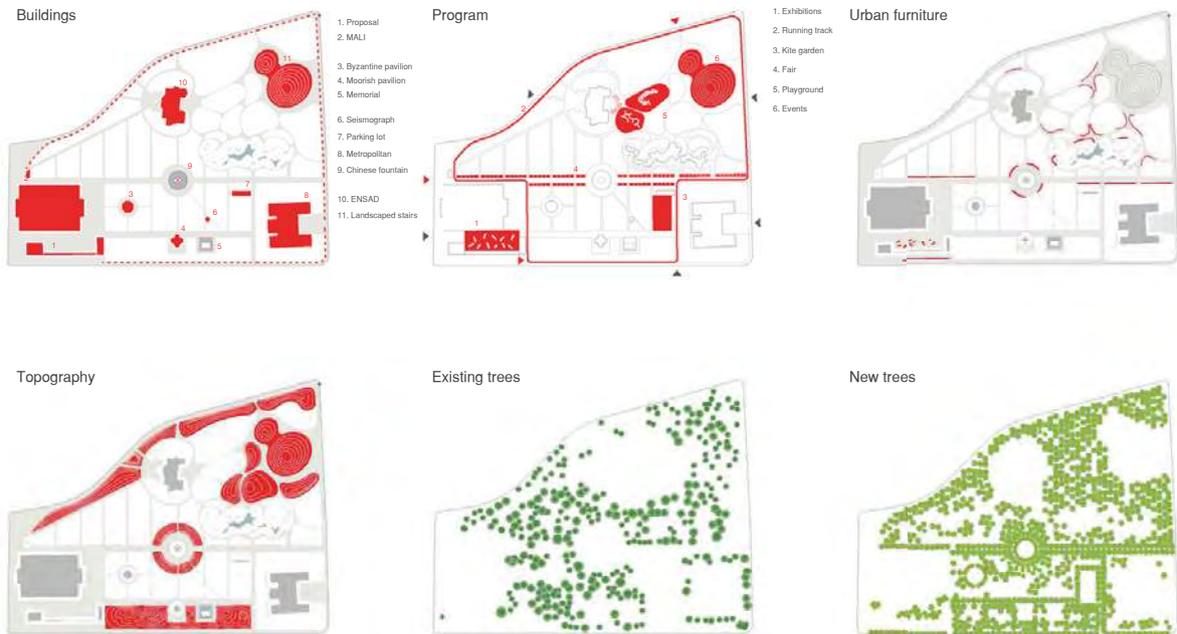
Vista del acceso desde el Parque de la Exposición



Vista del Parque de la Exposición



Vista exterior nocturna del proyecto



Parque de la Exposición: análisis y propuesta



Planta baja del proyecto en relación al MALI

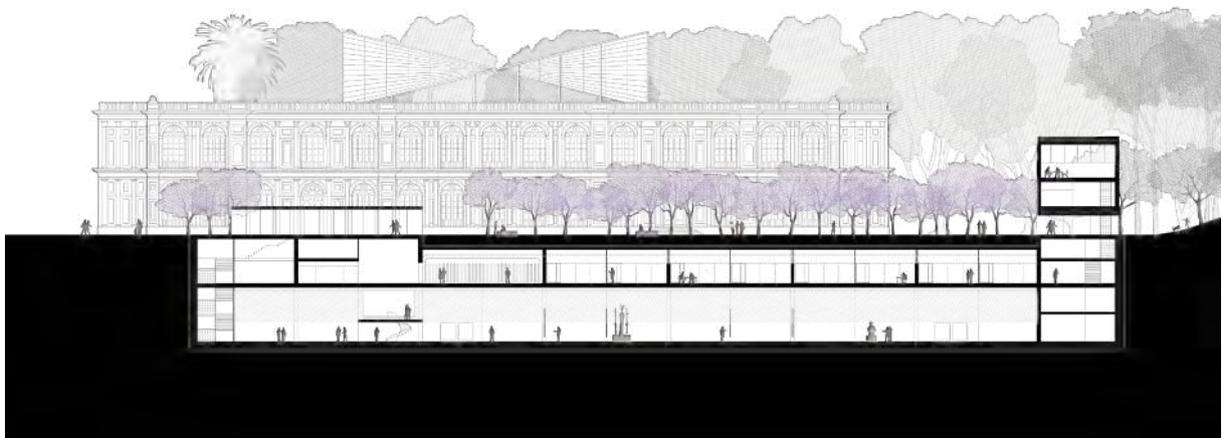


Vista exterior de la galería de exposiciones

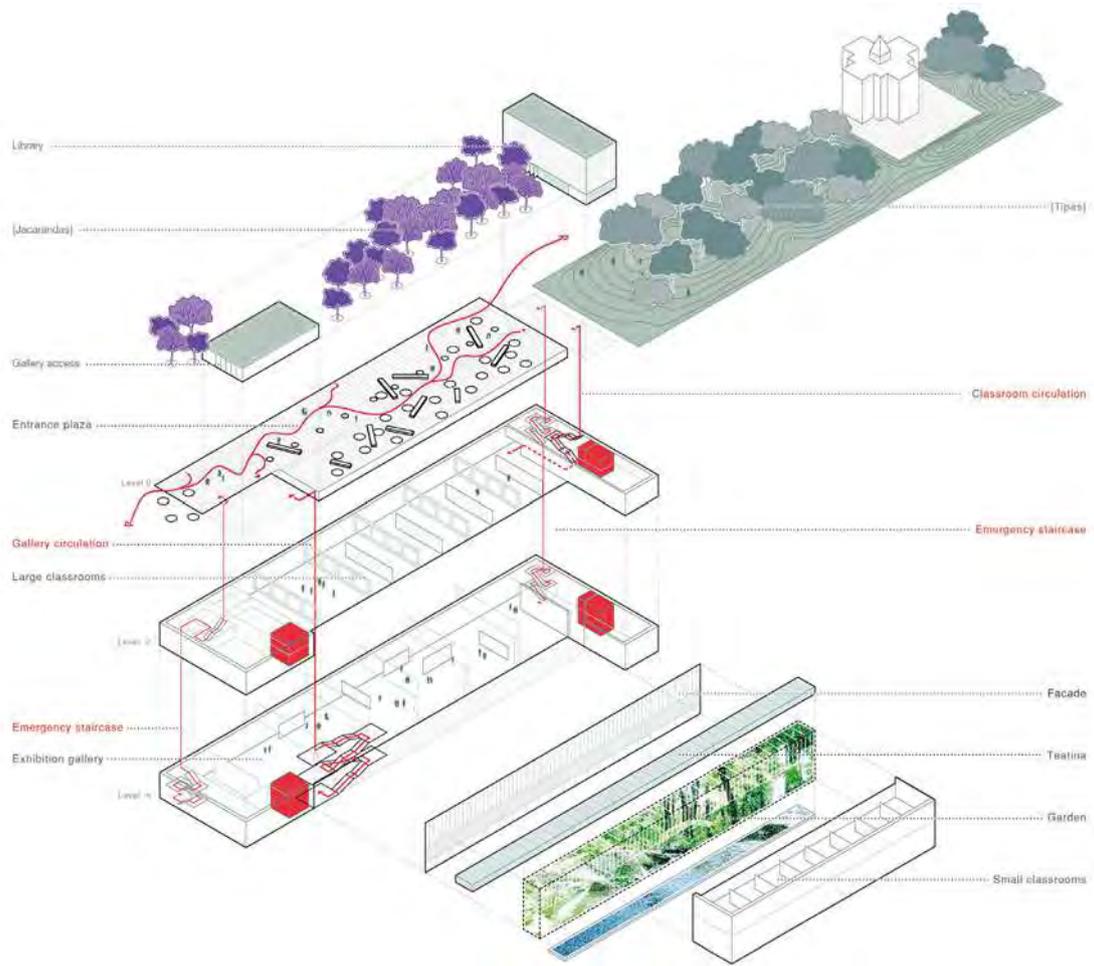
Junto al edificio actual del MALI proponemos un espacio al aire libre que resuelve el cierre del parque y crea una atmósfera específica formada por un patio de jacarandás. Este patio evoca la tradición del patio limeño y se convierte en el vestíbulo del parque y del MALI



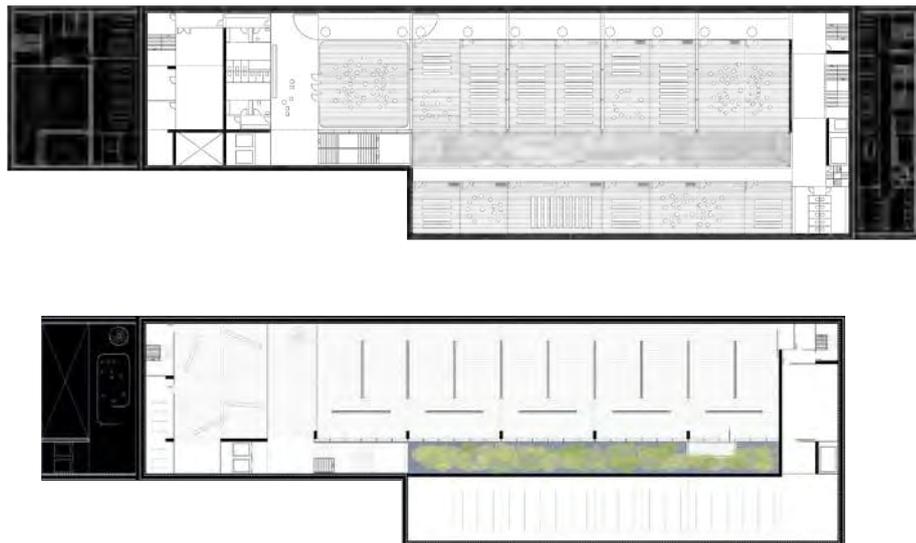
Sección 1



Sección 2



Vista axonométrica de los niveles del proyecto



Vistas en planta. Nivel 2 y nivel 4



Vista interior de la galería de exposiciones

Burgos & Garrido Arquitectos Asociados fue fundado por Francisco Burgos y Ginés Garrido en 2002 en Madrid. Ambos son profesores titulares de Proyectos en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, UP Madrid. La oficina tiene una estructura abierta, que se manifiesta en la colaboración frecuente con otros arquitectos. Esta actitud les permite enfrentarse a los proyectos con pragmatismo y una distancia que les parece, en general, saludable. En los últimos años, se han centrado en el diseño y ejecución de proyectos de espacio público, parques y planeamiento urbano desde una perspectiva social y de sostenibilidad medioambiental. Entre ellos, el proyecto Madrid Río, premiado por la Universidad de Harvard con el *XII Veronica Rudge Green Prize in Urban Design*. Además, Burgos & Garrido Arquitectos Asociados ha completado diversos proyectos de vivienda social y participado en numerosos concursos internacionales.

LLAMA Urban Design es un estudio de diseño multidisciplinario en Lima, dirigido por la arquitecta Mariana Leguía y el urbanista Angus Laurie. Ellos buscan conjugar los intereses tanto de diseño como urbanos dentro de un solo discurso. Mariana Leguía es arquitecta por la Universidad Ricardo Palma de Lima, Perú. Angus Laurie estudió Economía en la Universidad de King's College, Canadá. Ambos son MSc en diseño urbano por la London School of Economics. Luego de trabajar en diversas oficinas en USA y Londres, ambos crearon LLAMA en Lima en el 2010, combinando su práctica proyectual con la investigación y la docencia en Arquitectura PUCP. Han obtenido el 1er premio el Ontario Wood Design Awards, para la categoría residencial, 2016, así como el 1er premio edificio multifamiliar, Bienal de Arquitectura Joven del Perú 2013. Recientemente LLAMA fue seleccionada para representar al Perú en la Bienal de Pamplona 2017.

Rejas → Mobiliario Urbano

V.Oid
(Felipe Ferrer)

Ubicación

Distritos de Lima

Año del proyecto

2015

Equipo

Daniela Díaz
Marina Gubbins

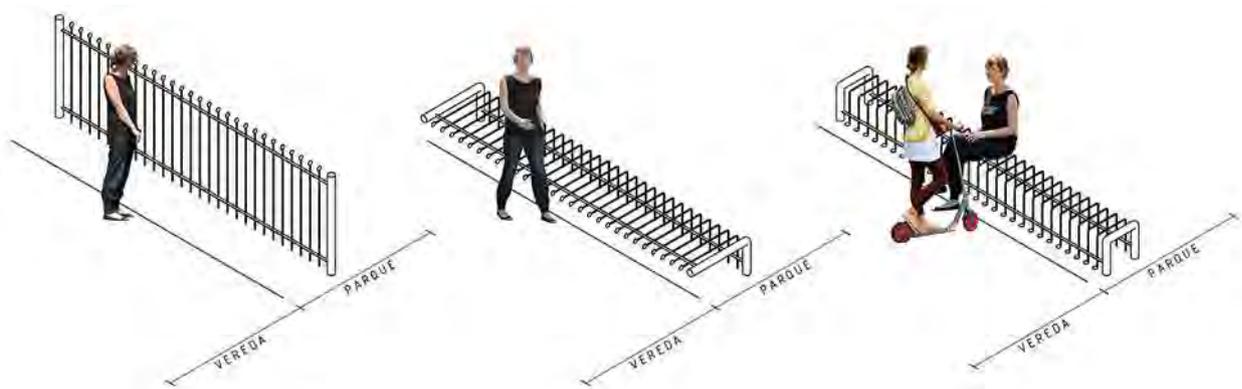
Rejas → Mobiliario Urbano es un proyecto de carácter especulativo relacionado con las rejas de las calles de Lima: proponemos removerlas para hacerles un *upcycle* y convertirlas en el mobiliario urbano que tanta falta hace en Lima —y en provincias—. Uno de los artefactos que más segregan la ciudad queremos convertirlo en una serie de elementos integradores.

Empezamos el proyecto identificando las tipologías y los componentes de las rejas contemporáneas —sin ornamento, baratas y muy similares ente sí— y tratamos de mapear su cantidad y ubicación, desde Los Olivos hasta Las Casuarinas. En ciertas municipalidades hay rejas registradas, pero la mayoría son ilegales; paradójicamente, no hace mucho se declaró en la municipalidad de Lima que ya no se puede tramitar permisos para poner más rejas (!?). En muchos lugares, las rejas cierran todas las calles para dejar solo un ingreso a toda una urbanización. No hay cifras de cuánto reducen estos artefactos los robos en los bloques cerrados de ciudad, pero estamos seguros de que la psique de los limeños valora su reja: en una reciente encuesta publicada en diarios nacionales, el 50% de los limeños justificaban sus rejas. Los ejemplos más irónicos de espacio público son los parques enrejados, que abundan en nuestra ciudad.

Proponemos que la Municipalidad de Lima participe como socia estratégica y actúe como un alquimista que transforme en mobiliario, gratuitamente, las rejas donadas por la ciudad: en bancas, por ejemplo, o en pérgolas, juegos para niños, paraderos de bus, basureros y hasta en arcos de fútbol. Idealmente, el ecosistema de este proyecto incluiría una red de herreros locales que contratarían las diversas municipalidades distritales, creando así una comunidad alrededor del proyecto; pero todo debe empezar con la voluntad de los ciudadanos de remover sus rejas.

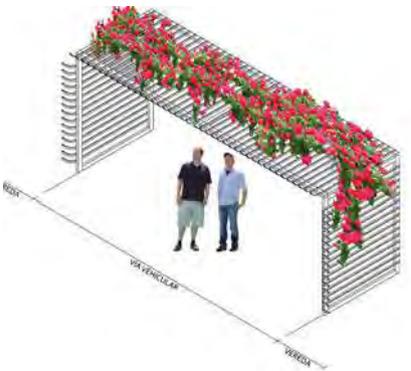
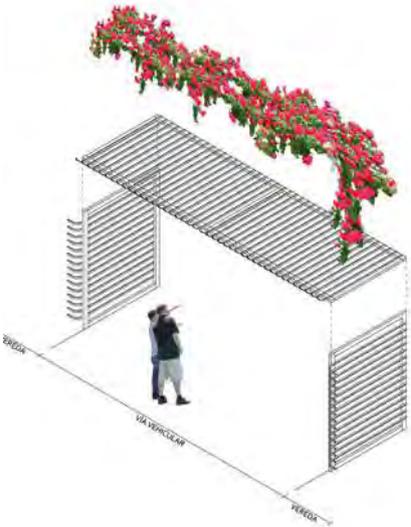
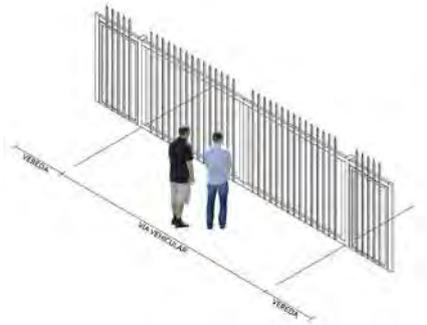


Escenario de una transformación de banca en el Parque Kennedy de Miraflores



Diagramas del proceso de transformación de una reja en banca

Proponemos que el municipio de Lima participe como socio estratégico y actúe como un alquimista que transforme en mobiliario, gratuitamente, las rejas donadas por la ciudad: en bancas, por ejemplo, o en pérgolas, juegos para niños, paraderos de bus y hasta en arcos de fútbol



Diagramas de transformación de una reja en pórtico de ingreso



Diagramas y situaciones del proceso de transformación de distintos usos de las rejas: estacionamiento de bicicletas, basureros, arcos de fútbol, paraderos, bancas techadas, entre otros usos

V.Oid/ Felipe Ferrer Cárdenas Máster en Diseño Arquitectónico Avanzado en la Universidad de Columbia – Nueva York (2004-2005) donde se graduó con honores recibiendo el premio Lucile Smyser Lowenfish Memorial. Fue profesor de la maestría de diseño avanzado (2005-2006). Trabajó con Diller Scofidio + Renfro (2005-2010). Se tituló como arquitecto en el 2002 con una tesis sobresaliente en la UPC y fundó V.Oid, una oficina que trabaja proyectos transdisciplinarios que fluctúan entre arte, arquitectura, publicidad, diseño y urbanismo. En el 2016 fue nominado para el premio MCHAP en Chicago, en Italia ganó el Award de Oro con el proyecto de la fábrica AGP eGlass. Actualmente es profesor en la PUCP donde ha dictado cursos de Fabricación Digital, Proyectos de Fin de Carrera y Taller V de diseño experimental.

Techo-Rímac

Taller de diseño avanzado (TDA), Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC)

(Profesor: Enrique Ciriani, Asistente: Fabry Avalo)

Ubicación

Rímac, Lima

Año del proyecto

2016

Participantes 2016

Carmen Orozco Vaiz
Gianfranco Morales Sosa
Joseph Escobedo
Paolo Orihuela
Sergio Ortega
Carlos Díaz
Carlos Echeagaray
Marcelo Salas
Alejandro Muro
Marlie Valdivia
María Ysabel Argumedo
Roxana Diez Canseco
Sergio Elizalde
Percy Vergara

El proyecto Techo-Rímac se sitúa en la manzana donde se encuentran la Distribuidora Backus y la Corporación Lindley, en el centro histórico del distrito del Rímac. Colinda con un eje peatonal importante del distrito, el jirón Hualgayoc, desde la plaza de toros de Acho, siguiendo por el Paseo de Aguas, hasta la famosa Alameda de los Descalzos.

El propósito de la elección de este terreno es representar una centralidad similar a la que se enfrenta al otro lado del río Rímac (Lima); difícil lograr este desafío manteniendo el tejido urbano actual, constituido por construcciones pintorescas pero muy deterioradas.

Para mantener la ilusión de que un proyecto de arquitectura puede contribuir a modificar la realidad o sugerir su futuro, hemos buscado utopías (el Plan Obus de Le Corbusier de 1931; La Ciudad Espacial (1959), de Yona Friedman; La Superficie Neutra (1972), Superstudio; , la Expo '70, en el Japón, de Kenzo Tange, entre otros.

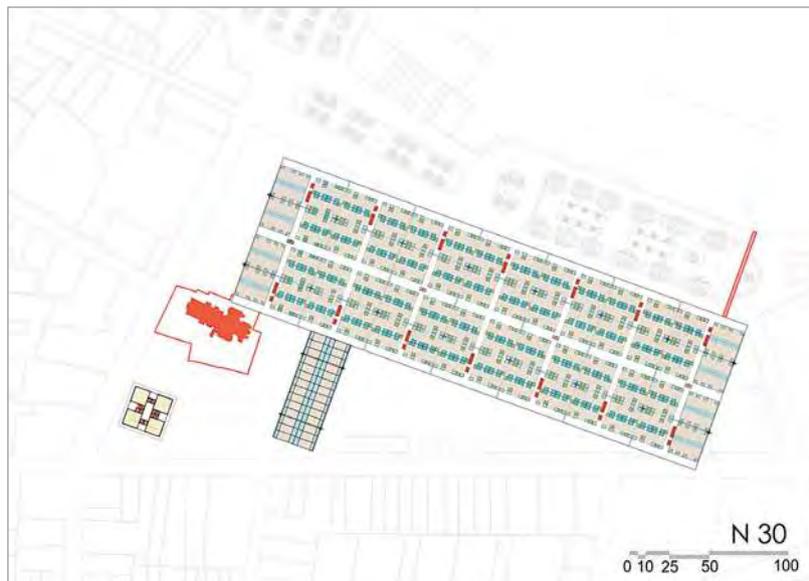
Decidimos liberar la manzana de construcciones manteniendo solo la iglesia de Nuestra Señora de Copacabana, y optamos por instalar una «horizontalizada» paralela al Paseo de Aguas.

El Techo es una armadura urbana suspendida a 20 metros de altura (altura máxima de la iglesia y el arco existente) que deja pasar debajo la volumetría urbana. Una macroestructura de 5,65 metros de alto (0,43 + 2,26 + 0,27 + 2,26 + 0,43) es elevada por columnas en cruz con cada 40 metros entre ellas y circulaciones verticales mecánicas. Son 448 viviendas servidas por ascensores privados y públicos, complementados por escaleras. Una avenida principal reúne las calles privadas, que son irrigadas por los pasajes interiores que dan acceso a las nuevas casitas urbanas (un nuevo 'tipo' de vivienda). Estas calles terminan en un jardín común paralelo a las fachadas longitudinales, y son miradores del paisaje limeño.

El nivel del suelo natural está dedicado a actividades de educación, deporte, parqueo, comercio y esparcimiento, con un único parámetro: «todo lo que sobresale del suelo debe ser vidriado; la autorización de construir es exclusivamente bajo tierra». Esto es, un hotel, cuyos interiores permiten experimentar tipologías similares a las de una vivienda; y una esbelta señal urbana, punto de apoyo perspectivo a la Alameda de los Descalzos, una torre constituida por tipologías para solteros, que inician una lujosa manera de vivir urbana y turísticamente.



Corte perspectivado hacia el Este (Cerro San Cristóbal)



Vista en planta del conjunto



Vista aérea hacia el Norte



Perspectiva desde el Techo/Cielo hacia el mar (nuevo suelo)



Perspectiva desde las pasarelas de servicio hacia el Oeste (Iglesia)

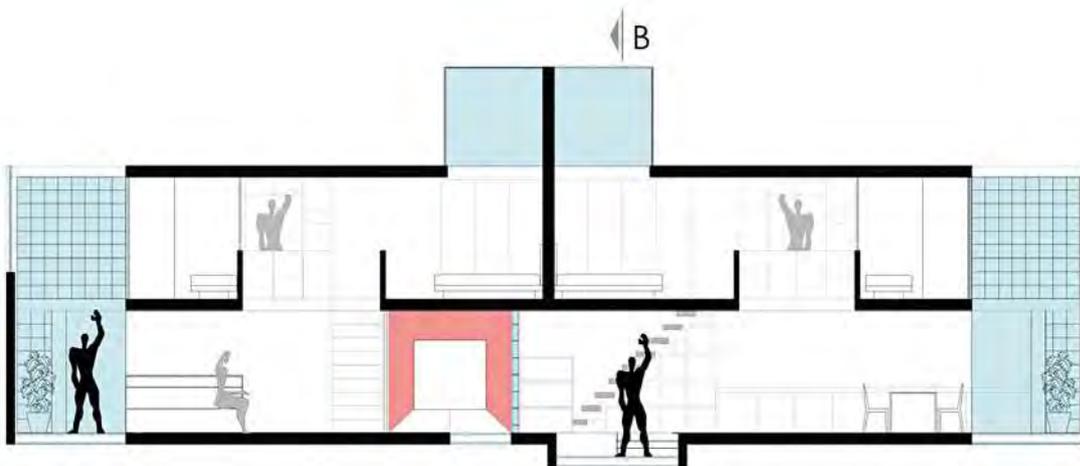


Planta del Nivel Techo/Cielo

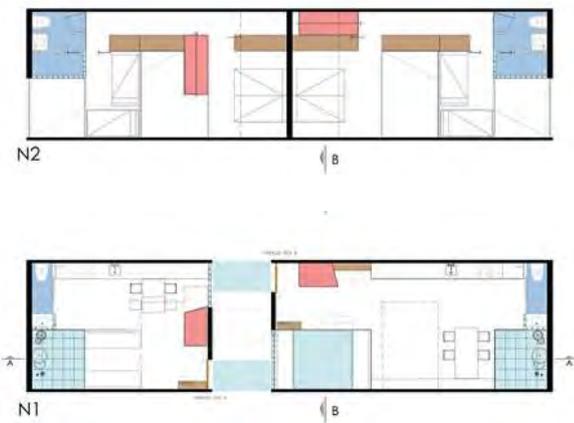
Esta intervención resuelve una vivienda lateralmente opaca, que posee como principales fuentes de luz, vista y ventilación el techo/cielo y el piso/suelo. Así obtenemos viviendas adosadas entre ellas, que permiten experimentar un vivir distinto basado en nuevas espacialidades.



Perspectiva de ingreso desde el Oeste (Iglesia)



Vista en corte del Nivel Suelo



Vista en planta del Nivel Suelo

Taller de Diseño Avanzado UPC fue dictado por el Arquitecto Enrique Ciriani y estuvo dirigido a arquitectos graduados y egresados interesados en profundizar la experiencia y la reflexión en torno a la ciudad y el diseño arquitectónico contemporáneo. El curso, partió de la problemática de la vivienda actual, tanto a nivel tipológico como urbano. Frente a la situación de homogeneidad y precariedad de la vivienda colectiva, el taller se propone repensar radicalmente la vivienda para la ciudad de los próximos años. El arquitecto Ciriani ha sido reconocido internacionalmente por su trabajo proyectual y docente, ha recibido numerosos premios en varios países de Europa, así como en el Perú. Entre los que destacan el Premio Nacional de Arquitectura de Francia, el Hexágono de Oro de Perú, La Medalla de Oro de la Academia de Francia, entre otros.

Parque Acuático Callao

Elisa Silva, Marta Morelli, Augusto Román

Workshop

Limapólis 2015
Planificando el legado de los
Juegos Panamericanos 2019

Ubicación

La Punta, Callao

Año del proyecto

2015

Equipo

Lisbeth Aliaga, Elizabeth Ayasca,
Luis Felipe Bendezú,
Manuel Bravo, Marielle Cevallos,
Ruth Chávez, Álvaro Contreras,
Carlos Cueva, Nick del Águila,
Eileen Dorer, Claudia Gómez,
Andrea Gonzáles, Deysi Honorio,
George Marquina, Karina
Mendoza, Raul Palomino,
Erika Romani, Yazmin Sánchez,
Anthony Santillán, Cecilia Solís,
Ursula Tang, Patricia Uruce,
Yajaira Zevallos

El proyecto Parque Acuático Callao busca aprovechar la implementación de la sede de los deportes acuáticos para los Juegos Panamericanos 2019, y así empezar un proceso de renovación urbana del borde marítimo del sur del Callao. Se plantea, como primera estrategia, construir un espigón de 2 kilómetros de largo paralelo al borde marítimo, a 160 metros de distancia de la costa. Al ser un territorio casi a nivel del mar, es vulnerable a desastres naturales.

El nuevo espigón mitiga la erosión del borde costero a causa del fuerte oleaje proveniente del sur y reduce significativamente el impacto de un posible tsunami. Por otro lado, el espigón genera un área de agua calmada hacia la costa, lo que permitirá impulsar múltiples actividades deportivas y de recreación para la población chalaca.

El proyecto incorpora como actores a las asociaciones culturales y deportivas ya existentes, que vienen haciendo un trabajo social sostenido, así como a las agrupaciones espontáneas que afirman la identidad chalaca de los habitantes de los barrios del borde costero. Así, la propuesta se entiende como una estrategia de inclusión social que revierte el alto grado de delincuencia, la deserción escolar y los excesivos estándares de violencia en los barracones.

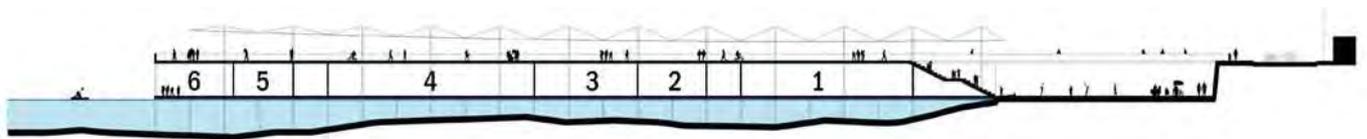
Aprovechando la construcción del final de la Costa Verde y la continuación de la Costanera hasta La Punta, se plantea el diseño de un nuevo espacio público que integra este último tramo de la Costanera: una ciclovía, veredas arborizadas, paseos y plazas. Se propone, así, crear nuevas conexiones al mar y entre barrios. Todo esto, concentrado principalmente en el borde costero como un nuevo malecón.

La viabilidad económica se sustenta con la incorporación de varios actores. Se cuenta con la inversión para los Juegos Panamericanos y con la participación del Gobierno Regional y del Municipio del Callao, que incluye la adecuación del proyecto de extensión de la Costa Verde y la Costanera, el cual cuenta con un presupuesto asignado, además de la inversión privada de gestores inmobiliarios que construirán en los lotes industriales frente al malecón.

Finalmente, se propone un nuevo espacio público en el borde marítimo del Callao, basado en la domesticación de la mar brava, que permitirá no solo la celebración de los Panamericanos 2019 en un paisaje privilegiado, sino que será un legado fundamental para Lima, enmendando así la deuda con un territorio y una población siempre olvidada en los planes de desarrollo de la ciudad.



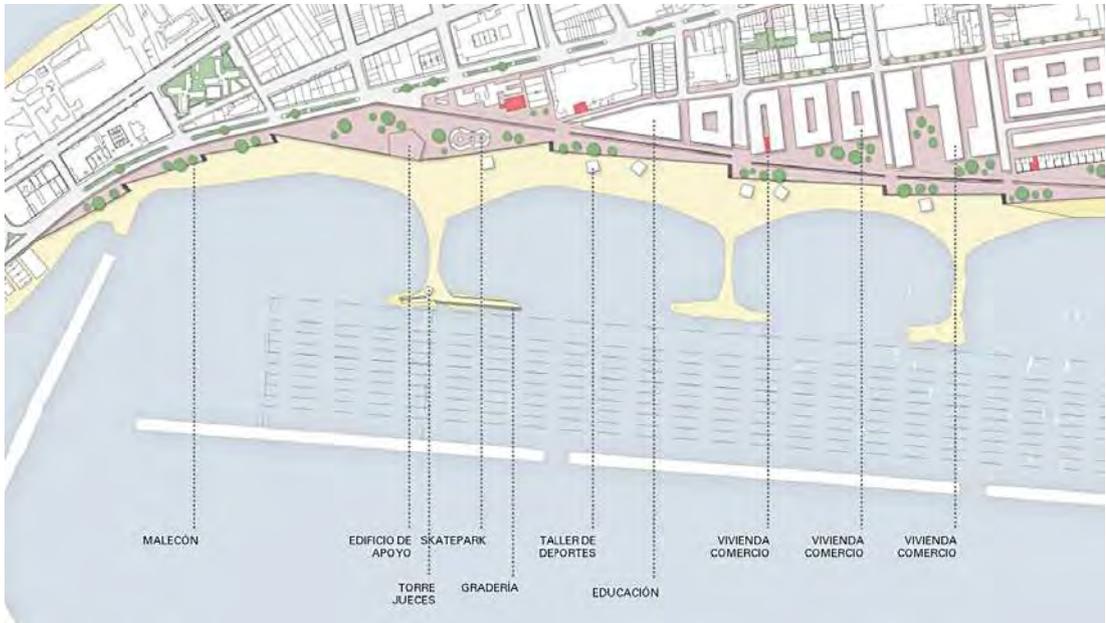
Vista de una parte del proyecto en La Punta, Callao



Corte longitudinal del Parque Acuático Callao y la franja costera



Mapa de La Punta. Se distingue la fortaleza del Real Felipe y el borde marítimo intervenido (lado sur)



Ubicación de las intervenciones en las playas Arenilla, Carpayo y Los cocos



Recreaciones digitales de las intervenciones durante los Juegos Panamericanos 2019 (arriba) y en sus usos cotidianos posteriores

Elisa Silva, Marta Morelli, Augusto Roman

El taller de Limápolis 2015 representó una oportunidad de concentrar una semana de análisis y diseño en la ciudad de Lima. Los próximos Juegos Panamericanos, previstos para 2019, fue una excusa para recuperar, descubrir y exponer el potencial urbano latente en las diversas sedes deportivas del evento. El proyecto fue desarrollado por profesores invitados internacionales junto a profesores de Arquitectura PUCP y estudiantes, en el marco de los objetivos del workshop que buscaban soluciones al reto del planeamiento y diseño de las sedes para el evento. Elisa Silva es arquitecta venezolana fundadora de Enlace arquitectura y profesora de la Universidad Simón Bolívar de Caracas. Marta Morelli es arquitecta peruana, cofundadora de K+M Arquitectura y Urbanismo y profesora de Arquitectura PUCP. Augusto Roman es arquitecto peruano, co-fundador de RomanBauer Arquitectos y profesor de Arquitectura PUCP.

Nueva Centralidad Atocongo

Paola Vígano, Aldo Mantovani, José Miguel Victoria

Workshop

Limápolis 2014
UN PLAM para Lima

Ubicación

San Juan de Miraflores, Lima

Año del proyecto

2014

Equipo

Diego La Rosa, Ángela Orellana,
Marco Palacios, Renzo Pascual,
José Pineda, José Carlos
Rabanal, Evelin Raico, Miguel
Ramírez, Gianfranco Rodríguez
Alfaro, Leticia Rodríguez
Portugal, Cynthia Rodríguez
Quispe, Martín Zapata, Valeria
Parado, Sachka Parra, Ana
Pumacayo, Ximena Ramón,
Carol Reque, Renzo Rivero,
Daniela Valdés, Luisa Mosquera,
Marc Samaniego, Josué
Sedano, Lourdes Tavera

En el ámbito del *workshop*, el proceso de diseño del grupo —con alrededor de treinta participantes—, las discusiones y las constataciones de campo identifican los problemas en una primera fase. Sucesivamente, para enfrentar esos problemas se plantean proyectos estratégicos concertados y narrados imaginando el futuro, con el objetivo de definir espacialmente y activar funcionalmente la centralidad metropolitana. Cuatro grupos de trabajo, cuatro estrategias para Atocongo, cuatro proyectos apodados, según sus características intrínsecas, «la serpiente», «las constelaciones», «los tejidos» y «terrazas y canales». Cuatro grupos que, finalmente, construyen un único proyecto.

En la ciudad contemporánea, el continuo urbano se configura como una corteza construida, compuesta de diferentes proyectos. Observamos que en las intersecciones de los tejidos urbanos que la componen, la corteza se fragmenta y surgen espacios intersticiales en los que observamos una dilatación de la calle. Estos intersticios, que encontramos en el llano, en las quebradas y en las laderas, constituirán el material para el proyecto que busca recuperar los vacíos con el diseño de una red de fracturas o roturas desde donde surgen los andenes y terrazas.

El proyecto de la red de conexiones peatonales permite a los peatones alcanzar —caminando con facilidad— los diversos tejidos, los equipamientos y los intercambios multimodales. Proyecta canales de flujo para vehículos ligeros y pesados, en una ordenada segregación de sendas, contemplando la separación del flujo del transporte público del privado, y la implementación de estaciones y plazas de intercambio multimodales.

Con el ordenamiento de los flujos, la nodalidad de Atocongo deja de configurarse como una barrera que le impide al fluir de las actividades reconvertirse en un espacio de confluencia. Deja de ser percibida, entonces, como un lugar de paso, para pasar a ser la centralidad sur de la metrópoli. Lo más importante es que el gran espacio vacío, rodeado de una red fragmentada de tejidos, será centralidad cuando sus contextos se recalifiquen mediante proyectos que los enlacen en una conversación sujeta a reglas de convivencia urbana.

El proyecto anticipa el futuro con ciudadanos que cuentan su historia como habitantes del lugar en el año 2035, una historia que empieza en los años sesenta, cuando los primeros asentamientos de Ciudad de Dios acondicionaron el arenal. Culmina imaginando esta vez el escenario que describen los logros de una organización concertada, donde hay acuerdo y armonía para construir el futuro.



Vista aérea de la propuesta en la zona del intercambio vial de Atocongo, sobre el cruce la Avenida Surco (antigua Atocongo) y la Carretera Panamericana Sur



Diagrama de la sección longitudinal de la propuesta



Vistas aérea y vista peatonal de la zona de huertos urbanos



Vista del espacio interior

En las intersecciones de los tejidos urbanos, la corteza se fragmenta y surgen espacios intersticiales. Estos intersticios constituirán el material para el proyecto que busca recuperar los vacíos diseñando una red de fracturas o roturas desde donde surgen andenes y terrazas



Vista del espacio urbano propuesto



Diagrama de la continuidad urbana y paisajística de la intervención



Paola Viganò, Aldo Mantovani, José Miguel Victoria

El Workshop planteó aproximarse al Plan Metropolitano desde el desarrollo preliminar de las áreas de intervención estratégica definidas por el PLAM, es decir, desde el desarrollo de visiones parciales en espacios de la capital cuya complejidad y problemática obligan a una mirada específica en el proceso de planificación. Esta confrontación preliminar entre la visión general y los escenarios más conflictivos de la ciudad, permitirán ajustar la visión para la ciudad. Paola Viganò es arquitecta italiana, cofundadora de Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò y profesora de la Universidad IUAV de Venecia y la EPFL de Lausana. Aldo Mantovani es arquitecto peruano, profesor de Arquitectura PUCP y arquitecto independiente en Lima. José Miguel Victoria es arquitecto por la FAUA-UNI, ha dictado cursos y talleres en Arquitectura PUCP y trabaja en proyectos independientes

Viviendas en las laderas de Lima

Grupo de Investigación en Urbanismo, Gobernanza y Vivienda Social (CONURB)

Workshop

Limápolis 2016
La ciudad de las laderas

Ubicación

Ate, Lima

Año del proyecto

2016

Integrantes

Luis Rodríguez Rivero
Pablo Muñoz Unceta
Wilson Silva
Jitka Molnarova
Gabriella Huanay
Luis Marino
Mariana Morais
Sergio Gálvez
Martín Zapata
Mónica Fernández
Alejandra Vilcashuamán

La expansión de Lima ha sido un tema de reflexión recurrente en la urbana local. A pesar de los planes que desde 1949 se elaboraron, la capital del país —como otras ciudades peruanas— siguió su crecimiento anómalo, autónomo e informal. La presente proposición es una apuesta por redefinir el borde metropolitano recurriendo a la simple idea de invertir la lógica centro-periferia, con la periferia actual como borde pobre y mal configurado y el centro como núcleo del poder y la cultura.

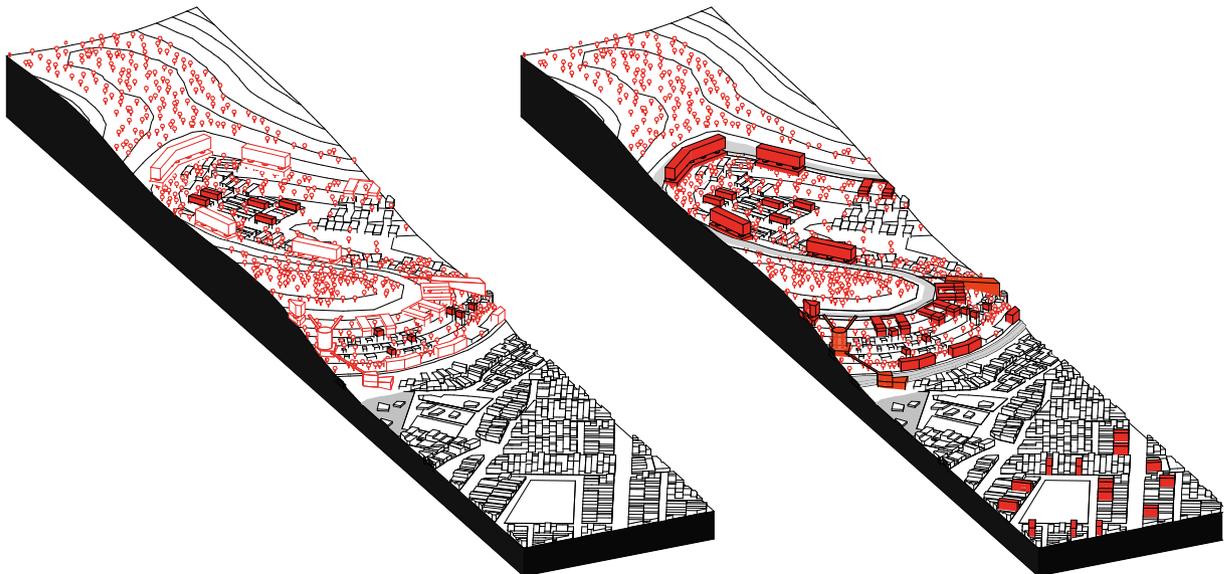
Para definir las estrategias de intervención se analiza la naturaleza de las ocupaciones existentes, estudiando con atención la geografía, las pendientes y su relación con el tejido urbano de los asentamientos que pueblan las estribaciones de los Andes. Esto permite sistematizar los tipos de manzana y de lotización actuales, estableciendo su correspondencia con la topografía en términos de accesibilidad, eficiencia, forma, frente normativo, etcétera.

La ladera deja de ser un fenómeno geográfico para pasar a ser un sistema urbano en el que se distinguen elementos y situaciones específicos. Las ocupaciones rara vez sobrepasan una pendiente del 47-50%, y se establece una línea virtual de remate o saturación urbana, vinculada, además, con altos grados de riesgo. Se observa también un espacio irregular que conforma una segunda línea virtual que recorre todo el perímetro de Lima Metropolitana —denominada *línea de quiebre*— y que se corresponde con el cambio de inclinación entre las zonas semiplanas y la ladera; esta segunda línea presenta un alto potencial de intervención. Entre las dos líneas se desarrollan los diferentes niveles de consolidación de la ladera. Por debajo de la línea de quiebre están las zonas planas.

Ante cada una de estas situaciones se plantea una *estrategia* que integra un sistema de financiamiento y un inversionista específico; determinados tipos arquitectónicos que responden a demandas y roles urbanos singulares; y una estrategia de persuasión y socialización. El proceso se inicia con la construcción del equipamiento —educación, salud, cultura, seguridad, etcétera— hoy inexistente en las laderas, que incluye vivienda temporal para la población que ocupa las áreas de riesgo. Inmediatamente se procede a ejecutar en esas áreas los proyectos productivos, recreativos, simbólicos y paisajistas, en coordinación con la población, lo que inhibe su reocupación, sea por invasión o por tráfico ilegal.



Vista aérea de una condición urbana típica del asentamiento en laderas de la periferia de Lima



Diagramas del proceso de intervención. Definición de áreas verdes intangibles en alta pendiente, creación de equipamiento en pendiente moderada y densificación de lotes en las zonas planas



Diagrama de la situación actual de la zona a intervenir

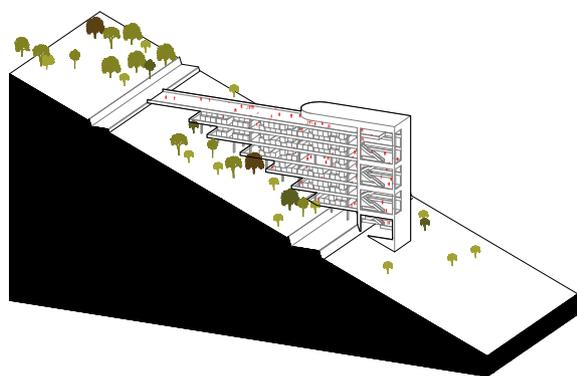


Diagrama de un edificio de vivienda y equipamiento en pendiente

La propuesta resuelve el déficit de vivienda al mismo tiempo que mitiga las áreas de riesgo, pero, sobre todo, reconcilia la ciudad con su geografía y con su población. Los escenarios proyectados evidencian que Lima es una ciudad andina y que vivir en la ladera es la manera lógica de hacerlo, como se venía haciendo hasta hace quinientos años

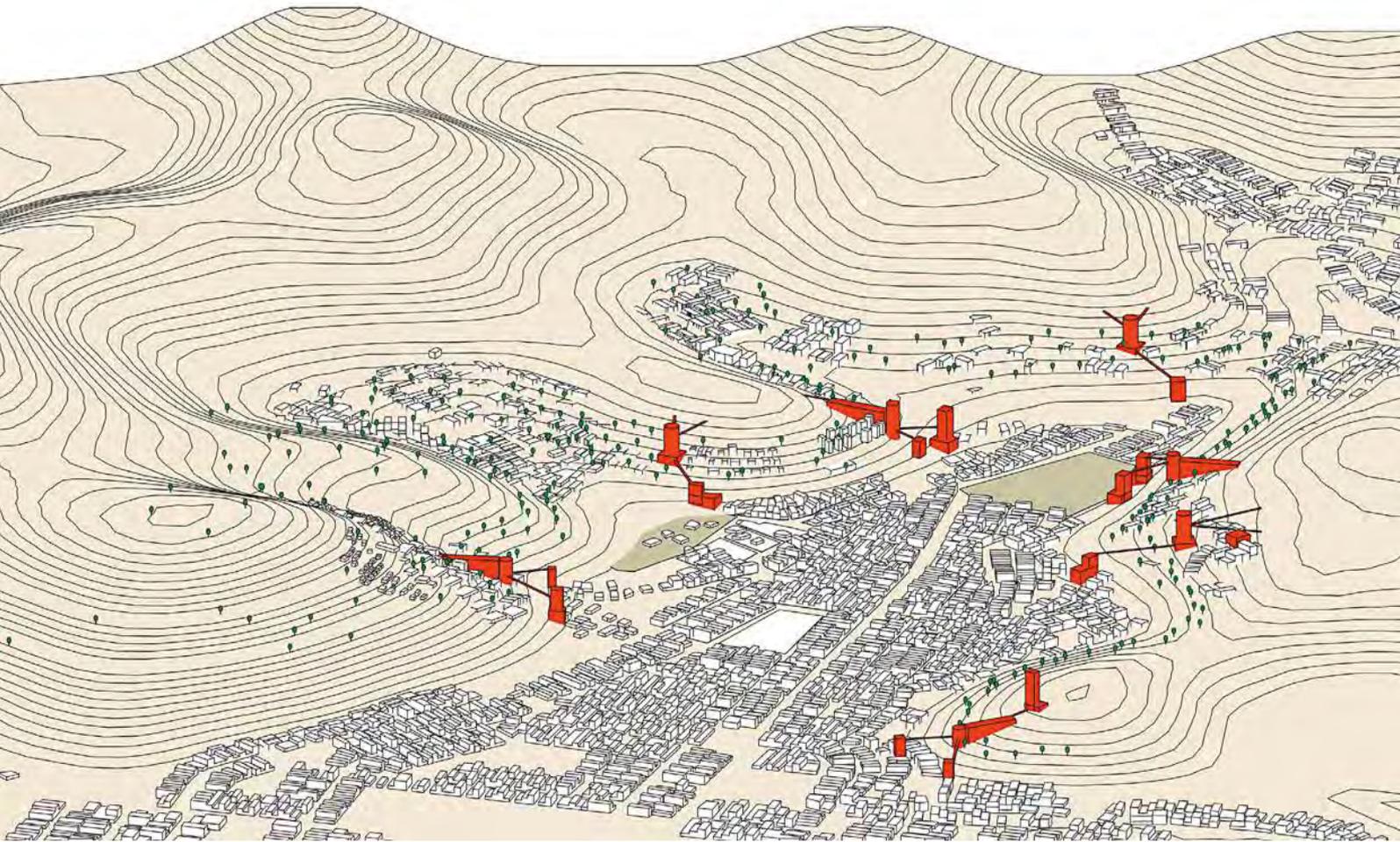


Diagrama del primer momento del proceso de la intervención de la propuesta



Planta tipo de un edificio de vivienda en pendiente para las laderas de Lima

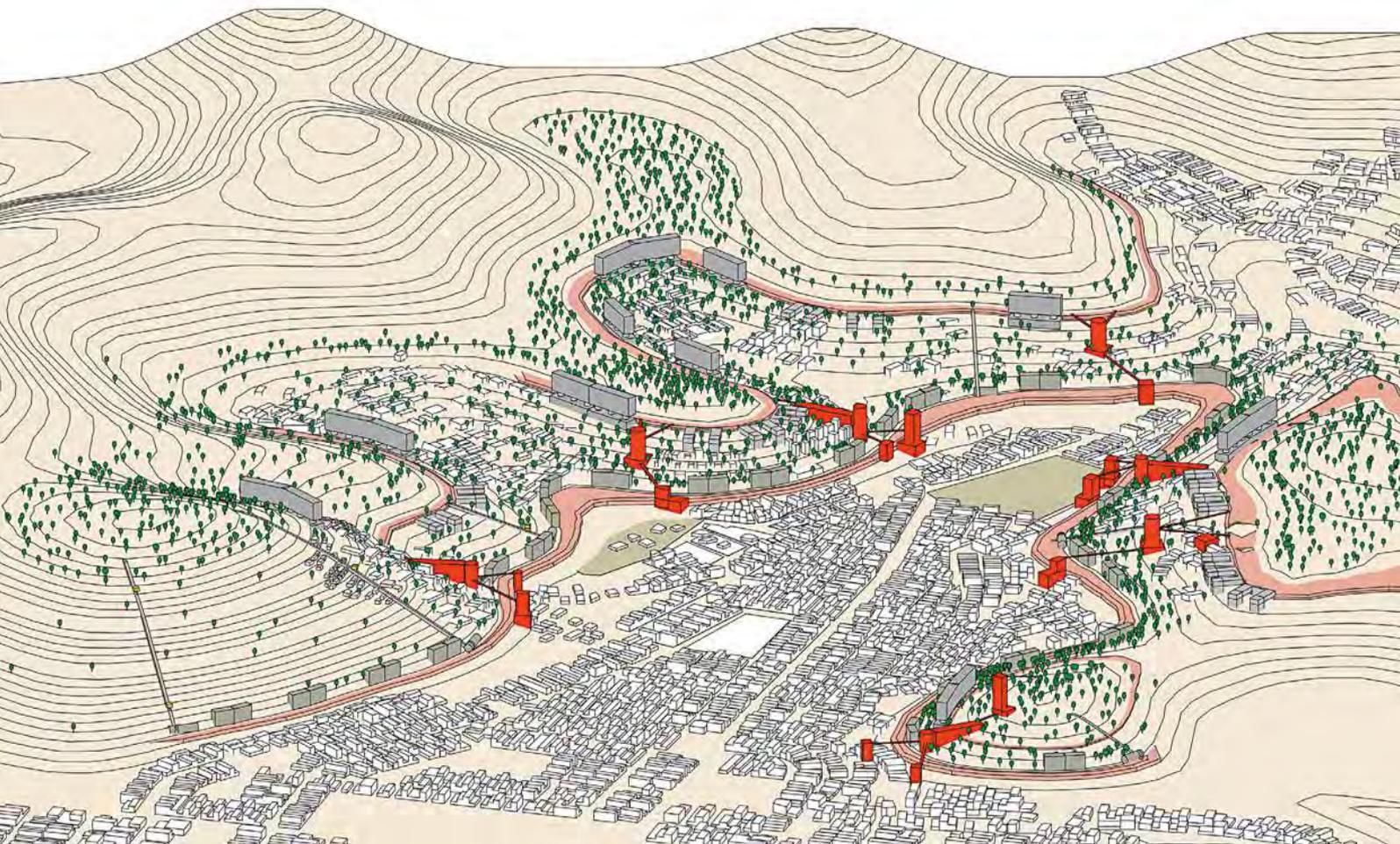
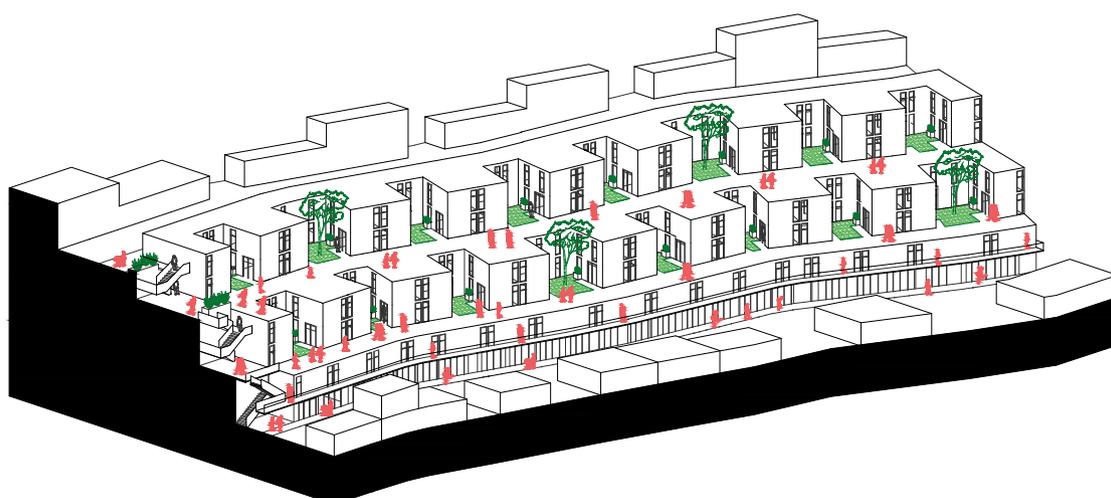


Diagrama del segundo momento del proceso de la intervención de la propuesta



Isometría de un edificio de vivienda en pendiente para las laderas de Lima

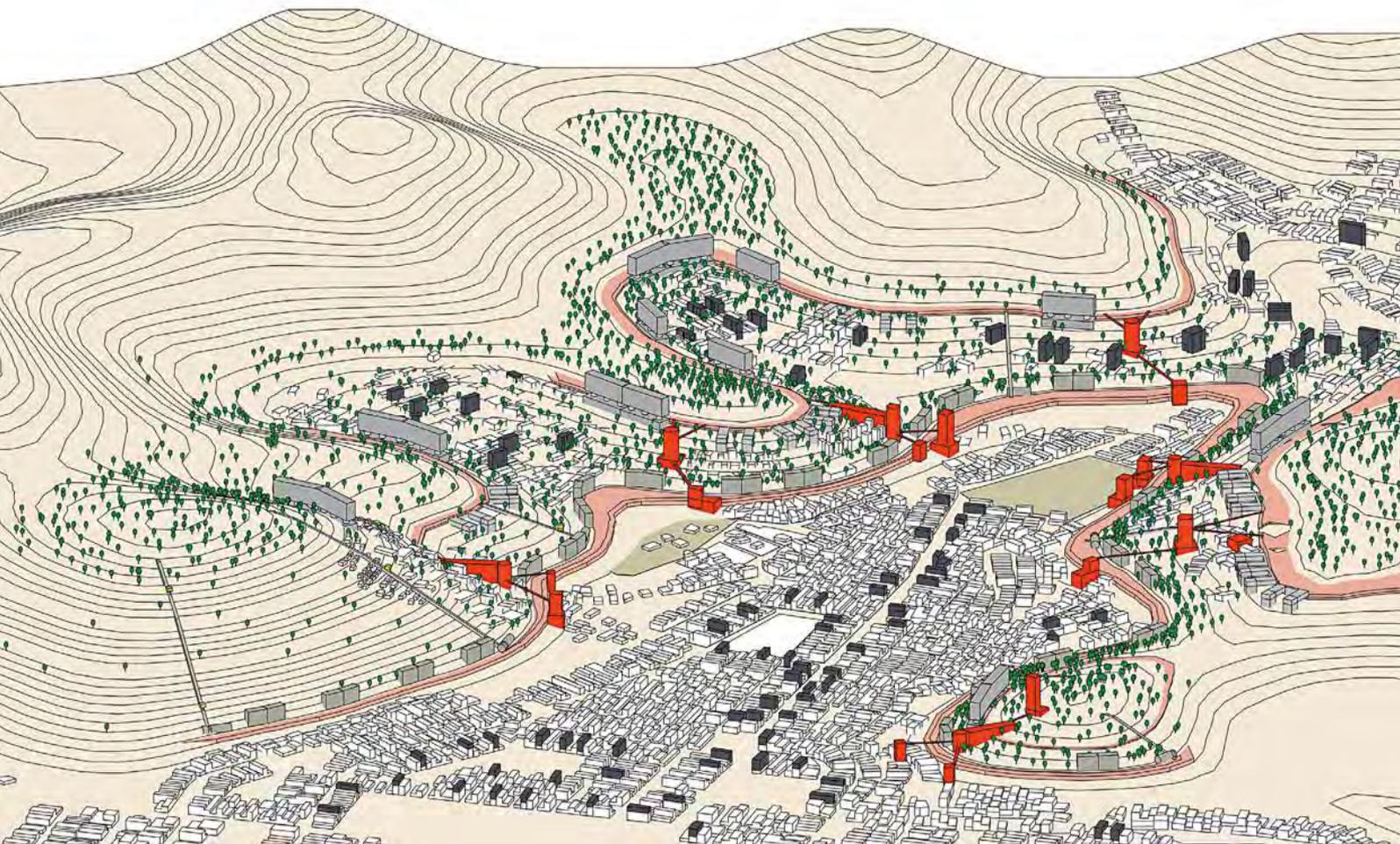
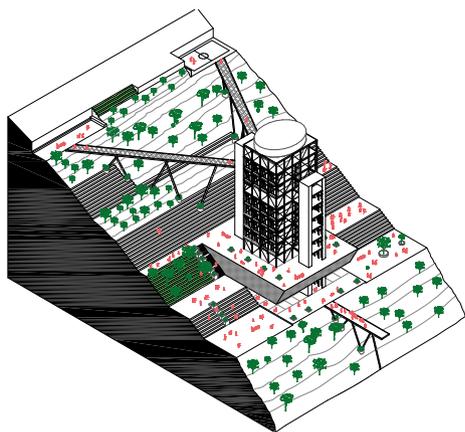


Diagrama del tercer y último momento del proceso de la intervención de la propuesta



Isometría de una propuesta de vivienda y equipamiento en alta densidad y altura

CONURB. Grupo de Investigación en Urbanismo, Gobernanza y Vivienda Social de la PUCP. Formado en el 2016 por miembros de los departamentos de Arquitectura, Ingeniería, Diseño Industrial y Derecho, es un Grupo interdisciplinar dedicado al análisis, reflexión y soluciones proyectuales que buscan disolver las desigualdades existentes en las ciudades, especialmente las del hemisferio sur, a partir del replanteamiento de los paradigmas urbanos vigentes. Su trabajo multiescalar abarca propuestas de nivel metropolitano como la regeneración urbana, densificación y redefinición del borde urbano de Lima mediante vivienda colectiva de mediana densidad, estudio que dio lugar al Workshop Internacional Limápolis 2016, La Ciudad de las Laderas --que acaba de publicarse; y de nivel urbano, como la propuesta de nuevas unidades territoriales para la gestión y planificación urbana, ensayadas en el Programa BarrioMio y que han dado lugar a la publicación *Otro Urbanismo Para Lima*.

AUTS

MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA,
URBANISMO Y
DESARROLLO
TERRITORIAL
SOSTENIBLE

Los Talleres Intensivos del 2017 se realizarán en Lamas, San Martín. El equipo multidisciplinario de alumnos (Arquitectura, Ciencias Políticas, Derecho, Biología, Ingeniería Ambiental, Geografía, Ingeniería Geográfica, Antropología) llevará a cabo investigaciones prácticas que buscarán promover la sostenibilidad arquitectónica, urbana y territorial de la región de manera integrada y trabajando en conjunto con la población e instituciones públicas y privadas locales.

PROFESORES INVITADOS 2017-1

Bernard Decléve
Urbanismo y Desarrollo Territorial
Université Catholique de Louvain

José Luis Chong
Urbanismo y Planificación Urbana
UN-Habitat

Luisa Belaunde
Antropología Cultural
Universidade Federal do Rio de Janeiro

José Magnani
Antropología Urbana
Universidade de Sao Paulo

www.facebook.com/MAUTSPUCP/
maestria.auts@pucp.edu.pe
(01) 626-2000 ANEXO 4004

ESCUELA DE
POSGRADO



PUCP

MAESTRÍA EN
ARQUITECTURA
Y PROCESOS
PROYECTUALES

M

24/03

Adriana Chavez | Oscar Malaspina

Paisaje y Resiliencia: Visiones alternativas
frente al escenario del desastre

30/03

Rene Davids

Miradas a Lima

20/04

Llona Zamora | Romy Hecht

Llosa Cortegana | Barclay & Crousse

Conversaciones sobre Arquitectura y Paisaje

11/05

Sebastián Bustamante

Rehabitar la Montaña

16/06

Francesco Careri

Walkscapes

05/07

Teodoro Fernández

Arquitectura en el Paisaje

+INFO

facultad.pucp.edu.pe/arquitectura/
posgrado.pucp.edu.pe/
maestria.mapp@pucp.edu.pe

E-MAPPs 2017'1

MA^PP

ESCUELA DE
POSGRADO



PUCP



Plan Piloto de Lima, Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, 1949

Ensayo

Una/Otra ciudad posible

Esta sección presenta reflexiones sobre la idea de proyectar y representar la ciudad y, en particular, de habitar, pensar y deliberar sobre Lima. La revista, de este modo, no solo presenta obras que ponen en cuestión los espacios, mediante los proyectos propuestos; crea, además, este apartado, para tratar, apelando a opiniones personales, temas que le interesan a la disciplina y a la ciudadanía. Tres ensayos repasan acá hechos urbanos y culturales de las ciudades: el primero, con una mirada crítica hacia los planes urbanos en el último siglo de Lima; el siguiente, revisando las acciones, performances e ideas de artistas de la década de 1980; y el tercero, planteando la imposibilidad de pensar la ciudad como proyecto. Finalmente, una entrevista sobre formas de activismo en defensa de los derechos de la ciudadanía.

1

El futuro en el último siglo de Lima

Sharif S. Kahatt

2

Totalizar la crisis

Mijaíl Mitrovic Pease

3

La (im)posibilidad de la ciudad como proyecto

Claudio Cuneo

4

DespiertaLima / Carlos Santibáñez y Alejandro Navarro:

«No existe (en Lima) una educación del espacio»

Entrevista por Diego Vivas

El futuro en el último siglo de Lima

Las vicisitudes de los planes de desarrollo metropolitano

Sharif S. Kahatt

Para el ciudadano típico, Lima es una ciudad sin planeamiento. Otra idea común entre sus habitantes, cuando se trata de entender por qué la ciudad tiene tantos problemas de movilidad, habitación, salubridad y falta de servicios básicos, entre otros, es que la ciudad no ha tenido planes de desarrollo para guiar su crecimiento y que, por ello, se ha desbordado. Todos los argumentos alrededor del mito de «Lima como la ciudad sin planeamiento» no hacen sino alimentarse en la realidad del presente: hoy —y ya desde inicios del 2015— la capital peruana oficialmente es una metrópolis sin plan de desarrollo que organice y articule las obras y los proyectos que se suscitan en la ciudad.

Según recientes estimados del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), al 2016 Lima tiene una población de 9,8 millones. No obstante, carece de un plan de desarrollo con verdaderos lineamientos urbanos, objetivos precisos por alcanzar y una visión de ciudad que empodere a las personas para que tomen conciencia de sus deberes y derechos ciudadanos.

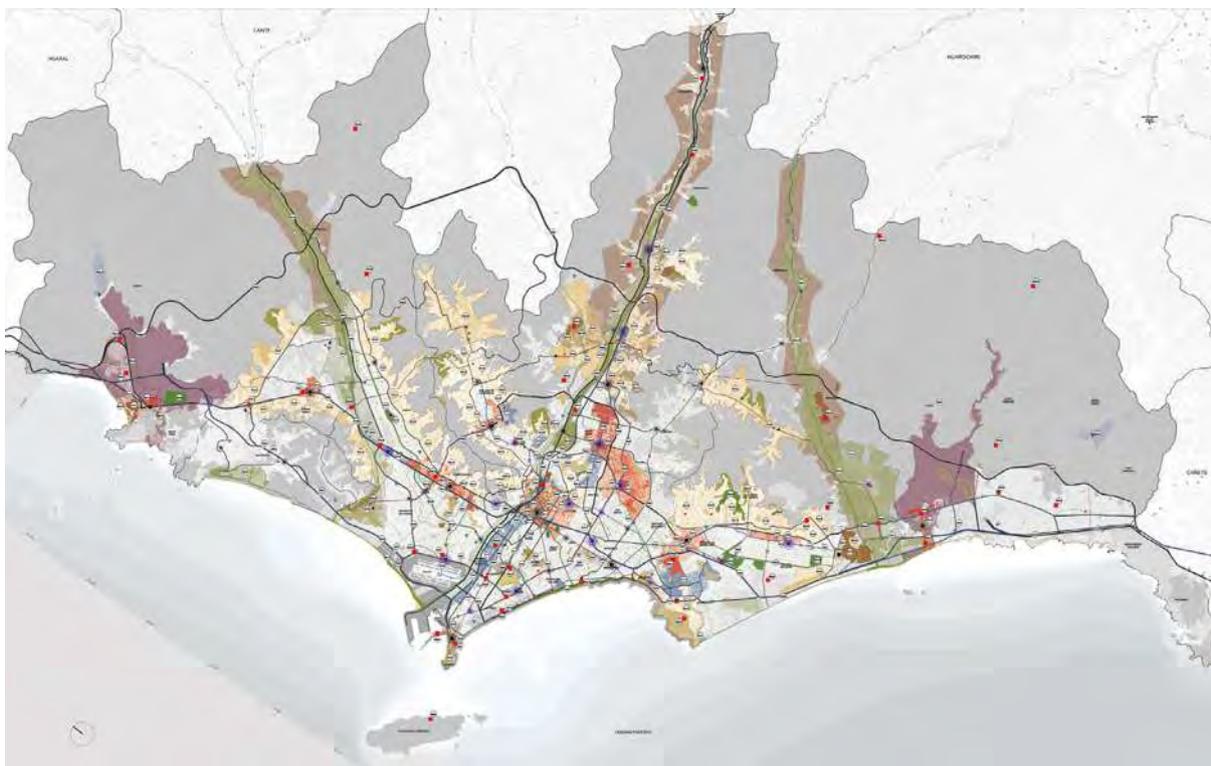
El último plan aprobado expiró en el 2010,¹ aunque su vigencia se extendió por varios años de gestión municipal, mientras se terminaba de elaborar el nuevo plan metropolitano de Lima, el PLAM 2035. Sin embargo, por diferentes razones, entre las que destacan decisiones políticas e intereses económicos, el PLAM 2035 no se aprobó. Se redactó, en su lugar, el «Plan de Desarrollo Local Concertado de Lima Metropolitana 2016-2021», documento que está muy lejos de ser un verdadero instrumento «guía» del desarrollo de la ciudad; esto, no solo por la superficialidad de

su contenido, sino porque sus únicos proyectos de inversión para la ciudad están centrados en nuevas obras viales de intercambios vehiculares a desnivel, ensanchamiento de vías y obras de infraestructura para vehículos particulares.

Como resultado, Lima, no tiene un «plan» que guíe a los agentes de cambio y transformación de la ciudad, y que transmita una visión cabal de la ciudad para los próximos años. Pero ¿esta situación tiene alguna relevancia para las autoridades de la ciudad? ¿Están los ciudadanos (limeños) preocupados por esto? En términos generales, ¿es realmente necesario un plan de trabajo para el futuro? ¿Acaso el resto de ciudades latinoamericanas lo tienen?

La ciudad de México —la tercera más poblada del mundo, pues sobrepasa los 20 millones de habitantes—, terminó la redacción de su Plan de Desarrollo Urbano al 2030, que espera ser aprobado por la asamblea de la ciudad. A pesar de que su redacción se tardó, debido a la participación de múltiples agentes, el plan ya se plantea como una herramienta para el desarrollo. Igualmente, desde el 2014 la ciudad de Sao Paulo, que alberga a más de 18 millones de personas, está implementando su nuevo plan urbano: se promueven principalmente el transporte público colectivo, los recorridos peatonales y el uso de bicicletas, todo ello, con miras al 2030. En Colombia, las ciudades de Bogotá y Medellín trabajan, con grandes resultados, en «proyectos urbanos integrales» que, articulados por planes de desarrollo de períodos cortos, están logrando la mejora de su conectividad y de los espacios urbanos de sus barrios. No obstante, a pesar de tener a la vista estos y otros claros ejemplos recientes de planes urbanos de desarrollo exitosos, Lima

1 Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010.



Programa urbanísticos y proyectos estructurantes

Fuente: PLAM 2035 para Lima, 2015

sigue sin un verdadero plan de desarrollo. Mientras tanto, la mayoría de las personas interesadas en su ciudad —arquitectos, urbanistas y ciudadanos en general— siguen sin entender la irresponsabilidad que muestran las autoridades al no trabajar seriamente al respecto.

En los últimos setenta años Lima creció a partir de urbanizaciones en su gran mayoría «espontáneas» e ilegales. Más de las tres cuartas partes de la ciudad son de origen informal, tanto en su aspecto urbano como en el arquitectónico. Los barrios surgieron, en su mayor parte, en la década de 1940 y en la de 1990, en los extremos norte, sur y este de la ciudad; y allí se fomentó la aparición de estas urbanizaciones informales que —como las invasiones— no ofrecían servicios básicos de agua, luz, desagüe ni otros servicios.

Cuatro planes de desarrollo urbano se crearon en este contexto de descontrol urbano y de falta de convicción para construir las bases del futuro de la ciudad de Lima.² Sin embargo, aunque parezca increíble, ninguno se implementó, ni completa ni parcialmente.

² Además, hacia 1926 el alemán Werner Lange planteó las bases para el «ensanche» de las urbanizaciones de Lima.

El primer plan oficial, «el Plan Piloto de Lima» lo inició la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo en 1947 —dirigida por el urbanista Luis Dorich—, auspiciado por el entonces diputado por Lima, Arq. Fernando Belaunde Terry. Este proyecto, que terminó de elaborarse en 1949, contó con la colaboración de arquitectos como José Luis Sert y Paul L. Wiener, y con la revisión de Ernesto N. Rogers. Hacia inicios de 1950, luego de un debate y de su modificación, el plan se publicó, pero con varios cambios y bastante debilitado: apenas se indicaban los lineamientos de los próximos conjuntos de vivienda y los principales ejes de transporte de la ciudad.

El segundo plan para Lima, de 1967, fue producto de un acuerdo histórico entre el gobierno central y el municipal, liderados respectivamente por el presidente Fernando Belaunde y el alcalde Luis Bedoya Reyes. A pesar de todas las condiciones favorables, y de tomar en cuenta toda la extensión de Lima —desde el valle del Chillón hasta el valle de Lurín—, poco pudieron hacer para implementar este Plan Metropolitano de Lima 1967-1980. La crisis política que dio lugar al golpe de



Villa Panamericanos

Fuente: PLAM 2035 para Lima, 2015

Estado en 1968, aunada a la crisis económica, acabó con las expectativas. Peor aún, el gobierno militar del general Juan Velasco promovió la invasión de terrenos periféricos en toda Lima durante sus doce años de gobierno —etapa en la que destaca el experimento de Villa El Salvador—. Con ello, el plan quedó obsoleto. Precisamente, en la llamada «década perdida» por muchos políticos y economistas latinoamericanos, en cuestiones urbanas se hizo más notoria esta «pérdida» de oportunidades y el abandono de responsabilidades.

A inicios de la década de 1990, más precisamente en 1992, es decir, cerca de 25 años después de haberse propuesto el último plan para Lima, y en medio de una profunda crisis social, política y económica, se presentó el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010. Lamentablemente, este plan, que preveía una «nuevo futuro para Lima», quedó obsoleto casi tan pronto como se aprobó; esto, debido a los cambios estructurales —en política y economía— que se produjeron a partir del «autogolpe» de Estado de Alberto Fujimori, materializados hacia fines de ese mismo año y consolidados con la nueva Constitución de 1993.

A partir de estos cambios políticos se acabó la continuidad del planeamiento urbano iniciada por el arquitecto Belaunde en 1947. Con ello, se dejó el futuro de las ciudades en un absoluto abandono institucional, ya fuese por la falta de autoridades comprometidas, por la carencia de recursos, por el nulo apoyo político o por todos estos factores juntos. El corte neoliberal del

gobierno dictatorial de Fujimori hizo que la participación del Estado fuese nula en cuanto a la regulación de los aspectos fundamentales de la ciudad: urbanización de tierras agrícolas, manejo del sistema de transporte, cambio de zonificación y usos de suelo, entre otros. Tales aspectos, cruciales para el funcionamiento de Lima Metropolitana, quedaron en manos de las alcaldías distritales, que fueron tomando decisiones arbitrarias y sin ninguna visión sobre el futuro de la ciudad. Todo ello, para dejar sin poder político al gobierno de Lima Metropolitana.

Así, el plan se fue dejando de lado, hasta el punto en que, a comienzos de la década del 2000, las obras de intercambios viales y vías expresas —entre otros millonarios contratos—, tenían lugar al margen de cualquier instrumento de planeamiento. En ese contexto, a comienzos del 2011, con un nuevo gobierno en la Municipalidad de Lima, se inició el cuarto y más reciente intento de trazar un «plan de futuro para Lima». Este documento, el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao (PLAM 2035), nació para contrarrestar el crecimiento de baja densidad, expansivo y descontrolado; para reestructurar el sistema de transporte público; y para promover la densificación y creación de nuevos centros urbanos de usos mixtos.

El PLAM también propone nuevos grandes proyectos de infraestructura deportiva y cultural, así como la creación de parques públicos y zonas industriales, como producto de una nueva zonificación para la ciudad;

Totalizar la crisis

El colapso de Lima en la imaginación artística de los años ochenta

Mijail Mitrovic Pease

1

En 1970, el primer manifiesto de Hora Zero decía: «A nosotros se nos ha entregado una catástrofe para poetizarla. Se nos ha dado esta coyuntura para culminar una etapa lamentable y para inaugurar otra más justa, más luminosa» (Mora 2009: 535-538). Jorge Pimentel y Juan Ramírez Ruiz deseaban articular poesía y política a través de un doble movimiento: produciendo una nueva forma de reconocimiento del mundo social donde operaban, aquel del trabajo y del drama cotidiano de las personas de a pie —el llamado *mundo popular urbano*—, para luego buscar su politización.¹ Durante los setenta encontramos en la poesía y las artes visuales locales una valoración profunda de la experiencia inmediata de la realidad social, aquello que permite reconocer a las personas y sus vidas concretas, y proyectar un vínculo que alimente un proyecto utópico. Sin embargo, en los años ochenta esa forma del arte comprometido será reemplazada por uno que registra la crisis y declara la imposibilidad de todo orden social nuevo;² es decir, en la Lima de los años ochenta esa cúpula poesía-política (o arte-política) se reconfigurará,

concentrándose más en dar nombre o en hacer visible la crisis que en su articulación política. Así, la frase *poetizar la catástrofe* encontrará un sentido distinto, acaso opuesto.

«Métete la realidad en el poema» escribe José Antonio Mazzotti en 1981 como respuesta a esos activistas —en realidad poetas-activistas— que *hablan demasiado sobre la realidad y no la viven*.³ La experiencia directa de la ciudad es aquí la única garantía para cargar de sentido al poema: contra el activismo que confía demasiado en el discurso, el poeta responde en clave análoga a la *horazeriana*, buscando producir una síntesis entre poesía y acción. No se trata solo de ver y registrar lo real mediante el pensamiento, sino de *vivirlo*: desafiar la autoridad, dormir en la calle o en el parque, pasar la noche de bar en bar, etcétera. En este deambular el poeta se hace parte del flujo vital de la sociedad, pero precisamente *ese* flujo entrará en crisis, haciendo que las calles adquieran un carácter cada vez menos festivo y más *lumpen* —como luego quedará condensado magistralmente en *Pastor de perros* (1993), de Domingo de Ramos—. ⁴ Podría decirse que se trata de una pérdida del referente vital del mundo popular, de la base social que sustentaba cierta poética: una vez declinados los movimientos populares de fines de los setenta, y en medio de múltiples crisis, las certezas sobre la posibilidad del

1 Agradezco a Stephan Gruber y a los editores sus comentarios críticos a la primera versión de este ensayo.

2 Tal vez el mejor ejemplo de este proceso en el arte local sea la experiencia del taller E. P. S. Huayco. Gustavo Buntinx (2005) sostiene que en dicha experiencia atendemos al último aliento de cierta utopía socialista, producto de los movimientos populares de fines de los años setenta. Para conocer más sobre aquella interpretación, véase Mitrovic 2016a. Dejo anotado que en los ochenta aparece también una forma específica de articular arte y política: la *denuncia*, es decir, el empleo de medios artísticos para visibilizar públicamente hechos que ocurrían en la esfera política.

3 Se trata de «A un joven poeta activista», parte de *Poemas no recogidos en libro* (1981).

4 Sobre la articulación de estos distintos pasajes de la poesía contemporánea local, véanse los análisis de Víctor Vich (2013) «La corrosión del sujeto en la poesía de Jorge Pimentel», «Fugas de la cultura en la poesía de Roger Santiváñez» y «*Ya nadie me espera en el último paradero*: la subjetividad subalterna en la poesía de Domingo de Ramos».

cambio serán reemplazadas por imágenes de la *cancelación del futuro* —parafraseando a Mark Fisher—. ⁵ Pero ¿de qué crisis estamos hablando?

2

Danilo Martuccelli sostiene que los años ochenta operan como punto de inflexión para la historia de Lima, pues en esa década se hace patente el doble colapso urbano y económico que llevará a sus habitantes a un sentimiento generalizado de desorden, a habitar una ciudad cuya cartografía mental se imposibilitaba conforme la expansión urbana cambiaba su centro de gravedad. ⁶ La Lima tradicional, dividida entre un centro urbano y una periferia claramente delimitada, pasaría a tomar la forma de una ciudad *acéntrica* (2015: 98-102) Pero hace falta añadirle a lo anterior su dimensión política: junto al doble colapso urbano y económico, los ochenta fueron escenario del avance del campo a la ciudad de la guerra contra el Estado declarada por Sendero Luminoso a inicios de la década, mientras los partidos legales buscaban articularse con los sectores populares. Con ello obtenemos la configuración exacta de los procesos sociopolíticos que hicieron de Lima una ciudad en crisis a todo nivel. ⁷

Antes de avanzar, hace falta exponer el aparato teórico que permitirá explorar algunas dimensiones de ciertas obras (poemas, canciones, objetos plásticos) que cristalizaron los procesos antes descritos. Fredric Jameson propuso la categoría de *mapeo cognitivo* para pensar cómo ciertas obras de arte o artefactos estéticos pueden dar cuenta de la totalidad social que habitamos, sobre todo de aquellas dimensiones que no son susceptibles



Figura 1. Herbert Rodríguez, Alfredo Márquez y Alfredo Távora. *Música subterránea*. (tapa y contratapa de fanzine), 1985

Fuente: Archivo Alfredo Márquez

de ser percibidas directamente —como el carácter global del capitalismo—. Jameson reflexiona sobre la capacidad del arte para habilitar una representación no solo del espacio social y geográfico —para ello bastarían buenos mapas—, sino, al mismo tiempo, *de la propia situación* del sujeto al interior de la totalidad (1991 [1984]: 114). Es este el sentido de acoplar la clásica formulación del urbanista Kevin Lynch sobre la *imaginabilidad* de la ciudad con la redefinición de la ideología de Louis Althusser, como la *representación de la relación imaginaria entre los individuos y sus condiciones reales de existencia*. Jameson propone entender el mapeo cognitivo como aquella operación que, al igual que la ideología, articula la brecha entre la experiencia vivida e inmediata de los individuos y la totalidad social que habitan. ⁸

5 Ya en 1987 Buntinx planteaba que el proyecto de sintetizar la apuesta socialista y el mundo popular había fracasado, llevando a que una generación que encontró en el velasquismo un primer impulso utópico perdiera la posibilidad de imaginar el futuro. Es a través de la producción artística de los exmiembros de E. P. S. Huayco que tal proceso se evidenció en los ochenta.

6 Proyectos como el tren eléctrico impulsado por el joven Alan García prometían el trazado de líneas de desplazamiento claras sobre el caos urbano, un instrumento de orientación para los habitantes de la ciudad. Hasta su inauguración en el 2011, su infraestructura inacabada funcionó como una triste alegoría de los efectos de la crisis sobre la relación entre el Estado y la sociedad.

7 Acaso convenga señalar que las crisis tienen en 1987 su punto de inflexión. En la primera mitad de la década la guerra iba tomando cada vez más la cotidianidad de la ciudad, pero su principal terreno era, sin duda, Ayacucho. Hacia fines de la década Lima será cada vez más un escenario de enfrentamiento, pero además el país entrará en la peor crisis económica de su historia, que se prolongó hasta entrados los años noventa.

8 Siguiendo la formulación inicial de Jameson, aquí la idea del mapeo cognitivo funcionará como una pauta interpretativa antes que como un programa concreto para la producción artística. Sin embargo, autores como Toscano y Kinkle (2015) afirman que es posible identificar una *estética del mapeo cognitivo* en ciertas producciones recientes en artes visuales, cine, series televisivas, etcétera.

En esta indagación sobre la imaginación de la crisis aparecerán, sin embargo, figuras que responden a la imposibilidad de imaginar a Lima —a veces al país entero— por fuera de las múltiples crisis.⁹ Si efectivamente los limeños de los ochenta, como afirma Martuccelli (2015: 100), *se quedaron sin mapa cognitivo*, exploraré las formas que dicha pérdida asumió en cierta porción del imaginario artístico de la ciudad. La idea es rastrear cómo estos procesos artísticos dan cuenta de ese colapso, al tiempo que *totalizan* el espacio social a través de la figura de la crisis. La idea del *futuro cancelado o imposible* articula la experiencia vital con la totalidad social donde el individuo y la colectividad se desenvuelven.

3

«Destruir», de Narcosis, se puede leer como una descripción de Lima a mediados de los ochenta, a través de un proceso lineal que sigue así: un tipo patea latas por la calle en medio de angustia y confusión, luego busca una mirada entre la muchedumbre y solo encuentra ojos idiotas *que no ven nada*, pero registra algo que los demás no: «La gente no se da cuenta / que camina sobre ruinas / [...] / La ciudad se me echa encima / toda esta mierda me asfixia».¹⁰ La letra avanza desde el fuero interno del individuo hacia el espacio propiamente social, donde se dibuja una oposición entre él mismo y todo lo que lo rodea. He suspendido el conocido coro de la canción («Hay que destruir / para volver a construir»), pues omitiéndolo se hace más clara la progresión de la mirada del protagonista. El coro tiene una ambigüedad fundamental: parece que solo al destruir *al resto de personas* se estará a salvo, mientras que en su repetición —cuando se diluye el mandato anterior— parece un himno que asume la posibilidad de erigir un nuevo orden social desde aquel que se está desplomando ante sus ojos.¹¹

Se trata de un problema fundamentalmente social, aquel del vínculo entre las personas y cómo se concibe dentro de un contexto compartido. En «Destruir» vemos representada esa relación imaginaria entre un individuo confundido y abrumado —pero, sobre todo, molesto— frente a su entorno. En el poemario *Lima sobre Lima* (1985), de Miguel Lescano, esta mirada registra el caos de la ciudad; pero, a diferencia de la solución destructiva de Narcosis, lo hace apelando a una cierta nostalgia. Dice el segundo poema:

¡Calma, calma, calma no hay en esta ciudad oscura! / de pampas con esteras y cerros con humanos. / Profundos gritos deshacen el silencio urbano / luego de ser rociados de perdigones / y otros micros pasan atropellando las miradas / mientras de las muchas caras / cada una refleja una vida.

La palabra —*calma*, en este caso— hace patente su ausencia, invoca lo que *no hay* y lo trae al presente. Una ciudad *donde la dignidad no vale nada*, donde «he mirado largamente / inútiles miradas que me han mirado» (VIII). Estos poemas buscan cierta restitución de un lazo social en medio del caos y la muerte —otras palabras que atraviesan al libro— y muestran una representación del espacio social como uno colapsado, pero que se contempla desde un sentido perdido que habría que recuperar. El énfasis en eso que *no hay* en Lima reenvía directamente a otro de los himnos de la movida subte: «No hay futuro», de Leuzemia.¹² La letra dice simplemente «No hay / No hay futuro / No / No existes tú / oh oh oh oh...», pero se trata de un alegre *rockabilly* que se aleja tanto de la nostalgia como de versiones más iracundas del mismo tema, como la que ofrece «¿Qué patria es esta?» —circa 1986— de la banda Sociedad de Mierda¹³ (Bazo 2015). Mientras que en Leuzemia encontramos una actitud festiva, tal vez pragmática, en Sociedad de Mierda aparece un tono más grave: «¿Qué patria es esta? / Donde la economía es dependencia / Donde la salud se comercia / Donde la juventud sin futuro está / [...] / Donde militar y terrorista asesinan igual». Esta

9 No me detendré en obras y proyectos que ameritarían un detenido análisis, como muchos trabajos de Herbert Rodríguez o proyectos como *Utopía mediocre* (1987) del colectivo de arquitectos Los Bestias. Sobre el último, véase Biczel (2012).

10 Es parte de *Primera dosis* (1985), primer *tape* de banda. Una reproducción del diseño de Jaime Higa puede verse en López (2012).

11 Esta variante constructiva de la destrucción también aparece en la canción «Crisis en la gran ciudad», de la primera formación de Leuzemia, compuesta por Leo Scoria. Aparece en *Leusemia* (1985), primer LP de la banda. A su vez, habría que examinar lo anterior a la luz de una tesis dialéctica de Vallejo que será central en el proyecto que el Taller NN llevó a la III Bienal de La Habana, en 1989: «Revolucionariamente, los conceptos de construcción y destrucción son inseparables» (en *El arte y la revolución*, notas escritas entre 1928 y la primera mitad de los años treinta).

12 Es parte de *A la mierda lo demás: asesinando al mito* (1995) pero fue compuesta por Daniel F y Kimba Villis en 1984.

13 En su fanzine de 1986, la banda explica su nombre de la siguiente forma: «(Nombre no por "afán de derrotismo o desprecio", sino como definición de nuestra realidad. Como decir, también, que todos estamos dentro de ella, querramos [sic] o no; pero tratando por nuestro lado de hacernos un 'micro-mundo', y de modo colectivo, dando pequeños pasos pero seguros hacia una nueva SOCIEDAD...)» (disponible en Bazo 2015).

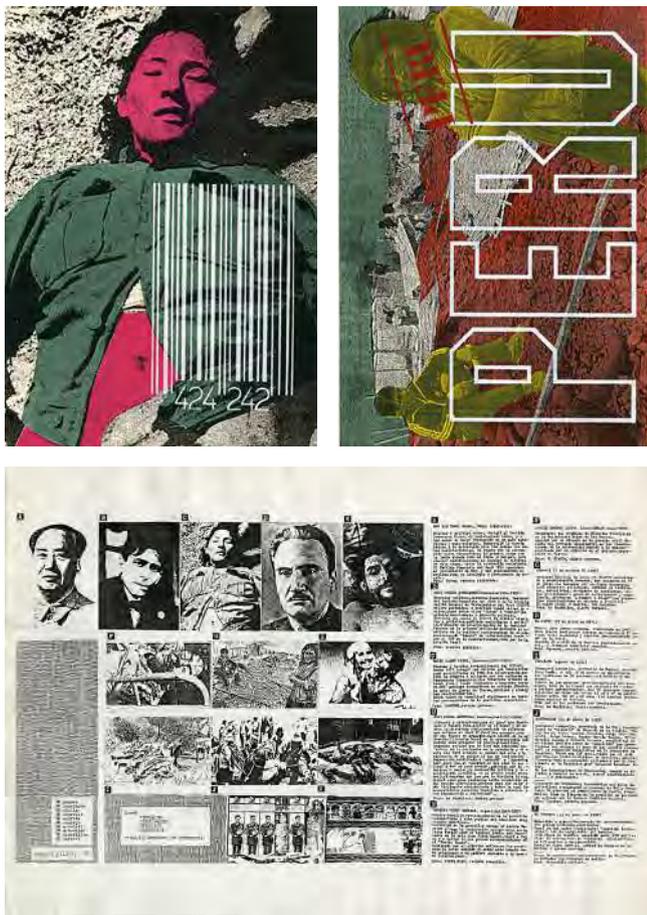


Figura 2. Taller NN, NN-Perú (Carpeta Negra) [Fragmentos].
Fotocopias sobre papel bond intervenidas con serigrafía.
29,7 x 42 cm. c/u, edición de 20, 1988
Cortesía Alexis Fabry, Toluca Éditions

última canción, al igual que otras de la banda, busca *explicar* la podredumbre percibida en la ciudad a través de sus causas estructurales: la dependencia económica, las relaciones de clase, la historia colonial del país, etcétera.

Mucho de lo examinado se produjo precisamente cuando las crisis pasaban de sus estadios iniciales hacia su generalización en la ciudad. Son intentos de figurar procesos que están siendo vividos *como* el presente, a diferencia de producciones posteriores que tomarán la catástrofe como punto de partida, como el *noise industrial* en Lima a inicios de los años noventa.¹⁴ A diferencia del punk o el hardcore de los ochenta, proyectos

como Distorsión Desequilibrada (Álvaro Portales) transitarán por una senda experimental en la que el ruido tomará el papel predominante. Las letras desaparecen, al igual que los conciertos en vivo, y con ello se pone fin al espacio comunitario que significó la movida subte.¹⁵

4

La noción de mapeo cognitivo alude al proceso de componer una representación de la totalidad social que permita navegarla. En un sentido epistemológico, se trata de una pregunta por la *representabilidad* de las causas que determinan la realidad percibida por los individuos, sobre todo aquellas que no son directamente visibles —las abstracciones del capitalismo o los procesos geopolíticos, por ejemplo—. El mapeo cognitivo conecta un problema representacional con lo que Jameson llama «el deseo de trazar mapas»; es decir, la búsqueda subjetiva de dar una «solución fantástica [en el caso de la conspiración] a todas las ansiedades que se apresuran a llenar nuestro vacío actual» (1995: 24-24). En ese cruce entre un problema epistemológico y un deseo subjetivo podemos interrogarnos sobre las representaciones de las crisis en la Lima de los ochenta.

Volviendo a «No hay futuro», podemos decir que la frase señala un *efecto* de las crisis, el reflejo subjetivo de una situación a fin de cuentas objetiva, en la que se encuentra comprometida la posibilidad misma de una vida plena. Pero estamos en el terreno de los efectos, mas no de las causas que configuran dicha situación. Acaso otra forma de comprender esa canción sea como una reducción al mínimo del *sentido* de la crisis; una figura que condensa la dirección en la que esta avanza (hacia ningún lugar) y que reduce la totalidad social —las múltiples determinaciones de las crisis— a una imagen sintética.¹⁶

Dije antes que es preciso entender la situación limeña de los ochenta como una crisis múltiple, al mismo tiempo política, urbana y económica. Esto no significa, sin embargo, que todas ellas respondan a las mismas causas o que, en el terreno de la explicación sociológica,

14 Luis Alvarado editó la compilación *Visiones de la catástrofe - Documentos del Noise Industrial en el Perú (1990-1995)* (Buh Records, 2016). Se puede escuchar de forma gratuita en bandcamp.

15 Dice Luis Alvarado: «...no parece gratuito que [el] surgimiento [del noise industrial] coincida con el fin de la movida del rock subterráneo, pues de alguna manera los artistas de noise industrial son la manifestación de un rechazo a todo valor musical, y el símbolo de una atomización a la que la propia movida subterránea había llegado. Curiosamente ninguno de estos artistas tocó en vivo, fueron proyectos esencialmente concebidos para la grabación, para la escucha en solitario» (Alvarado 2016). Véase además el contraste entre la movida subte y el campo artístico local en Del Valle y Villacorta (1997).

16 La idea del sentido como *dirección* proviene de Montalbetti (2012).

sus especificidades y relaciones recíprocas deban ser simplificadas. La crisis económica, por ejemplo, supone la ruptura de la estabilidad laboral, la cotidianidad, las expectativas y sueños futuros, etcétera. Pero habría que decir que esas crisis han sido históricamente los momentos en los que cualquier pacto entre el capital y el trabajo se refunda en un nivel cada vez más abstracto. Son rupturas que desencadenan nuevos procesos de síntesis social. Por ello Toscano y Kinkle (2015: 79) proponen entenderla como un tipo especial de ruptura: una *ruptura sintética* que permite visibilizar la unidad detrás de fenómenos aparentemente separados.¹⁷

En otro lugar he sostenido que la *Carpeta Negra* (1988) [ver figura 2] del Taller NN se debe comprender a través de los conflictos ideológicos que atravesaron a la izquierda local durante los ochenta (Mitrovic 2016b: 38-42); sin embargo, el complemento de aquella tesis es que la obra produce la imagen del *Perú como cadáver*, bajo las formas propias de la mercancía capitalista contemporánea —número de serie, código de barras, etcétera—. Está compuesta por 16 imágenes divididas en dos series: la primera presenta íconos de la izquierda mundial y doméstica —Mao, Mariátegui, Lagos, Arguedas, El Che—; la segunda muestra sucesos centrales para comprender las dimensiones de la violencia durante la década —Uchuraccay, El Frontón, El Sexto y otros—. Podríamos leer la *Carpeta* como un conjunto de fragmentos o elementos singulares; no obstante, adquieren un carácter sistémico cuando llegamos a la lámina final de la serie: un índice general donde cada imagen (ahora en blanco y negro) recibe un comentario breve y se ordena en una secuencia lineal. Todas aparecen como documentos comentados que refieren a personajes con biografías específicas y eventos que ocurrieron en momentos específicos; es decir, todas indican un personaje o suceso que tiene una historia, por más que en su despliegue inicial se nos invite a pensarlas como formas indeterminadas que no guardarían relación alguna con la historia social.

Ahora bien, el color añadido a las fotocopias funciona como énfasis —y en algunos casos como motivo—, pero lo transversal es que cada imagen recibe las marcas

de la mercancía nacional. Lo que aparenta ser un código cualquiera lleva el número 424242 —empleado por el Estado para la denuncia anónima de terroristas—, y la palabra PERÚ aparece como sello de procedencia de los productos en las campañas de exportación promovidas por el Estado. Desde luego, ambas formas son abstracciones, pero se trata de *abstracciones reales* —producto de la práctica social, no del pensamiento aislado— que emergen de la dinámica capitalista en un país atravesado por la guerra.¹⁸ La *Carpeta* podría ser vista como una reducción a escala de las principales tendencias de la guerra, así como de las dimensiones de la crisis: por un lado, el conflicto ideológico; por otro, las múltiples formas de violencia. Un mapa de tendencias políticas confrontadas a los efectos que producen una vez convertidas en acciones concretas. Pero también podemos decir que apunta a discutir una suerte de *fracaso representacional*, a la imposibilidad de dar cuenta de la situación política en la que se encuentra el país —junto con la cancelación de cierto impulso utópico—. La serie sintetiza personajes y hechos, todos ellos reunidos por el logo PERÚ y compartiendo el aspecto de mercancías emblemáticas. Cuando la guerra destruye los vínculos sociales y la infraestructura nacional, la *Carpeta* busca representar un proceso que permanece como horizonte para el país: el capitalismo. Un país convertido en cadáver, pero un cadáver que asume la forma-mercancía.¹⁹

Acaso ese vínculo activo entre guerra interna y capitalismo sea la principal *afirmación* de la *Carpeta Negra*, así como de las canciones y manifiestos de Sociedad de Mierda.²⁰ Estos trabajos sostienen no solo un vínculo entre dos procesos, sino también una relación determinada: a fin de cuentas, se trató de una guerra *contra* el

17 A diferencia de las formas de ruptura que podemos asociar a la crisis política producida por la guerra interna, la crisis económica desoculta la profunda interrelación entre fenómenos que, desde la perspectiva del individuo, podrían aparecer como autónomos. Por ejemplo, la inflación extrema que afectó al país desde 1987 hizo que los ahorros de muchas personas —algunos destinados a proyectos de realización individual como estudios, construcción de casas, etcétera— perdieran súbitamente su valor. Así, lo que aparecía como el producto del esfuerzo individual revelaba dramáticamente su carácter *social*.

18 Las abstracciones reales del capitalismo (trabajo abstracto, dinero, valor, mercancía) no son simplemente «máscaras» que ocultan lo real, sino *formas* que asumen las relaciones sociales. El concepto permite comprender los signos mercantiles de la *Carpeta* como localización de la abstracción capitalista en el terreno local. Para una discusión sobre el concepto de abstracción real en el pensamiento marxista, véase Toscano (2008).

19 Algunas de estas ideas provienen de una conversación con Mario Montalbetti en la presentación de mi publicación *Organizar el fracaso. Arte y política en la Carpeta Negra*, llevada a cabo en Garúa el 1 de febrero del 2017.

20 Quisiera contrastar esta idea con lo planteado en Mitrovic (2016a). Allí descarté demasiado rápidamente la productividad de pensar la contradicción entre guerra y capitalismo a partir de la *Carpeta*, pues buscaba dar cuenta del conflicto ideológico del cual la obra emerge. Sin embargo, una vez aterrizada en ese nivel, conviene volver a la imagen más general que la obra produce, y que la sitúa distante de otros trabajos de la misma década.

capitalismo y el Estado burgués.²¹ Desde luego, en otras imágenes de la década [ver figura 1] encontramos signos asociados al consumo masivo y al imperialismo, pero se trata de experimentos que apelan a una crítica de la visualidad mediática antes que a establecer un vínculo concreto entre la guerra y el modo de producción predominante en el país.²²

5

He empleado la noción de mapa cognitivo en dos sentidos: para aludir a un proceso de representación de una totalidad social, pero también como algo —una función básica de orientación socioespacial— que se perdió en la Lima de los ochenta. Si las crisis comprometen directamente nuestra capacidad para realizar un mapeo de la situación que vivimos, habremos de mirar con especial atención aquellas representaciones que, contra el desencanto o la impotencia, desean significar el presente.

Quisiera comentar un proyecto no realizado por Johanna Hamann, llamado «Torre» (1987) [ver figura 3]. Es sabido que Sendero Luminoso encontró en las torres de alta tensión uno de los eslabones más débiles de la infraestructura urbana. Si eliminaba la luz podría sembrar el caos y el miedo, pero también convertiría los cerros que circundan la ciudad en soportes para intervenciones simbólicas, como en la hoz y martillo de fuego que



Figura 3. Johanna Hamann. Torre. Fotomontaje, 1987
Cortesía Johanna Hamann

21 O al menos esa fue la promesa senderista inicial, aquella que reverberó entre las capas excluidas de la sociedad nacional. Biondi y Zapata (1990 [1989]) fueron pioneros en el análisis de las formas discursivas empleadas por Sendero Luminoso. Visto como conjunto, su discurso funcionó como un *contratexto educativo* que puso en jaque los discursos oficiales nacionales, aquellos donde la riqueza del país permanecía como una realidad abstracta ante la miseria cotidiana del pueblo. Más específicamente, sostiene que la figura retórica dominante es el *close-up sinecdótico*, que lleva desde una descripción fragmentaria de cierto aspecto de la realidad hacia su develamiento como parte de una totalidad mayor. Los presos muertos en los penales, por ejemplo, son vistos como héroes de la lucha armada que, a su vez, es entendida como una instancia de la historia mundial de las luchas antiimperialistas. Habría que pensar si se trata de un mecanismo de cartografía social que, desde una posición ideológica determinada, encontró su efectividad en un terreno donde la izquierda abandonaba esa voluntad de trazar mapas que articulen la acción política con procesos de más largo aliento. Para un examen de estos mecanismos en el otro extremo del espectro ideológico, véase Mitrovic (2016c).

22 Sin embargo, hubo también articulaciones entre gráfica y política que buscaron complementarse: en *Perú Penales* (1987), Herbert Rodríguez, Alfredo Márquez y José Luis García desarrollaron un acompañamiento visual —una suerte de instalación— al informe en minoría sobre la matanza de los penales de 1986 que presentó la comisión encabezada por el diputado Rolando Ames.

prendieron a fines de 1982 en el cerro San Cristóbal [ver figura 4]. Años más tarde, Hamann presenta una escultura de una torre de alta tensión a un concurso público. Pese a no haber obtenido el premio, el fotomontaje nos deja ver un proyecto acaso demasiado desafiante para el público local: de ser realizado en el malecón de Miraflores —para donde fue proyectado—, haría de la infraestructura más dinamitada por Sendero un objeto de contemplación. Un paisaje del cual tendríamos que necesariamente distanciarnos a fin de reconocer que, más allá de las susceptibilidades, la escultura funciona como una alegoría precisa del momento en el que fue concebida.²³

23 La artista presentó al concurso una maqueta en fierro corrugado. Sharon Lerner comenta: «La avezada propuesta implicaba el emplazamiento de una escultura en acero de casi 11 metros de altura concebida para ser colocada en el Malecón 28 de Julio, en Miraflores, en aparente caída al abismo». El proyecto, entre otras obras de la misma época, «refleja un sentimiento generacional y da cuenta del clima de zozobra e incertidumbre que se experimentaba en el país debido a la crisis económica y social de esos años» (Lerner 2016: 22).



Figura 4. Hoz y martillo de fuego en el cerro San Cristóbal
Fuente: *La República*, sábado 4 de diciembre de 1982 (detalle)

Cuando hoy tratamos con material alegórico nos enfrentamos a una dificultad interpretativa; a saber, la de determinar en qué sentido opera: siguiendo a Gail Day (1999), podemos estar ante una alegoría posmoderna o deconstructiva —una figura fragmentaria donde los significantes juegan, desplazando indefinidamente el significado— o bien ante una alegoría *dialéctica* —donde los niveles de la representación producen contradicciones que la alegoría resuelve en un sentido específico—.²⁴ Es decir, ¿se trata de un *juego* de las representaciones o de una *confrontación* en el ámbito de las representaciones? En la primera modalidad no es siquiera legítimo plantear la pregunta por el mapeo

24 Desde luego, se trata de un planteamiento esquemático que confronta dos modos de representación que deben ser, a su vez, discutidos dialécticamente. La alegoría posmoderna, identificada con la deconstrucción, hace énfasis en la necesaria disyunción entre signo y significado; la dialéctica enfatiza las mediaciones y la «presencia» del signo, entendido como el resultado de la representación. Day (1999) sostiene que la verdadera discusión entre ambas estrategias es la del lugar de la *negatividad* —el principio de funcionamiento del mecanismo representacional— en cada una.

cognitivo, esto es, por la inserción de una representación en la problemática de la totalidad social. Pero si defendemos la segunda forma alegórica se tratará precisamente de averiguar en qué medida una representación está inscrita necesariamente en una totalidad social; es decir, cómo ocupa un lugar específico desde el cual totaliza su entorno y, así, lo *significa*.

Los problemas teóricos antes planteados nos invitan a revertir una premisa común a los estudios visuales que indica que el campo visual es una *construcción social*, para discutir las formas en las que el campo social se encuentra *visualmente (estéticamente) construido* (Mitchell 2003: 28); es decir, las obras antes analizadas no solo se deben explicar a partir de sus determinaciones contextuales, sino como intentos de hacer representables ciertos procesos y situaciones sociales a través de su objetivación o fijación en las representaciones.²⁵ Desde allí, algunas figuras de las crisis de la Lima de los ochenta

25 No hablo aquí de objetivación en un sentido científico, sino *social*: la representación —y el arte— estabilizan procesos ideológicos, afectivos y cognitivos a través de dispositivos técnicos.

presentan una problemática que podríamos resolver a un nivel únicamente estético o incluso vital —a partir de los testimonios y experiencias de sus actores—, pero también podríamos comprenderlas como dispositivos estético-cognitivos o artefactos representacionales que, al mismo tiempo, dan cuenta de un *deseo* de significar la realidad social, como de un intento por comprender sus determinaciones estructurales.

Bibliografía

ALVARADO, Luis

2016 «Visiones de la catástrofe. Documentos del Noise Industrial en el Perú (1990-1995)», texto de compilación. Disponible en: <<https://buhrecords.bandcamp.com/album/br78-visiones-de-la-cat-strofe-documentos-del-noise-industrial-en-el-per-1990-1995-sounds-essentials-collection-vol-5>>.

BAZO, Fabiola

2015 «El Fanzine de la banda subterránea Sociedad de Mierda», en *subterrock.com*.

2017 *Desborde subterráneo. 1983-1992*. Lima: Instituto de Arte Contemporáneo.

BICZEL, Dorota

2012 «Utopía mediocre», en Red Conceptualismos del Sur, *Perder la forma humana. Una imagen sísmica de los años ochenta en América Latina*. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, pp. 256-260.

BIONDI, Juan y Eduardo Zapata

1990 [1989] *El discurso de Sendero Luminoso: un contratexto educativo*. Lima: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

BUNTINX, Gustavo

1987 «La utopía perdida: imágenes de la revolución bajo el segundo belandismo». *Márgenes* n.º 1, pp. 52-98.

BUNTINX, Gustavo (ed.)

2005 *E. P. S. Huayco. Documentos*. Lima: Centro Cultural de España, Instituto Francés de Estudios Andinos y Museo de Arte de Lima. Disponible también en OpenEdition: <<http://books.openedition.org/ifea/4716>>.

DAY, Gail

1999 «Allegory: between deconstruction and dialectics». *Oxford Art Journal*, vol. 22, n.º 1, pp. 105-118.

DEL VALLE, Augusto y Jorge Villacorta

1997 «Instituciones en las fronteras. Plástica en Lima en 1997». *Cuestión de Estado*, n.º 21, Lima, pp. 62-65.

JAMESON, Fredric

1991 [1984] *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*. Barcelona: Paidós.

1995 *La estética geopolítica: cine y espacio en el sistema mundial*. Barcelona: Paidós.

LERNER, Sharon

2016 «El cuerpo, un familiar desconocido», en *Johanna Hamann, Antológica 1977-2015*. Lima: Instituto Cultural Peruano Norteamericano, pp. 19-26.

LESCANO, Miguel

2015 [1985] *Lima sobre Lima*. Lima: Summa.

LÓPEZ, Miguel

2012 «Escoria», en Red Conceptualismos del Sur, *Perder la forma humana. Una imagen sísmica de los años ochenta en América Latina*. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, pp. 221-225.

MARTUCCELLI, Danilo

2015 *Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales*. Lima: Cauces Editores.

MITCHELL, W. J. T.

2003 «Mostrando el Ver: Una crítica de la cultura visual». *Estudios Visuales* n.º 1, pp. 17-40.

MITROVIC, Mijail

2016a «El “desborde popular” del arte en el Perú». *Ecuador Debate*, n.º 99, pp. 59-78.

2016b *Organizar el fracaso. Arte y política en la Carpeta Negra*. Lima: Garúa Ediciones.

2016c «Arte conceptual (neoliberal) en *El otro sendero*». *Illapa*, n.º 13, Lima, pp. 26-27.

MONTALBETTI, Mario

2012 *Cajas*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

MORA, Tulio

2009 *Hora Zero. Los broches mayores del sonido*. Lima: Fondo Editorial Cultura Peruana.

TOSCANO, Alberto

2008 «The Open Secret of Real Abstraction». *Rethinking Marxism*, vol. 20, n.º 2, pp. 273-287.

TOSCANO, Alberto y Jeff Kinkle

2015 *Cartographies of the Absolute*. Washington: Zero Books.

VICH, Víctor

2013 *Voces más allá de lo simbólico: ensayos sobre poesía peruana*. Lima: Fondo de Cultura Económica

Mijail Mitrovic Pease es licenciado en antropología por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y cursa la maestría en antropología en la misma casa de estudios. Ha publicado textos sobre crítica de arte en diversas revistas y trabaja como docente en la PUCP y en escuelas de arte en Lima. Actualmente investiga las intersecciones entre arte y sociedad en el Perú contemporáneo en la segunda mitad del siglo XX. Ha publicado recientemente *Organizar el fracaso. Arte y política en la Carpeta Negra* (Garúa Ediciones, 2016).

La (im)posibilidad de la ciudad como proyecto

Claudio Cuneo

¿Es hoy en día la ciudad contemporánea objeto de proyecto? ¿Acaso la ciudad —como proyecto— colapsó ante el proceso de urbanización consolidado el siglo pasado? ¿El instrumental de los arquitectos ha sido desbordado? ¿Hemos quedado fatídicamente rezagados ante la aceleración de los procesos (o ante la idea de cómo hacer y no simplemente hacer) que hoy rigen la constitución de lo urbano? ¿Hemos entendido en su totalidad al paradigma de la urbanización?

Entender que existe un constante cambio en el modelo de lo urbano es primordial; y hacer una distinción entre dos paradigmas —la ciudad y la urbanización— es necesario. Lo que comúnmente y de manera indiferenciada nombramos como *ciudad*, *urbe*, *metrópoli* o similares, no es todo lo mismo y todas estas formas de nombrarla, salvo la primera, subyacen a la naturaleza de la urbanización. La ciudad y la urbanización son modelos de ordenamiento espacial que corresponden a lógicas opuestas. La ciudad es el paradigma anterior: límites claramente establecidos, estructura finita, interior y exterior explícitos y dinámica política dominante por sobre la económica. Este régimen definía una comunidad donde la civilidad —como construcción resultado de políticas— permitía la coexistencia en una conformación heterogénea en términos sociales, culturales y económicos. El actual modelo espacial es antagónico a la ciudad. Es a-formal: pasa de la ciudad de la forma a la del espacio; es isotrópicamente expansivo —ya no tiene límites—; lo económico prevalece como directriz sobre lo político; y la ubicuidad de la dialéctica entre integración y exclusión se lleva al extremo, con enclaves, infraestructuras

y dispositivos de control que permiten una coexistencia sin vínculo alguno entre sus habitantes.

Dos de los rasgos con mayor singularidad de esta condición acelerada de urbanización son la selectividad territorial de la transformación y el incremento de los flujos. Existen espacios que evolucionan a distintas velocidades, sectores que se modernizan y evolucionan según los patrones establecidos por el proyecto urbano promovido por el capital nacional y transnacional, financiero e inmobiliario; y espacios que permanecen estáticos, con lo que se agudiza la histórica desigualdad socioeconómica. Estas dinámicas multiescalares y la excesiva extensión de lo urbano —aparentemente imposible de ralentizar— devienen en flujos (materiales e inmateriales) constantes y cada vez más frecuentes. A esto hay que sumarle la incapacidad de entendimiento y propuesta de intervención por parte de todos los componentes del Estado, que carecen de políticas territoriales y dan claras muestras de debilidad institucional al aceptar la dispersión urbana desigual como destino natural de la ciudad.

La introducción del concepto de *urbanización* planteado por Ildefonso Cerdá en su libro *Teoría general de la urbanización* (1867), como producto del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona (1855-1867), tuvo como objetivo teorizar y redefinir un nuevo marco conceptual homogéneo para el desarrollo urbano de dicha ciudad, con las emergentes características del nuevo paradigma. Como afirma Aureli,

Este paradigma era la condición de la completa e infinita integración de movimiento y comunicación



Figura 1. Foto aérea. Ensanche de Barcelona y el centro histórico.
Fuente: *Servei de Cartografia de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*

generado por el capitalismo, que Cerdà vio como el vasto océano de personas, objetos, intereses de todo tipo y una diversidad de elementos, que trabajan en permanente reciprocidad y, por ende, forman una totalidad que no puede ser contenida por alguna previa formación territorial finita como la ciudad (2011: 9).

Paradójicamente, el fondo del proyecto era posibilitar una redistribución uniforme de la riqueza social, anticipar el incremento de los flujos que definen la infraestructura actual de lo urbano y, por último, tener una expansión controlada de la ciudad. El medio para lograrlo: una composición ortogonal de extensión no definida, altamente homogénea pero adaptable —escondiendo una característica crucial e inédita, como el polícentrismo—, y compuesta por manzanas diseñadas para ser variables en su configuración. La nueva abstracción se pensó como una *machine à habiter* a escala territorial, creando relaciones análogas entre el todo y las partes; el ensanche, la manzana y la propia casa se pensaron como «una urbe elemental» (Grupo 2c 2009: 76) infinitamente abierta y accesible para cualquier ciudadano y actividad. El proyecto se centró en una gramática urbana que debía reforzar el funcionamiento de la ciudad como un



Figura 2. Futurama. La ciudad bajo las lógicas del mercado. Modelo propuesta por Norman Bel Geddes en 1939, comisionada por General Motors Company. Fuente: *Life Magazine*

sistema infraestructural homogéneo, entendiendo lo urbano como una condición territorial y no como objeto.

Según el Cerdá, solo había una manera posible de entender y concebir el objetivo: el análisis científico. Y es que por primera vez se elaboró un proyecto de extensión de ciudad con uno de los recursos más utilizados actualmente: la información estadística. Es entonces cuando surge la pregunta: ¿qué hay de diferente entre ese momento y las últimas cinco décadas? Parte de la respuesta es que Cerdá tenía un *proyecto*. Había construido conocimiento y una conciencia que le permitieron anticipar y teorizar una nueva realidad. La forma urbana fue el medio para hacerlo operar, con el fin de migrar hacia ese nuevo paradigma e intentar, al mismo tiempo, la construcción de un modelo urbano que consolide una sociedad potencialmente simétrica y equitativa, a diferencia del modelo universal que se gestaría décadas después, abandonado a los vaivenes del mercado.

Eisenman sostiene que si un arquitecto tiene un *proyecto*,

[...] uno [el arquitecto] es el que define el mundo a su alrededor. Si uno tiene una práctica de

arquitectura, es el mundo el que te define. Depende de cómo uno mismo se ve en el mundo. No depende del talento o inteligencia, sino de cómo te sitúas en el mundo [...]. Un *proyecto* implica que la disciplina, de algún modo, sea capaz de ser una resonancia crítica en esa definición del mundo alrededor de uno. Cualquier *proyecto* es siempre una crítica del statu quo y de la disciplina. Por lo tanto, el *proyecto* es siempre político, ideológico e intelectual (2011).¹

Podríamos afirmar que el *proyecto* es instrumental para la lectura del mundo. Pretende ir más allá de la división tradicional entre «teoría» y «práctica», y reivindica la arquitectura como un emprendimiento con un enfoque integral —tanto de nuestra disciplina como de la ciudad y los fenómenos alrededor de la misma. El proyecto inmuniza al arquitecto frente a la temporalidad de las tendencias, la arbitrariedad que trae consigo la novedad y el imperativo —actual— de la innovación; es el germen de posturas críticas. Inherentes al *proyecto* son la proposición y la reforma —que hoy más que nunca suena fuerte, pero se ve lejana—, y esa es justamente la tarea histórica de la arquitectura. Lo que no podemos afirmar es si esa convicción sigue viva en el arquitecto contemporáneo o si solo existen algunas excepciones. En palabras de Pier V. Aureli,

[...] un proyecto debe ser visto como un formato conceptual en el cual la relación entre pensamiento y forma, intención y dispositivo, tema y contexto, se hace siempre clara y pertinente a problemas y asuntos específicos que designamos como urgentes. Pero sobre todo, un proyecto debe ser visto como un momento de soledad, donde las responsabilidades y las intenciones adquieren una dimensión subjetiva absoluta contra el mecanismo impersonal de las prácticas discursivas (Aureli y Orazi 2006—26).

Este formato conceptual, en el que coinciden Aureli y Eisenman, “el proyecto” que indican, debe anteceder al oficio del arquitecto, se da desde una posición de autonomía, concepto que no debe ser interpretado como un acto de negación, sino como una postura que intenta crear una distancia —instrumental— para posibilitar una confrontación —en este caso, como un lente de aumento sobre el *statu quo*— y ser capaces de problematizar los presupuestos de la producción de arquitectura

y de ciudad. La potencia del “proyecto” es reconocida a tal punto que su fin ulterior es condicionar todos los aspectos de la vida, es decir, producir una subjetividad específica.

Las formas de la política y la política de las formas

Si la tarea de la política es darle forma a un espacio de coexistencia entre individuos, un proyecto de arquitectura es, por definición, un acto político. La ciudad y sus posibilidades —como objeto de proyecto y de arquitectura— son precisamente la representación de una idea política específica sobre cómo cohabitar. Por lo tanto, su formalización, la manifestación física del proyecto, marca la



Figura 3. Antes. Rue St. Nicolas du Chardonnet y Rue Tirechamp. Barrios demolidos, 1853. Fuente: <http://imgur.com/gallery/zXOKC>



Figura 4. Después. Camille Pissarro. Boulevard Montmartre. Fuente: Wikimedia Commons

1 Cita de una conferencia: Lecture Series: *Project or Practice*. Syracuse University School of Architecture, Syracuse.

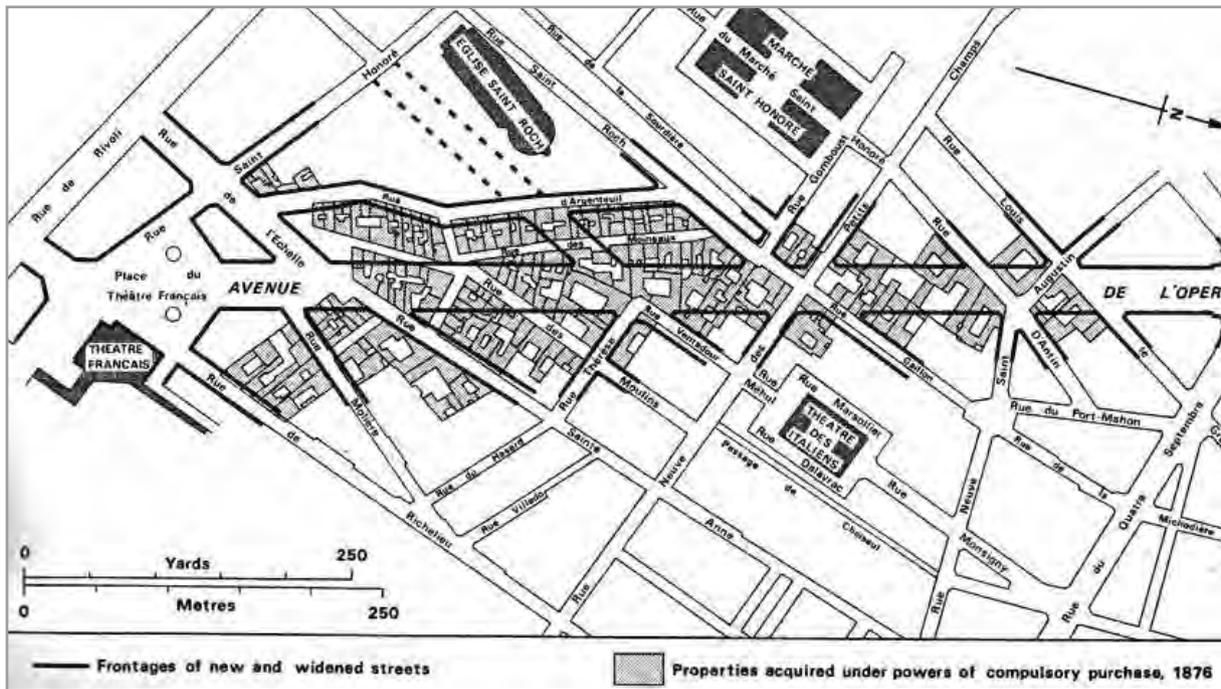


Figura 5. Arquetipo de intervención. Superposición de la Avenida de l'Opéra antes y después del proyecto
Fuente: <http://www.arch.wsu.edu/faculty/pgruen/arch324/Haussmann'sParisImages.htm>

trayectoria de esa visión y hace efectivas las intenciones del mismo. El proyecto no se limita a ideas, sino que abarca también un proceso de cambio que trasciende el término de la construcción de una pieza arquitectónica o urbana, y su despliegue continúa con la proyección de ciertas políticas mediante configuraciones espaciales que inexorablemente establecerán maneras de relación, de desenvolvimiento y de gobernabilidad, moldeando finalmente a quienes la habitan. Por eso, el proyecto de ciudad toma la dimensión de un dispositivo:

[...] por *dispositivo* entiendo una especie de formación, que en un momento histórico específico tuvo por función mayor responder a una urgencia. El dispositivo tiene pues una función estratégica dominante [...] que significa una cierta manipulación de relaciones de fuerzas, de una intervención racional y concreta en las relaciones de fuerzas, ya sea para desarrollarlas en una dirección particular, o para bloquearlas, estabilizarlas y utilizarlas. El dispositivo está entonces siempre inscrito en un juego de poder, pero también está siempre vinculado a ciertos límites de conocimiento que surgen de él, y en un mismo grado, lo condicionan (Agamben 2009: 2).

El concepto de *dispositif* formulado por Foucault, pero definido finalmente por Agamben, define aquello en lo cual —y a través de lo cual— se realiza una pura actividad de gobernanza. Esta es la distinción fundamental; siempre implica un proceso de subjetivación. No son necesariamente las políticas que establecen la manera como se desenvuelve un colectivo de personas, sino también las formas (físicas) en las cuales se llevan a cabo los procesos sociales. La forma arquitectónica viene primero (así como la *polis* antecedió a la política) y asume un papel preponderante; y la realidad urbana contemporánea, con su clara falta de efectividad para la gobernanza, hace evidente la necesidad de una nueva lógica formal.

Un antecedente contundente de este razonamiento es el París de Luis Napoleón Bonaparte. En su administración se manifiesta el inicio de una gran reforma urbana, a cargo del prefecto del departamento del Sena, Jorge Eugenio Haussmann. La integración del espacio nacional de Francia marcaba la agenda política desde varios mandatos antes, pero desde 1850 «la implantación de estructuras y métodos del capitalismo moderno a gran escala hacía imperativa la conquista y organización racional del espacio para adaptarse mejor a las nuevas necesidades» (Harvey 2003: 102).

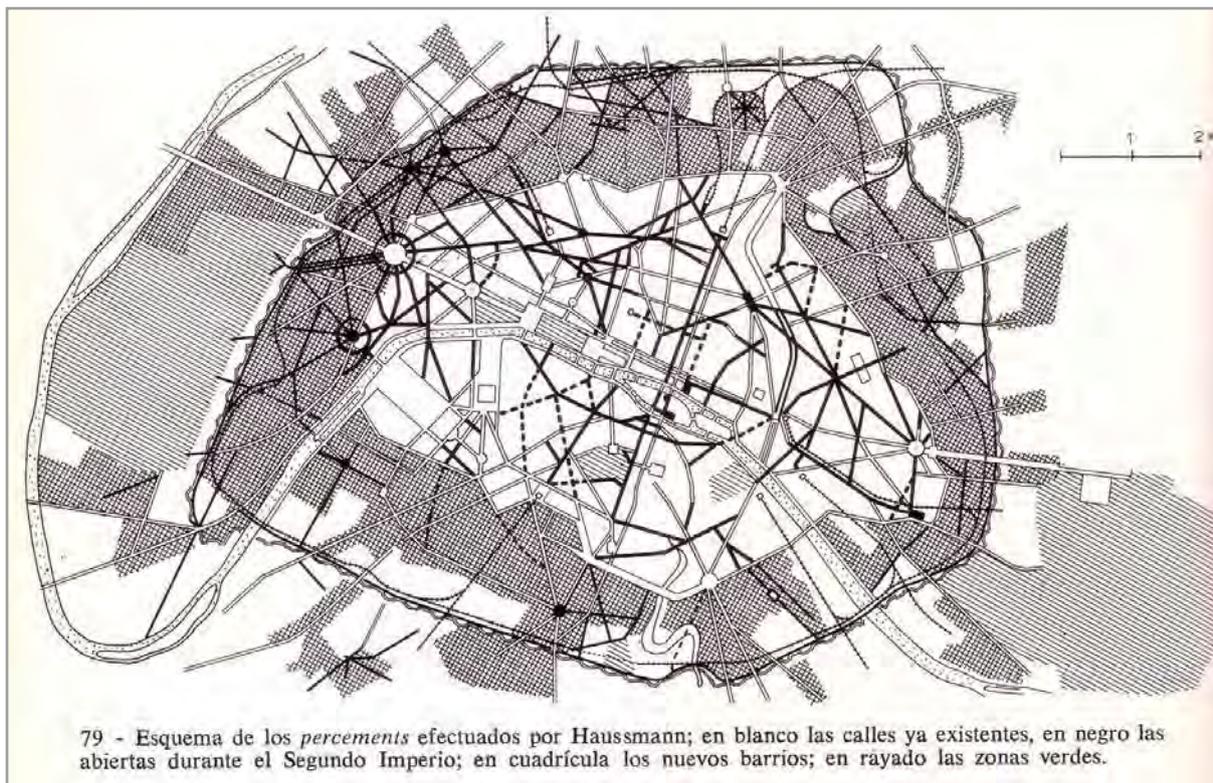


Figura 6. Plano del proyecto de Haussmann. En blanco las calles existentes, en negro las abiertas durante el segundo imperio, en cuadrícula lo nuevos barrios y en rayado las zonas verdes

Fuente: <https://spargelandfraise.files.wordpress.com/2011/05/haussmannparc3ads.jpeg>

En ese momento la capital de Francia vivía un estado tardío de su condición urbana: sobrepoblación, tugurización, insalubridad, constantes revueltas y crisis económica. Las malas cosechas afectaron al sector agrario, lo que recayó en los sectores industrial y financiero, y llevó al paro del proletariado. Las complejidades eran múltiples, pero —al igual que en el caso de Barcelona— el grado de abstracción de la propuesta formal cambió el funcionamiento total de la ciudad. La transformación se dio a través de acciones *ad hoc* cuyo claro objetivo era reorganizar las relaciones espaciales entre los elementos, para ajustarse a la administración o neutralización de los diversos fenómenos en conflicto.

El arquetipo para la transformación fue el *boulevard*, pero esto es solo una representación: la performance del proyecto radica en la lógica de la línea recta. Esta obsesión geométrica de Haussmann hizo posible concentrar acciones con respecto a cinco aspectos estructurales de lo urbano: a) la mayor incidencia del proyecto se enfocó en la especulación de bienes raíces y la integración del espacio suburbano; b) los bulevares modificaron

cientos de manzanas, reinsertando al mercado inmobiliario miles de viviendas repotenciadas a partir de su nueva relación con la infraestructura pública; c) parques, equipamientos culturales, monumentos y otras áreas de recreación se planearon estratégicamente para elevar el valor y el desarrollo de la propiedad privada; d) los nuevos bulevares también se localizaron específicamente para neutralizar barrios donde emergían las revoluciones —«el nuevo plan era de suma utilidad para sustraer insurrecciones populares» (Saalman 1971: 26)—; y e) junto con esto, el sistema de espacios en toda la ciudad permitió un amplio control y visibilización de la vida pública, lo que inició el tránsito hacia una forma más extrovertida de interacción y convirtió al boulevard en un elemento fundamental de civilidad.

La insalubridad se combatió al contribuir con la libre circulación de aire y con la incidencia de luz solar en barrios tugurizados y deteriorados, mientras que nuevas redes de agua y desagüe se canalizaban de manera subterránea. El último aspecto fue el transporte: se construyeron alrededor de doscientos kilómetros de bulevares y

con ello se redujo significativamente el costo y el tiempo para movilizarse. Haussmann y los hermanos Pereire «fusionaron todas las empresas de ómnibus de la ciudad y las convirtieron en un monopolio privado —la *Compagnie des Omnibus de Paris*— en 1855, incrementando el número de pasajeros movilizados de 36 millones en ese año a 110 millones en 1860» (Harvey 2003: 107).

Cuando la vida se convierte en un proyecto político, la ciudad es siempre el dispositivo a través del cual la gestión de la misma se ha llevado a cabo. La reforma de las relaciones espaciales, así como el cambio de escala de la infraestructura pública, marcó un antecedente en el proceso de transformación urbana —y de las dinámicas que ello implica— que sigue vigente hasta hoy.

Alternativa: el potencial del proyecto

Poner en valor lo político del *proyecto* y la importancia de la forma urbana como elementos efectivos para el posible restablecimiento de un entorno construido que atienda a las diversas situaciones de la vida contemporánea son características que deberíamos manejar explícitamente como especialistas en lo urbano. ¿Es el *proyecto* un escenario posible para una manera alternativa de gobernanza? ¿Existen todavía arquitectos con *proyecto*? ¿Qué ocurrió con ese pacto tácito que hace un arquitecto con la ciudad cuando pasa por su proceso formativo? ¿El sistema nos ha domesticado para que dejemos esas ambiciones de lado y sigamos «surfeando la ola»?

El paradigma de la modernidad tuvo como principios fundamentales la determinación y la estandarización, en favor de un determinado modelo social y económico. Hemos sido quizás demasiado dúctiles dejándonos instaurar modelos y normas que *de facto* consideramos correctos y estables, optando por lo que «aparentemente es la única vía de escape, un pragmatismo acomodativo, dejando a un lado lo que ha caracterizado históricamente a la arquitectura: su resistencia como opción a lo real y como catalizador de posibles nuevas realidades» (Heitmann 2007: 64). Hoy, todo lo que no se ajusta a un imaginario domesticado por las normas y el mercado se interpreta como o disruptivo —o inocente—, en la acepción más negativa de la palabra, y ni siquiera se toma como objeto de discusión.

¿Será posible pasar de una «ciudad» contemporánea, cuyo arquetipo es la invasión, a una donde se reconozca públicamente, al menos dentro de la disciplina, la potencia del *proyecto* como posible transición hacia una nueva urbanidad? Son imperativos el debate y el desarrollo de un proyecto alrededor del cual sea posible

organizar una agenda —y una comunidad identificada con esta—, para que tal constructo establezca los lineamientos que hagan factible una gramática donde la conciencia de las condiciones en las que vivimos puedan convertirse en la precondition para nuevas formas urbanas —y, por lo tanto, de vida— dentro y contra la inestabilidad actual de la urbanización.

Bibliografía

- AGAMBEN, Giorgio
2009 *What is an apparatus? and other essays*. Stanford: Stanford University Press.
- AURELI, Pier Vittorio
2011 *The possibility of an absolute architecture*. Cambridge: MIT Press.
Aureli, Pier Vittorio y Manuel Orazi
2006 «The solitude of the project». *Log*, n.º 7, pp. 21-32. Anyone Corporation, Nueva York.
- EISENMAN, Peter
2011 *Project or practice*. Lecture Series. Syracuse University School of Architecture.
2013 «A project is a lifelong thing; if you see it, you will only see it at the end». *Log*, n.º 28, pp. 67-78. Anyone Corporation, Nueva York.
- GRUPO 2C
2009 *La Barcelona de Cerdà*. Barcelona: Flor del Viento.
- HARVEY, David
2003 *Paris, capital of modernity*. Nueva York: Routledge.
- HEITMANN, Jorge
2007 «La arquitectura como argumento: DOGMA/OFFICE, concurso para una nueva ciudad administrativa en Corea». *ARQ*, n.º 67, pp. 64-69, PUCP.
- SAALMAN, Howard
1971 *Haussmann: Paris Transformed*. New York: George Braziller Inc.
Soria y Puig, Arturo
1995 «Ildefonso Cerda's general theory of "urbanization"». *The Town Planning Review*, vol. 66, n.º 1, <www.jstor.org.proxy.libraries.rutgers.edu/stabe/40113676>.

Claudio Cuneo Raffo. Arquitecto por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (2005). Master of Excellence in Architecture por el Berlage Institute de Rotterdam, Países Bajos (2011-2013). Ha ejercido la docencia en la UPC (2009-2014), en la Universidad de Lima (2014). Actualmente es profesor a tiempo parcial en el área de investigación y profesor de taller de diseño en la Arquitectura PUCP. Ha sido consultor del equipo de Espacios Abiertos e Infraestructura Ecológica del Plan Lima Metropolitana al 2035 (PLAM). Fundador de LAMBDA en el 2012, oficina comprometida con el diseño, la investigación, crítica y difusión de la disciplina. Ganador de la XV bienal de Arquitectura Peruana en el 2012 en la categoría Intervención en edificaciones Existentes: Reciclaje de Edificios.

DespiertaLima / Carlos Santibáñez y Alejandro Navarro: «No existe (en Lima) una educación del espacio»

Entrevista por Diego Vivas

DespiertaLima es un colectivo de la PUCP que se formó ante el primer año de gestión del alcalde de Lima Metropolitana, Luis Castañeda Lossio (2015), como una reacción de ciudadanos indignados, cansados de tolerar que se viera como única solución al problema de la movilidad construir otro *bypass*. Se definen como un colectivo que busca crear conciencia sobre la importancia de la ciudad en la construcción de la ciudadanía. Su primera reunión fue el 28 de abril del 2015.

Carlos Santibáñez, politólogo, y Alejandro Navarro, periodista, miembros del colectivo, exponen la voz del ciudadano inconforme, que busca aportar al desarrollo de una ciudad cada vez más consciente de la prioridad del peatón.

¿Cómo se juntan arquitectos, abogados, politólogos?

Carlos Santibáñez: Quien nos convocó fue Andrés Devoto, de Derecho. Creo que nos llamó a varios que, a través del Facebook, mostrábamos nuestra «repulsión» frente a lo que hacía el alcalde [Castañeda]. Por eso, desde la formación inicial del grupo hubo ingenieros, arquitectos, abogados, politólogos y algunos de Comunicación, Geografía, Antropología, Sociología. Los arquitectos eran, como yo les decía, «la bancada de Arquitectura», porque eran tres o cuatro; los ingenieros también eran tres o cuatro, los abogados eran dos, los politólogos éramos dos y había un comunicador y un geógrafo. Con el tiempo algunos fueron desertando y se sumaron otros. Considero que hubo dos adiciones importantes: una primera que es todo un *team* de comunicadores profesionales, y la segunda —ya en la última re-

unión— proveniente de diferentes carreras, cubriendo vacíos de gente que iba saliendo. En la medida en que es un grupo de activismo, poder mantenerlo termina siendo muy caro, en términos no solo de dinero sino también de tiempo y de esfuerzo, ya que nadie nos paga por esto, nadie cubre los costos, es plata propia, de nuestro peculio. Estamos buscando auspiciadores... (risas).

¿Qué tan importante ha sido esa diversidad en la conformación de los proyectos?

C. S.: Básica, fundamental. Para mí, eso ha conformado el *ethos*, el espíritu de la casa. Las intervenciones han salido bien, aunque concretarlas es un parto mental, porque alguien viene con una idea, pero uno de otra carrera la refuta, entonces se genera una discusión sobre el enfoque —desde diferentes perspectivas—, y que parte realmente desde cuál es el problema. A mi entender, la asociación, el contrapunto más interesante, se forma, por un lado, entre arquitectos e ingenieros; y, por otro lado, entre los de Derecho y los de Política. Para mí son como las cuatro perillas del round: cada una tiene lógicas diferentes, pero al mismo tiempo eso hace que se pueda abordar mejor el problema. Sin embargo, también implica una mayor inversión.

¿Nos podrían contar los objetivos que perseguían con sus intervenciones? Por ejemplo, en la primera que se dio en la PUCP...

C. S.: La primera se llamó «Experimento PUCP». El objetivo inicial, hay que decirlo, era detener la construcción del *bypass* [de la avenida 28 de Julio]; y en eso fracasa-



Marcha por Lima. Foto: Maloficio photo

samos, como todos los demás colectivos. Esto es importante, porque luego uno se tiene que preguntar por qué fracasó. Creo que esa apuesta estuvo implícita en el deseo de continuar con DespiertaLima, porque nos dimos cuenta de que el problema no era el alcalde, necesariamente, sino la demanda ciudadana respecto a la ciudad. A partir de eso quisimos continuar, para poner un grano de arena en la generación de conciencia referida a la demanda. El objetivo era lo del *bypass*, inicialmente, y se transformó en un asunto de generación de conciencia.

¿Y en la segunda intervención, «Cuánto espacio ocupas al movilizarte»?

C. S.: ¡Los bicicarros! Parte de la misma idea de la primera intervención, la de generar incomodidad a los transeúntes usando unas cajas como «micros», con un mensaje sobre «el espacio que están ganando los carros frente a los transeúntes». En la misma tónica, con «los bicicarros» el mensaje era tomar conciencia de «cuánto espacio ocupas al movilizarte». Copiamos la idea de una intervención que se realizó en un país de Europa del Este (ahorita no recuerdo cuál) y salimos a la calle.

¿Se produjo alguna anécdota?

C. S.: Más que una anécdota, teníamos miedo de que hubiera un accidente. El resumen es que la gente lo re-

cibió excelente; la recepción fue muy positiva. Aunque no faltaron comentarios de conductores que nos decían que nos fuéramos a «jugar» a la casa. La única anécdota —que retrata un poco la situación actual— es que cuando estábamos volanteando en el parque Kennedy, de Miraflores, se nos acercó un «serenazgo» a jalarnos los volantes y a decirnos que no podíamos seguir repartiéndolos. Le dije que tenía todo el derecho a la libre expresión y me respondió que ahí no era así y que le diera las hojas. Le respondí que estaba equivocado y que la Constitución nos daba derecho a la libre expresión. Siguió diciendo que en Miraflores no, que ahí tenían sus propias reglas (risas). Bueno... y luego me correteó (risas). Claro, una intervención urbana es disruptiva, en cierto sentido.

De alguna forma se enfrentaron a la ciudad por primera vez...

Alejandro Navarro: La primera experiencia con lo de Castañeda dejó claro que no solamente se trata de movilizar a cierto sector, sino de que la demanda cale en el grupo no solo de electores, sino de ciudadanos en general, acostumbrados al *statu quo* y que no logran transmitir la frustración en la que se encuentran. Este es uno de nuestros principales objetivos, que la gente encuentre

en DespiertaLima la manera de mostrar su incomodidad, no solo frente a medidas que tome el alcalde, sino también por temas de la propia cultura ciudadana.

Representando al ciclista, al peatón. ¿Y sobre su intervención en los puentes peatonales...?

C. S.: Surgió de la necesidad de mostrar la inutilidad de los puentes peatonales. Cuando hay un problema, un accidente, lo que la gente pide es «un puente peatonal». Eso está en el imaginario: que la solución a un problema de autos y peatones es un puente peatonal, a pesar de que en el mundo ya no se construyen puentes peatonales, y menos en zonas densamente pobladas. Esto se hizo viendo a la población más afectada, no a la única población afectada, sino a la más afectada, la gente con movilidad reducida, a la que le dirigimos los carteles de «Prohibido usar los puentes peatonales». Si ahora nos hiciéramos una repregunta interna, el balance es que la gente no lo captó tan rápido, no sé si por problemas comunicacionales o porque la ironía no estuvo lo suficientemente clara.

Es curioso, porque uno pensaría que el mensaje estaba lo suficientemente claro...

A. N.: La gente no piensa normalmente en, por ejemplo, el espacio que ocupa un carro; no piensa que el cruceo peatonal es para ellos y no para el carro. Lo mismo pasó con esto. Entrás a un espacio en el que ocurre que los ciudadanos no están tan acostumbrados a pensar en que eso que hay en la ciudad tal vez no está tan bien hecho, no es para todos.

Como que está naturalizado...

C. S.: Lo que pasa es que planteamos la discusión sobre un elemento, un recurso muy difícil de utilizar para sensibilizar, que es *el espacio*. Discutir sobre el espacio, concientizar sobre el espacio es difícil, en la medida en que es invisible. Poner el espacio como elemento focal de todo es algo nuevo para la gente. Si habláramos del agua, de la basura, del aire, lo podrían captar más rápido, porque hay una educación detrás, pero no existe una educación sobre el espacio.

En esa línea de la enseñanza sobre la ciudadanía en el espacio surge su iniciativa de «El peatón es la estrella».

C. S.: Hay una previa, «La carrera intermodal», que organizamos en asociación con la PUCP, para mostrar los tiempos y los costos de moverse en la ciudad. La hicimos en la Semana de la Movilidad Sostenible, de la PUCP. Era un proyecto que ya teníamos en mente y el contexto sirvió para sacarlo adelante.

«El peatón es la estrella» fue una intervención exitosa. ¿Cuáles creen que fueron las claves para el éxito del colectivo?

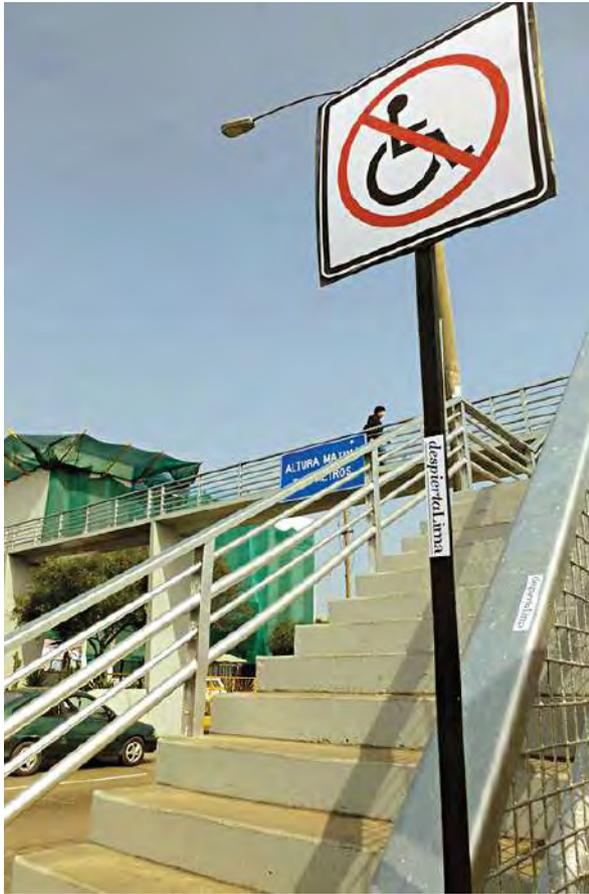
C. S.: En primer lugar, el aspecto interdisciplinario; en segundo lugar, el aspecto comunicacional. Creo que «El peatón es la estrella» logró alcance porque tuvo una cuota comunicacional más profesional, cubrió espacios que nosotros, como *amateurs*, no podíamos cubrir. Un tercer elemento —y que no es mérito nuestro— es la coyuntura. Hay más atención a las discusiones sobre la ciudad, por parte de la prensa, de los actores políticos. Hay un miniproceto de política local que está haciendo que volvamos a mirar a Lima como proyecto político. La revocatoria marcó un punto de inflexión en la política local. Lima se puso en el centro de la discusión y se apartó de la política nacional; fue un tiempo para discutir sobre Lima. Porque todo lo demás —elecciones municipales y gobiernos— está marcado por la política nacional. La escala nacional hace que se pierda el foco que hay que poner en Lima.

Lima se discute...

A. N.: Todos los miembros de DespiertaLima tienen una conciencia social bastante alta, eso nos lleva a estar tan preocupados por la ciudad. No se ve, normalmente, pero dentro de los grupos de DespiertaLima compartimos el interés sobre la legislación, por ejemplo, o nos decimos «mira, se está haciendo esto en tal lado». Todos estamos muy comprometido en hacer algo para mejorar la ciudad. Eso es lo que marca DespiertaLima, su conformación interdisciplinaria y su conciencia social, además del escenario que existe en este instante.

Para ustedes, ¿cómo debería ser en los próximos años esta lucha por «despertar» Lima?

C. S.: Un primer punto es establecer un vínculo más sólido con la academia. La ciudad recién está ganando terreno en espacios, más allá del urbanismo. Todo este tema de Castañeda y la coyuntura ha hecho que la ciudad se vuelva un foco de estudio de las políticas públicas; este es un primer vínculo necesario. Uno segundo, ya no a nivel de producción, sino de educación: sería ideal que se dicten cursos sobre ciudadanía, ciudad, urbanismo, movilidad en universidades. Nosotros tenemos una propuesta —no la hemos madurado, pero que quede constancia, acá, de que es nuestra (risas)—, de hacer un curso aprovechando la relación con la PUCP, que se dicte en Estudios Generales. Tan importante como los procesos democráticos, los derechos, las políticas públicas... ¡es la ciudad! Si no puedes ejercer la



«Prohibidos los puentes peatonales»

Objetivo: concientizar sobre el absurdo que supone esta solución para las personas con movilidad reducida

Fuente: Facebook de DespiertaLima

ciudadanía, de qué sirve que tengas los títulos; para hacerlo, necesitas una ciudad. Lo tercero tiene que ver con la discusión política sobre Lima: es muy pobre, no hay discusiones de fondo. Los alcaldes y las autoridades mantienen un ritmo de «parchado», no se discute el modelo de ciudad que queremos. Igual, en esto estamos algo mejor que antes; por ejemplo, Manuel Velarde [de San Isidro] es un alcalde que, con otra tónica, está marcando un estilo diferente, bastante positivo, y dentro de todo ha jalado bastante atención... y lo han querido vacar. Y lo cuarto, la dimensión social: sería ideal tener más colectivos de este tipo y pudiéramos interrelacionarnos. Lo hemos intentado, pero nos hemos quedado en el camino; es difícil hacerlo sin financiamiento, de una manera *amateur*. Pero solo cuando existan más colectivos y cuando estos se interrelacionen habrá una

plataforma ciudadana más clara, que tenga comunicación más directa con una sociedad civil más organizada en torno a la ciudad.

La academia, la educación, la discusión política y la sociedad civil.

A. N.: El tema de la investigación, más que todo porque nuestras intervenciones, aunque tienen una repercusión, un mensaje, hemos discutido la necesidad de tener un apoyo científico, cuantificar lo que hacemos, ver qué se puede hacer, medir las reacciones, tener un banco de datos de DespiertaLima para que no solo sea el colectivo que muestra tal cosa, tal problemática, sino que también te dé la información para que tú tengas un apoyo.

C. S.: Nosotros tenemos eso en mente, aprovechar las intervenciones como laboratorios urbanos, y que, más allá del impacto en redes, que sirva de insumo para producir investigación sobre la ciudad, que hay muy poca.

Carlos Santibañez y Alejandro Navarro. Entrevista de Diego Vivas

Carlos Santibañez –político- y Alejandro Navarro –periodista-, miembros del colectivo, exponen en sus intervenciones la voz del ciudadano inconforme, buscando aportar al desarrollo de una ciudad cada vez más consciente de la prioridad del peatón. Diego Vivas es estudiante de Arquitectura PUCP.

Integrantes de DespiertaLima

Abel Castañeda Castillejo, Adelaida Farfán, Alejandro Navarro, Falcón Andrés Devoto Ykeho, Carlos Santibañez García, Christian Campos, Claudia Rosas Chávez, Diana Bernal, Fernando Dextre Polo, Gonzalo Alarcón Rodríguez-Paiva, Guillermo Osorio, Heimmo Justiniano Romero, Jorge Chávez, Juan Pereyra Salinas, Kevin Malca Vargas, María Claudia Ramírez, Mariapia Garaycochea, Mauricio Mormontoy Maturana, Daniel Montes, Santiago Uribe Toledo y Valeria Aron.

14.178
Vol. 1

DE DESARROLLO METROPOLITANO LIMA-CALLAO A 1980

ASPECTOS GLOBALES

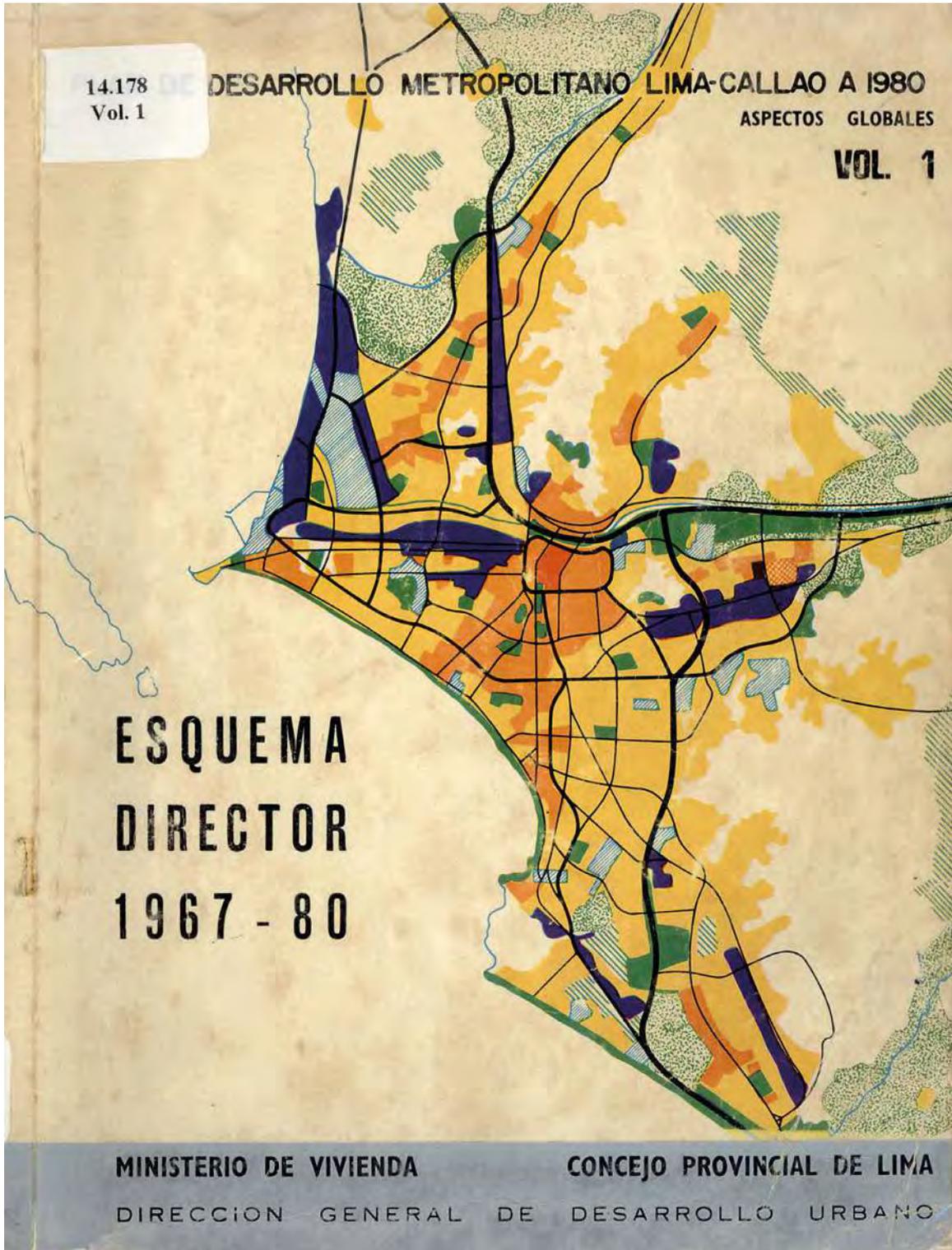
VOL. 1

**ESQUEMA
DIRECTOR
1967 - 80**

MINISTERIO DE VIVIENDA

CONCEJO PROVINCIAL DE LIMA

DIRECCION GENERAL DE DESARROLLO URBANO



Taller

Arquitectura PUCP

En esta sección, la Revista **A9** expone ante la sociedad las propuestas y los trabajos recientes que se han producido en la Facultad pensando en la mejora de la ciudad. Es precisamente en los Proyectos de Fin de Carrera (PFC) y los *workshops* donde se hace más notoria la búsqueda de este vínculo, que es permanente en todo el desarrollo de la carrera y que se basa en la generación de un fuerte enlace entre la comunidad de estudiantes y la sociedad. Los proyectos que se presentan en este número, pensados para mejorar los espacios públicos son un buen ejemplo de este esfuerzo: la integración del río Surco al tejido urbano —río que atraviesa gran parte de Lima—, un sistema de habilitación de las huacas de Lima y la transformación de las lomas en áreas verdes.

1

Lomas urbanas

Proyecto de Fin de Carrera

Paola Nicolacci

2

Escenarios de creación

Proyecto de Fin de Carrera

Luciana Miovich

3

Huaca abierta

Proyecto de Fin de Carrera

Kevin Malca

Lomas urbanas

Sistema de equipamiento comunitario en las lomas de Lima

Paola Nicolacci

Lima Metropolitana posee quince lomas, lo que la convierte en la única ciudad del mundo con este ecosistema en un medio urbano denso y en crecimiento, lo que se traduce en más de 12 mil hectáreas de lomas. Sin embargo, cuatro lomas se encuentran en alto riesgo debido a una expansión urbana no controlada ni planificada, que trae consigo altos índices de precariedad. Esto genera un paisaje en conflicto, una falta de conciliación entre la ciudad y el ecosistema. El proyecto plantea una sinergia entre las lomas y la ciudad, con un programa reconocible por la población, ocupando el límite entre ambos.

Para que sea un proyecto autosustentable, se crea una alianza entre los actores: el Servicio de Parques de Lima (Serpar), organizaciones no gubernamentales relacionadas con el medio ambiente, voluntarios, agricultores urbanos, miembros de la comunidad, visitantes y la empresa Cementos Lima. Además, se propone el diseño participativo como la estrategia base para la construcción del proyecto.

El proyecto piloto en Las Lomas del Paraíso (Villa María del Triunfo) plantea una regeneración por etapas, de carácter urbano y ecológico.

- **Etapa I.** Área de densificación para el eventual crecimiento demográfico. Veinticinco atrapanieblas en las crestas de las lomas, orientados en el sentido de la neblina. Segundo circuito para visitas turísticas y de mantenimiento de los atrapanieblas. Los 2500 metros cuadrados de atrapanieblas captan 15 000 litros de agua al día, destinados a la reforestación de 24 hectáreas de lomas y el reverdecimiento de una hectárea de espacios públicos existentes.
- **Etapa II.** Ocupación del límite por secciones de borde, que además funcionan como remates de las escaleras públicas existentes.
- **Etapa III.** Equipamientos comunitarios. El módulo base es un atrapanieblas habitable. Se parte de una losa de concreto de 511 metros cuadrados, construida con bloques de concreto y fachada atrapanieblas

modulada cada 4 metros (dimensiones comerciales del material). Cada módulo capta hasta 300 litros de agua al día en invierno, y tiene reservorios de agua en el nivel inferior, que además cuenta con servicios higiénicos, depósitos para herramientas y área de almacenamiento de productos agrícolas. El nivel superior posee estructuras mínimas con instalaciones, para que se adapte a cualquier programa. El proyecto piloto propone equipamientos comunal, de capacitación, comercio y deporte.

Replicabilidad. Debido a la flexibilidad del módulo, se pueden proponer distintas variaciones programáticas según las necesidades. El proyecto pretende ser el inicio de una serie de intervenciones a diferentes escalas, primero con un alcance distrital y luego a escala metropolitana.

Proyecto de Fin de Carrera desarrollado en el Taller dirigido por los arquitectos Jean Pierre Crousse, Oscar Malaspina y Nicolás Moser. El Taller propone la investigación y desarrollo de proyectos de infraestructura y equipamiento en todo el Perú en busca del desarrollo sociocultural.



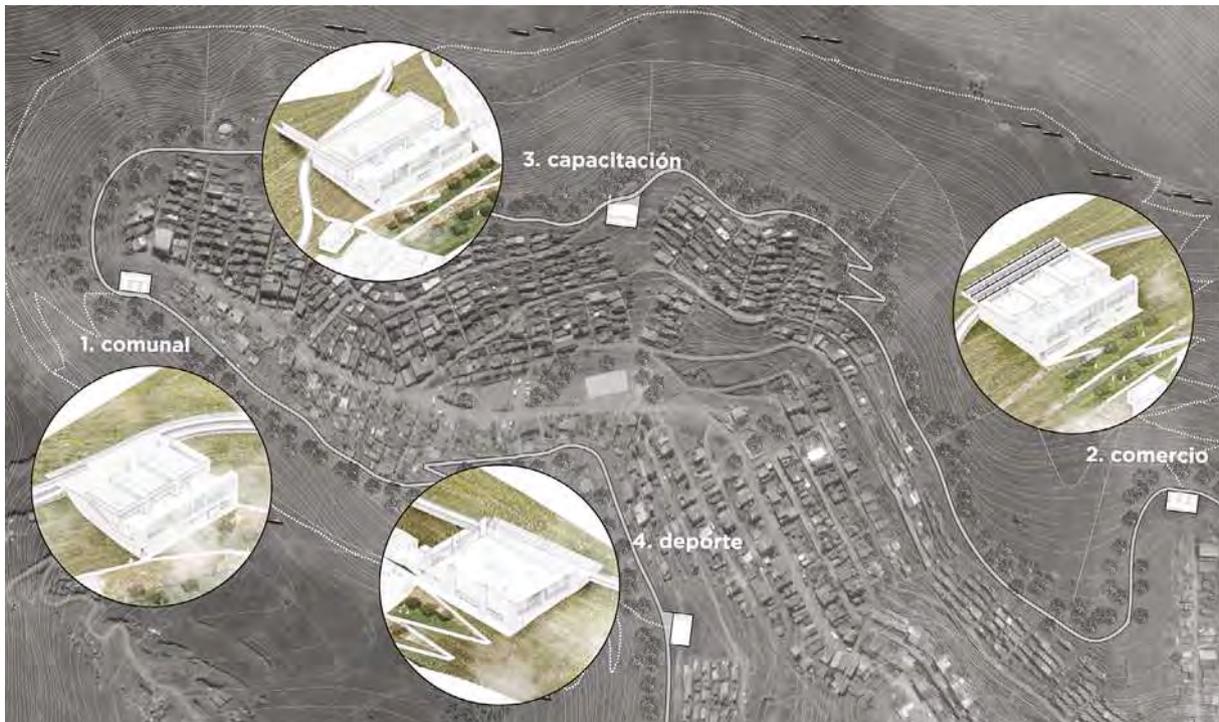
El proyecto piloto logra reforestar 24 hectáreas de lomas, recuperar 1 hectárea de área verde y obtener 4 hectáreas de lomas productivas, además de construir 4 equipamientos comunitarios



Módulo comercio: ubicado en el final del circuito de lomas. La zona es característica por ser habitada por agricultores urbanos. El programa cuenta con espacios de venta y andenes agrícolas



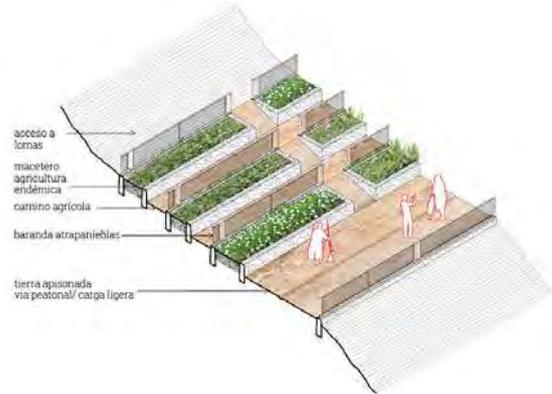
Módulo capacitación: ubicado en una zona en peligro de ser invadida. Los vecinos son agricultores urbanos quienes por falta de conocimiento siembran especies no compatibles. Se busca capacitarlos para reemplazar sus cultivos por especies de lomas. El programa consiste en aulas talleres y una guardería para dejar a sus hijos mientras estudian y trabajan



El proyecto piloto logra reforestar 24 hectáreas de lomas, recuperar 1 hectárea de área verde y obtener 4 hectáreas de lomas productivas, además de construir 4 equipamientos comunitarios



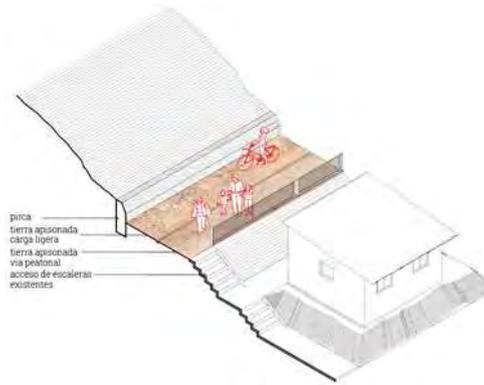
Etapa 1 del proyecto



Borde tipo peatonal y carga ligera para el traslado de productos agrícolas



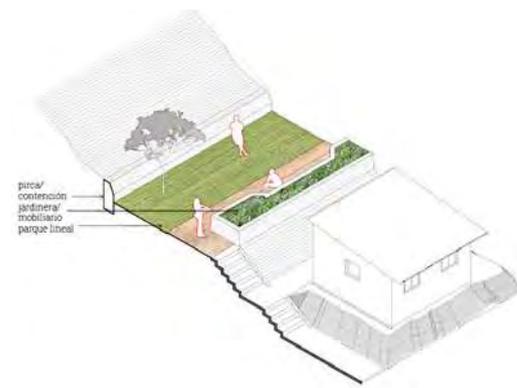
Etapa 2 del proyecto



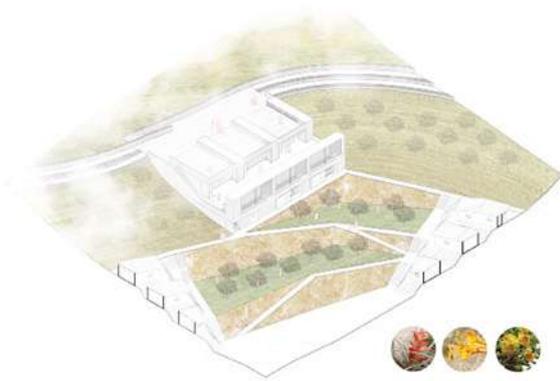
Borde tipo agricultura con especies endémicas. Malla atrapanieblas para el riego



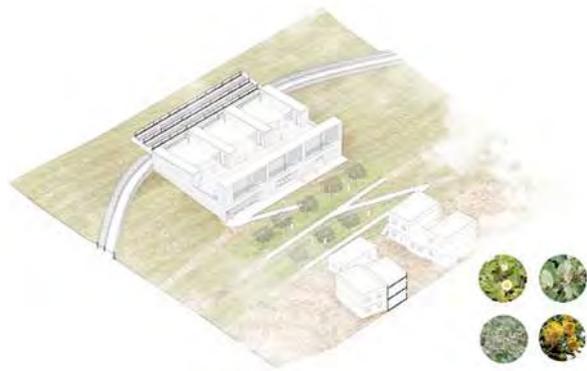
Etapa 3 del proyecto



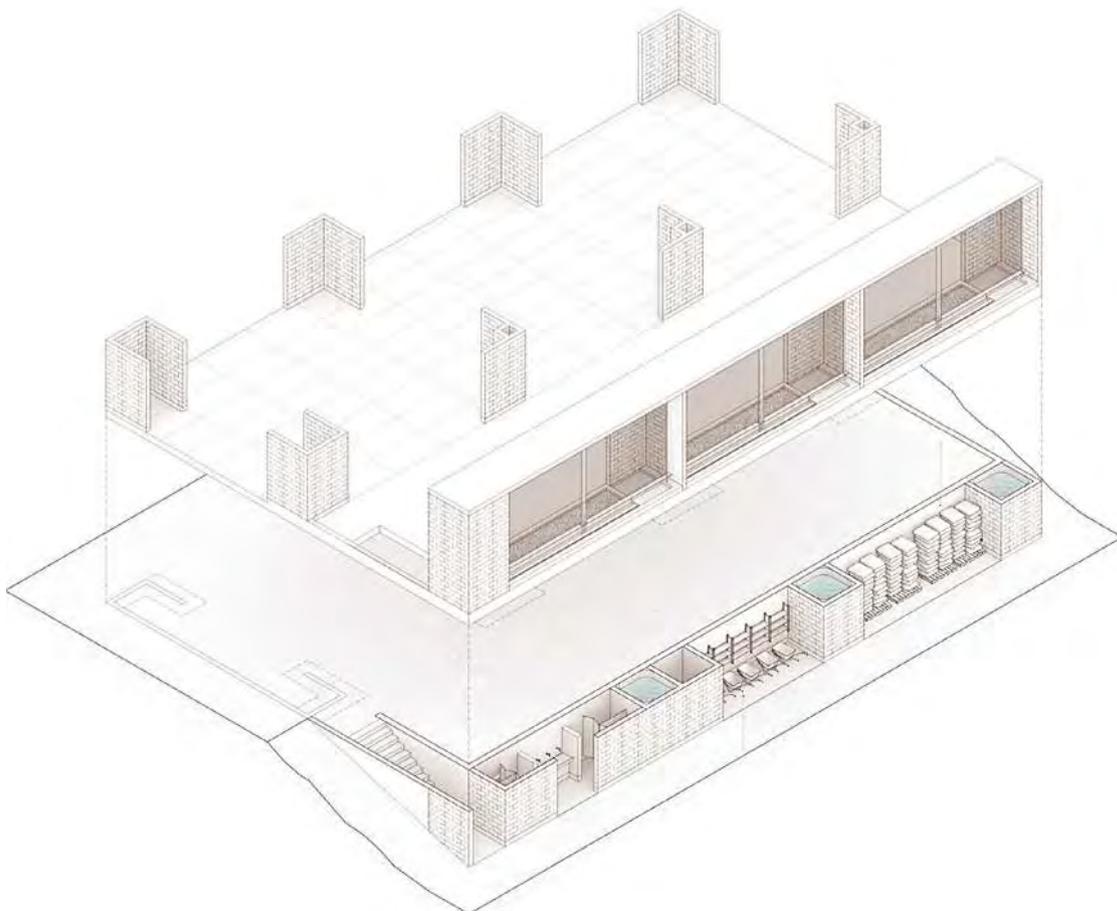
Borde tipo parque como eje recreativo



Módulo comunal



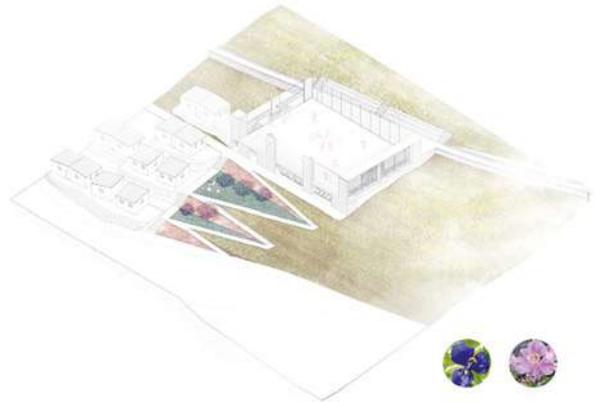
Módulo de comercio



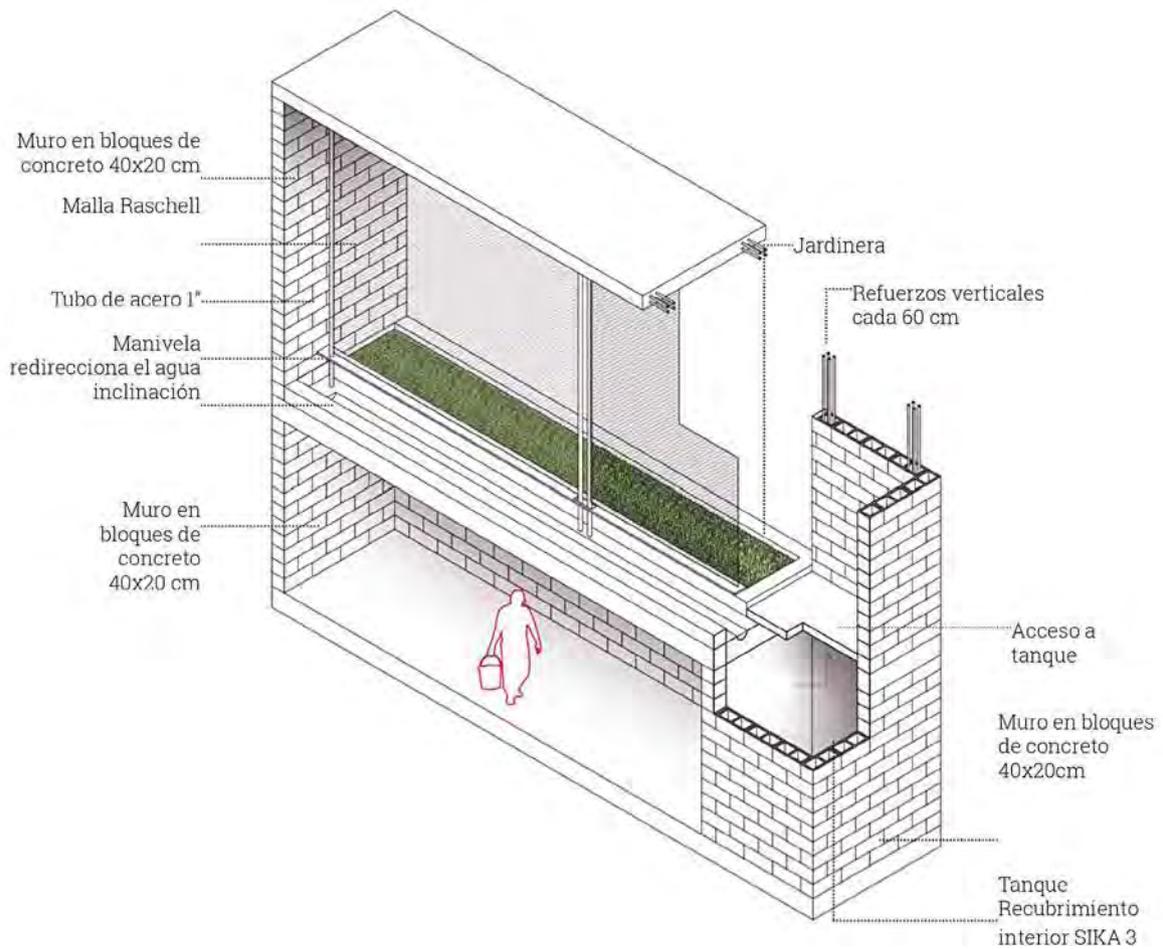
Módulo base: atrapanieblas habitable



Módulo de capacitación



Módulo de deporte



Sistema de fachada atrapanieblas

Escenarios de creación

Regeneración urbana de barrios culturales

Luciana Miovich

Una mañana de noviembre de 1968, el mimo Jorge Acuña se para en medio de la Plaza San Martín, en el centro de Lima, y antes de empezar a recitar *El corazón de un actor*, monólogo de Edgar Allan Poe, le dice a la persona que se ha detenido frente a él: «Esta es la premisa de todo: tú eres el espectador y yo el actor, no hay más intermediarios entre nosotros». A partir de ese momento, el teatro sale a las calles.

Se crea, así, una nueva relación actor-obra-espectador. Esto modifica el espacio y el tiempo de presentación de la obra teatral; en adelante, los espacios representativos de la ciudad se convierten en escenarios principales. En este contexto surge la idea del *festival*, entendido como un evento temporal cuyo escenario es el espacio urbano de determinado sector de la ciudad.

Este proyecto interviene el barrio La Balanza, ubicado en el distrito de Comas. Desde hace dieciséis años, durante la primera semana de mayo, este barrio acoge el Festival Internacional de Teatro de Calles Abiertas (Fiteca), que reúne a grupos artísticos nacionales e internacionales y congrega hasta cinco mil asistentes por día.

Gracias al Fiteca los vecinos se reconocen como parte de un barrio cultural. Durante toda la semana, las calles dejan de ser espacios urbanos y se transforman en escenarios de creación. Utilizando el potencial creativo y artístico que el festival despierta en la comunidad, el proyecto afronta los problemas urbanos. Se plantea una arquitectura que se recuerde no por su permanencia, sino por la intensidad de su acontecer: escenarios que impacten justo antes de disiparse.

El sistema urbano articula la zona plana con la zona de ladera, mediante una red de accesos vehiculares y peatonales que conecta espacios de distinta jerarquía y condición física. En esos espacios se ubican las intervenciones arquitectónicas. Se trata de un proyecto de acupuntura urbana, que identifica problemas específicos y los resuelve con intervenciones mínimas.

Se emplean cuatro estrategias proyectuales generales: un sistema de terrazas, para controlar los problemas

de deslizamientos; un sistema de arquitectura permanente, que provee un programa de usos definidos; un sistema de áreas libres, delimitado por la arquitectura permanente; y un sistema de arquitectura variable, que provee un programa de usos flexible. Este último sistema está construido en base a un sistema cerrado de andamios multidireccionales y un sistema abierto de múltiples membranas, que el usuario puede ampliar y modificar.

La realidad, conflictiva y cambiante, demanda un arquitectura adecuada a los tiempos que vivimos. Por eso, este proyecto apuesta por una arquitectura que valore lo intenso; una arquitectura que se arriesgue a mostrar lo que nos cuesta creer, lo esencial y profundo; una arquitectura que pueda durar un instante, se difumine y deje solo lo vivido.

Proyecto de Fin de Carrera desarrollado en el Taller dirigido por los arquitectos Luis Rodríguez Rivero, César Tarazona y Elisa Guisti. El Taller dedica sus esfuerzos a proyectar la transformación y mejora de barrios de Lima a través de intervenciones de espacios y equipamiento público.



Escenario urbano de encuentro popular



Escenario urbano de ferias temporales y pequeños eventos colectivos

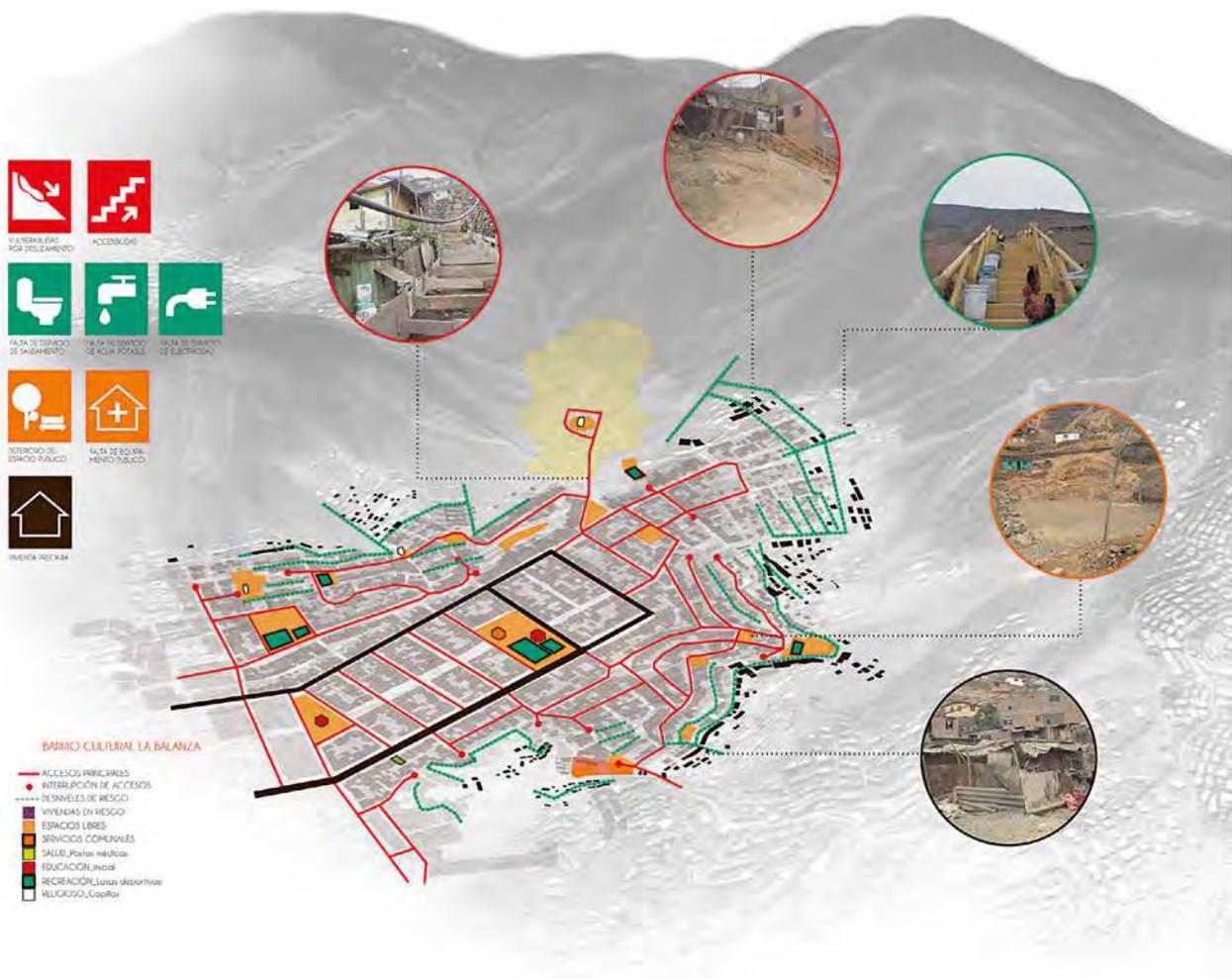
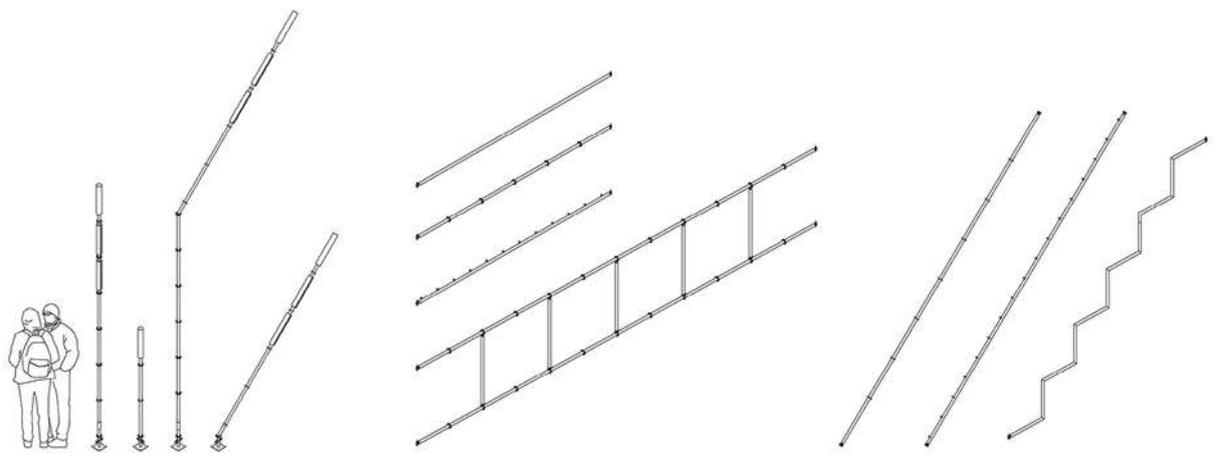
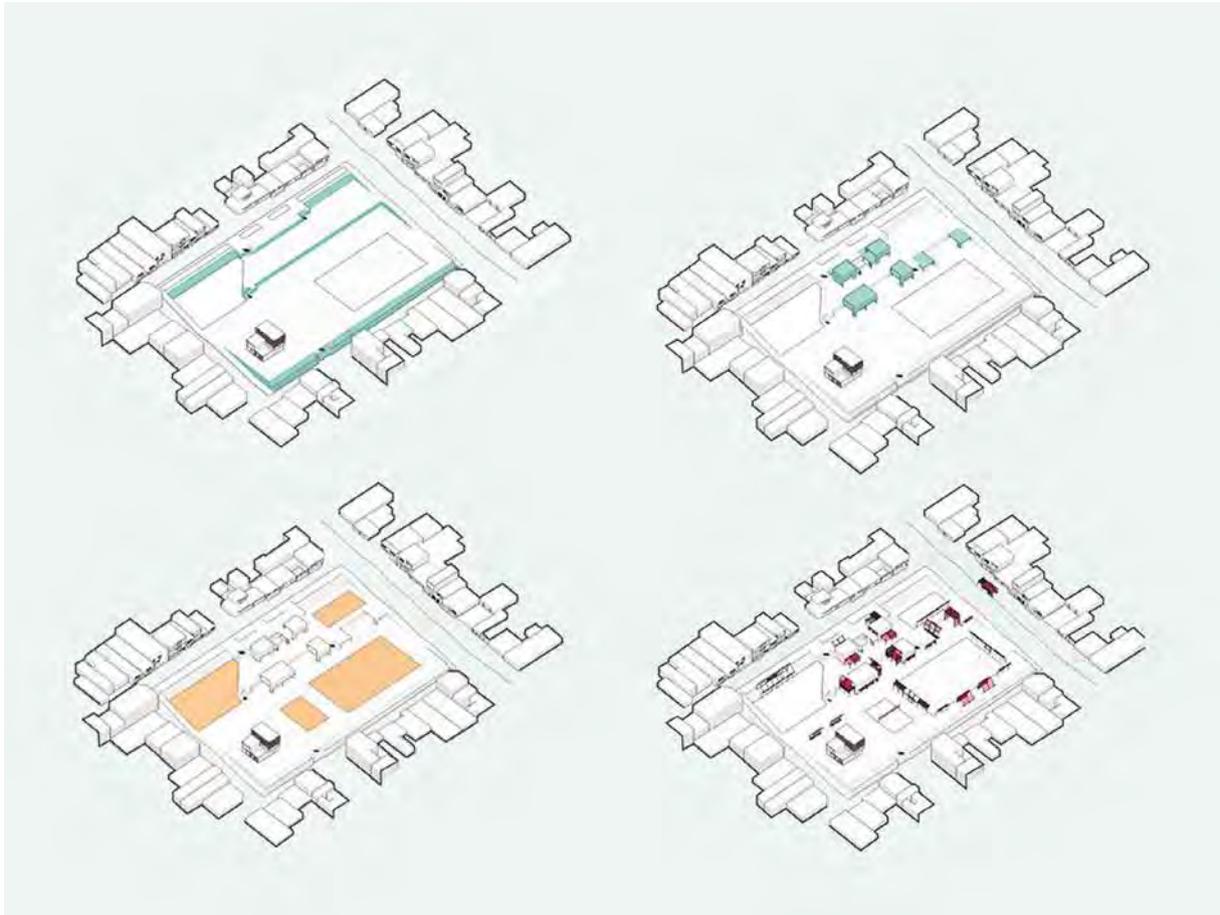


Diagrama de la intervención en el espacio de La Balanza en Comas



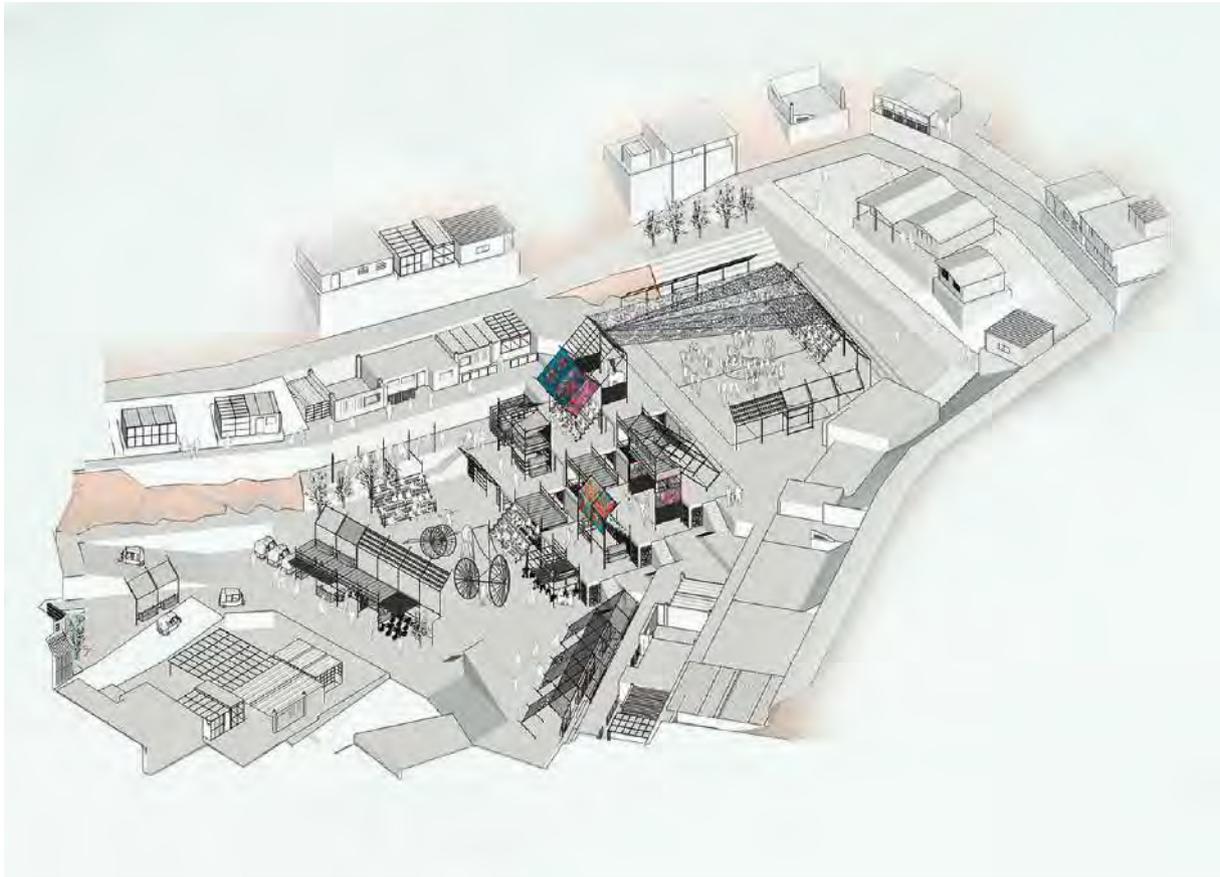
Elementos básicos para la intervención



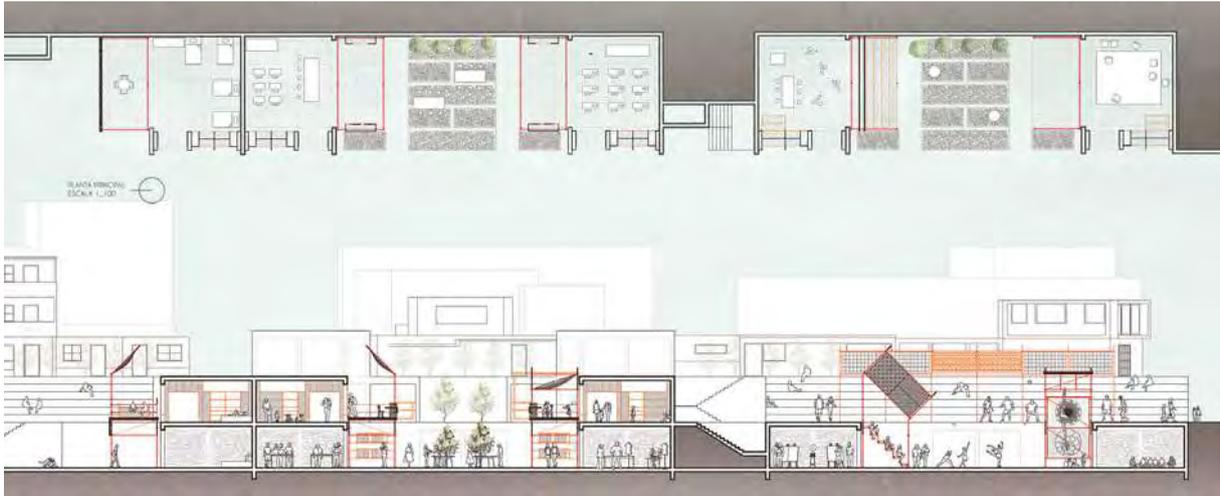
Organización, creación y ocupación del espacio urbano



Diagrama de la sección urbana con la intervención



Escenarios de la vida cotidiana con usos variados en el espacio urbano



Planta y sección de los escenarios



Vistas peatonales del espacio urbano con la ocupación de la feria

Huaca abierta

Estrategias para la reactivación de sitios arqueológicos

Kevin Malca

En muchas ciudades milenarias, el desarrollo urbano entró en conflicto con la conservación arqueológica y puso en cuestión la vigencia de esta práctica. En Lima, la ciudad con el mayor patrimonio arqueológico del Perú, se presenta este mismo conflicto. El Estado ha tomado medidas dispersas para la protección de las huacas, encerrándolas. Esto ha convertido el patrimonio en un objeto desvinculado del «paisaje cultural» al que estaba estrechamente relacionado.

La visión conservadora del Estado, sumada a una gestión aislada de su entorno social, han convertido el patrimonio intangible en un vacío urbano sin significado ni valor para los habitantes, lo que ha degenerado en el deterioro.

El proyecto propone una nueva visión para conservar el patrimonio. Los sitios arqueológicos deben ser parte activa de la ciudad, participar en sus dinámicas y enriquecerlas. Se propone a los sitios arqueológicos como nuevos espacios públicos que integren los equipamientos que no existen en el entorno urbano, respondiendo así a las demandas actuales de la ciudad.

Esta visión le asigna nuevos valores al sitio arqueológico y lo convierte en un nuevo foco de desarrollo urbano. Se toma como lugar de intervención Huaycán de Parachí, un centro administrativo del Intermedio Tardío, ubicado en el distrito de Huaycán. A pesar de contar con una población de 150 000 habitantes y ser una centralidad en Lima Este, Huaycán tiene un alto déficit de equipamiento público. Lo poco que hay se encuentra en condiciones precarias y no abastece a una población cada vez más numerosa.

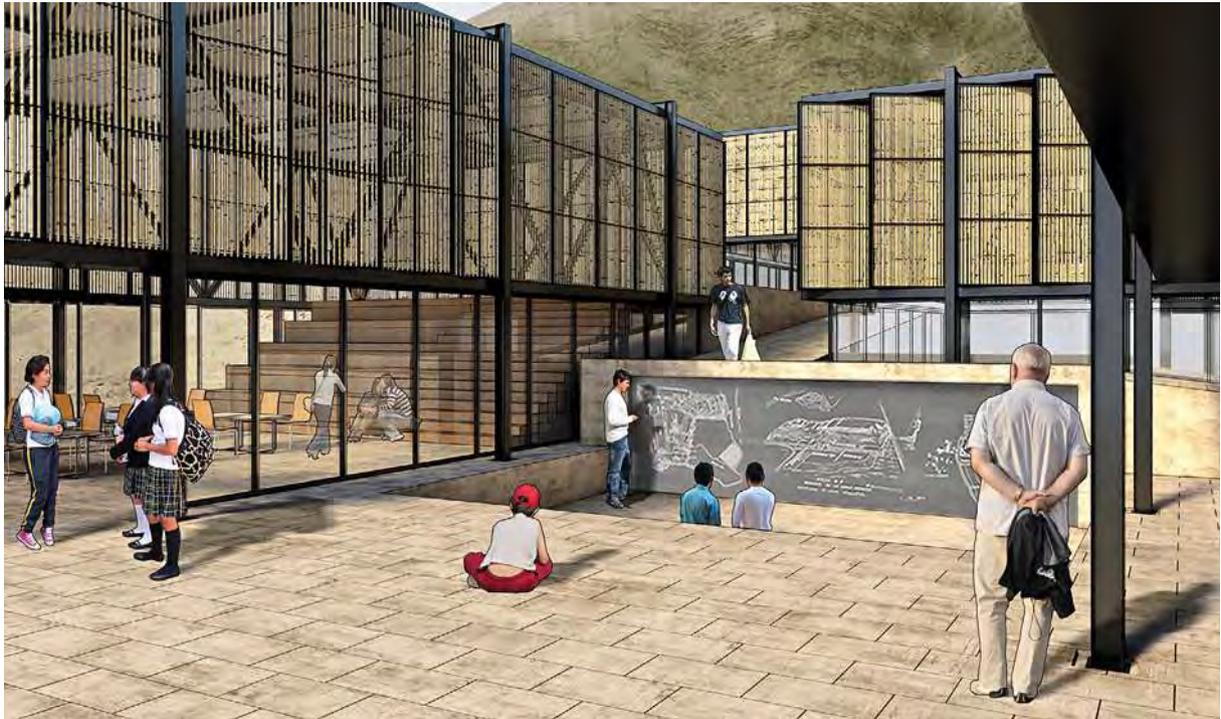
El sitio arqueológico cuenta con 65 hectáreas, de las cuales, pese a tener un cerco perimétrico, 3 hectáreas ya han sido invadidas. La búsqueda de intangibilidad del muro lo ha borrado del imaginario, poniéndolo en estado de riesgo. Para revertir esta situación, se propone el sitio arqueológico como un gran espacio público para Huaycán, que integre equipamiento cultural, recreativo y productivo. Se proyecta reconectar los elementos

del paisaje preexistente a sistemas contemporáneos, tejiendo un paisaje continuo entre la ciudad y el sitio arqueológico. Para lograrlo se plantea un nuevo sistema de gestión que incluye a nuevos actores del entorno urbano, así como una intervención progresiva en el sitio.

La intervención debe permitir continuar la investigación arqueológica sin condicionar el uso del lugar; por ello, se propone utilizar la grilla de investigación arqueológica como matriz. Sobre la grilla se implanta un sistema arquitectónico reversible que permite habilitar equipamiento sin afectar los valores preexistentes.

Finalmente, este sistema replicable permite convertir los 548 sitios arqueológicos en Lima en nuevos focos de desarrollo urbano, de modo que estos espacios dejen de ser áreas sin significado, para convertirse, nuevamente, en parte activa de la ciudad.

Proyecto de Fin de Carrera desarrollado en el Taller dirigido por los arquitectos Jean Pierre Crousse, Oscar Malaspina y Nicolás Moser. El Taller propone la investigación y desarrollo de proyectos de infraestructura y equipamiento en todo el Perú en busca del desarrollo sociocultural.



Patio recinto



Espacio interior



Vacío urbano



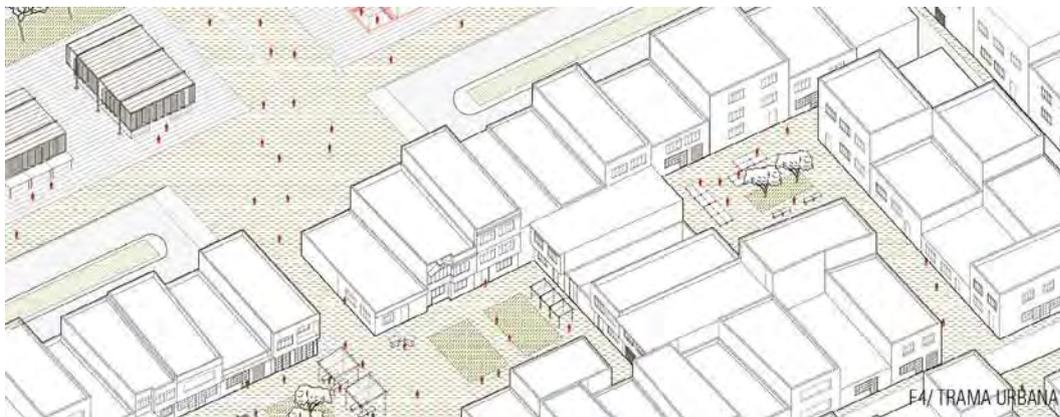
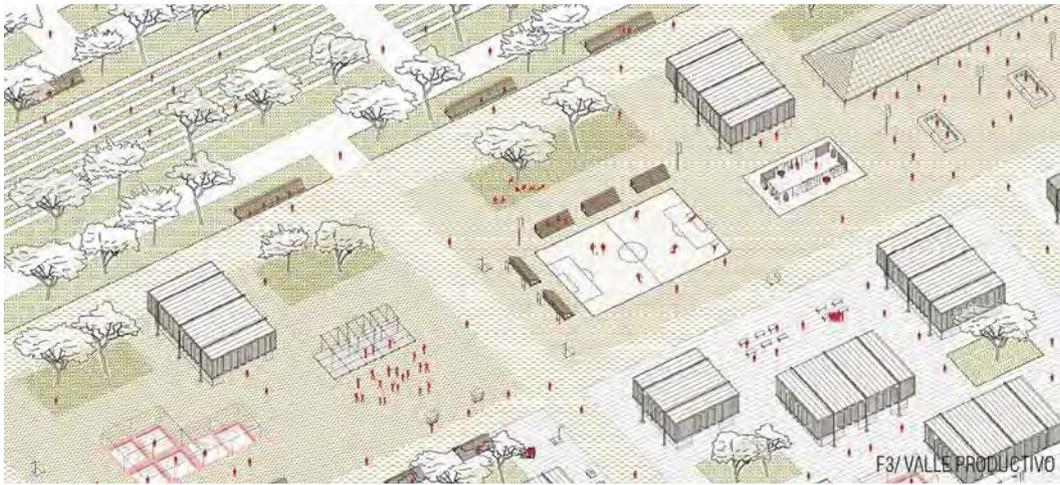
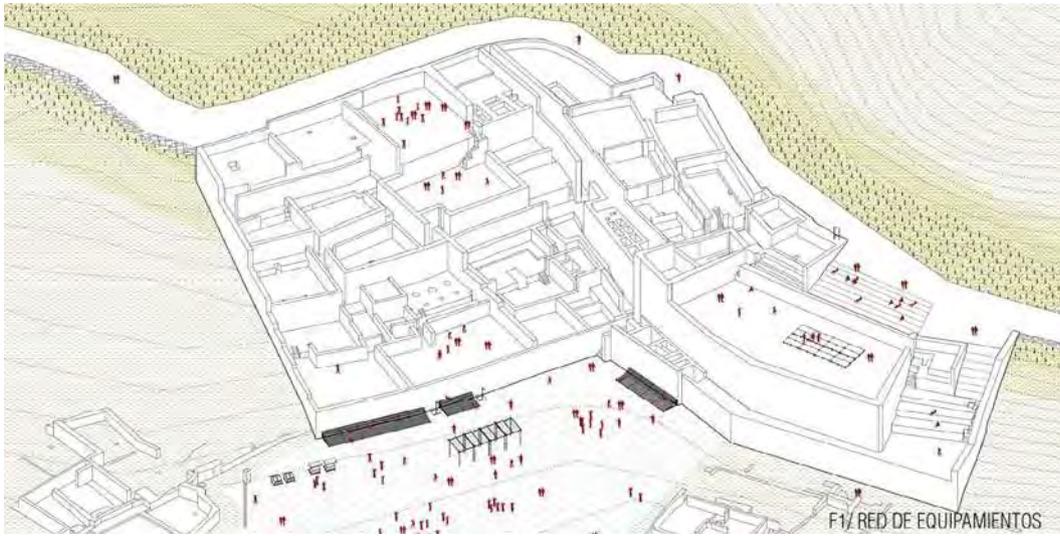
Focos de desarrollo urbano



Red paisajística en ladera



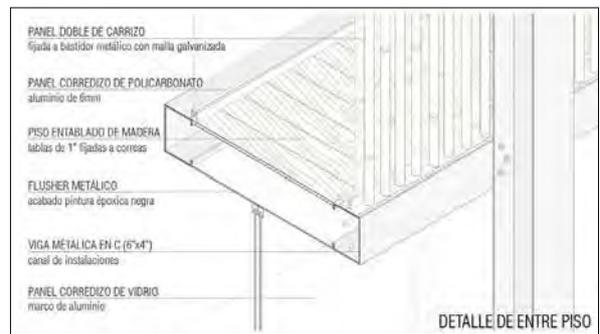
Plan urbano



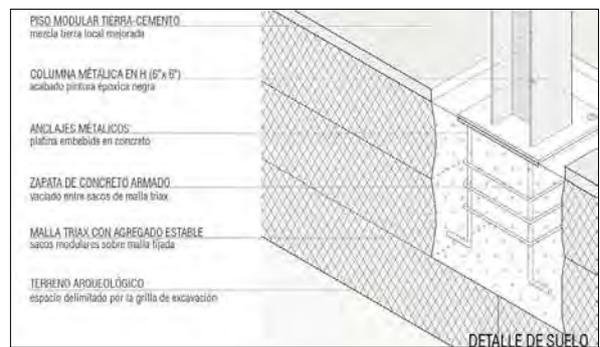
Transecto urbano



Espacio interior

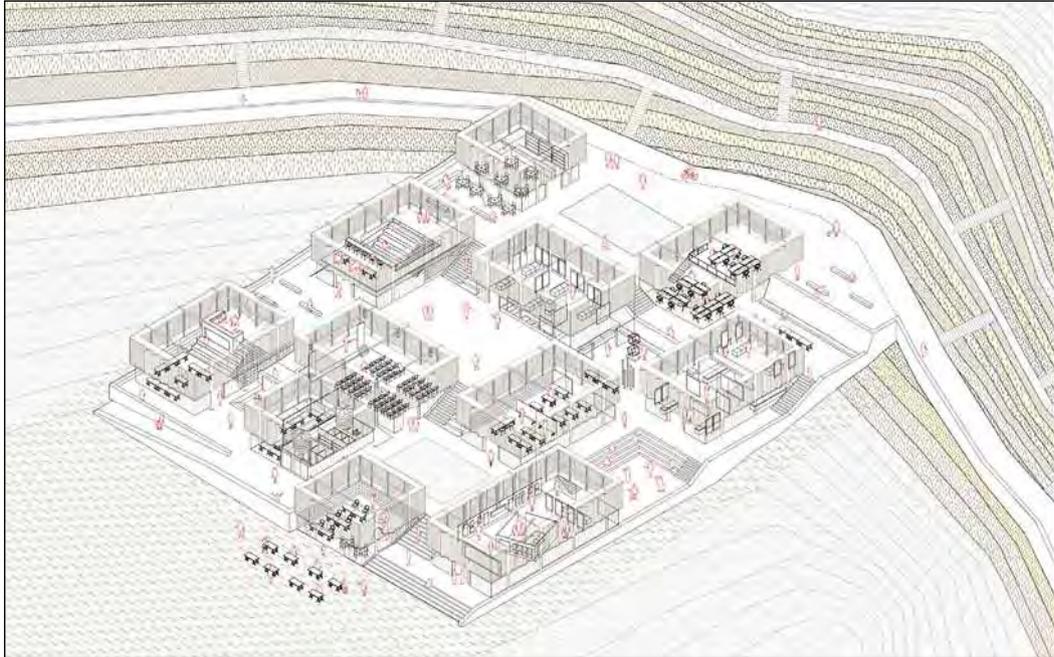


Sistema constructivo reversible





Mirador urbano



Equipamiento cultural



MUNICIPALIDAD DE LIMA METROPOLITANA

Ordenando el futuro. . . manos a la obra

Archivo

El plan de Lima de 1926

A9 propone en esta sección una mirada atenta a ideas sobre arquitectura y urbanismo relacionadas con la transformación de la ciudad, particularmente de Lima, como contrapunto a las propuestas y reflexiones ofrecidas desde el presente para esta ciudad. Para la mejor comprensión del documento —y para introducir al lector en la complejidad del momento en el que se proyectó esta propuesta para la capital del país—, se ofrece, con la publicación de Werner Lange, un análisis crítico del tiempo y las ideas utilizadas en el plan para Lima en la década de 1920, así como un recorrido por la Lima de esta década desarrollados en un artículo de presentación por Fredy Quispe. Ambos textos son de vital importancia para entender los esfuerzos de la disciplina en el último siglo.

Estudios del ensachamiento de Lima

El arquitecto alemán Doctor W.B. Lange B. D. A.,
experto en modernización de ciudades

Interesante estudio del arquitecto Dr. Lange sobre el ensanche y futuro de lima

Publicados en *Ciudad y Campo y Caminos*,
año 3, n.º 19 (Lima, 1926)

La gran Lima y la planificación urbana de 1926

Fredy Quispe

La actual situación urbana de Lima y su desconcertante futuro es consecuencia de un desarrollo desmedido y sin ninguna visión a largo plazo. Lima sigue creciendo y se estima que hacia el 2021 la población ascienda a más de 11 millones de personas, lo que se traducirá en un colapso de la ciudad si no se empiezan a producir los cambios necesarios. Desde la fundación de la capital, en 1535, se han pensado y proyectado diversos planes; sin embargo, la falta de decisión política, las acciones de corto plazo y la discontinuidad de las políticas públicas han hecho que los planes no se lleguen a concretar plenamente.

Durante el segundo gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1930), Lima atravesó su primera gran expansión urbana y demográfica del siglo XX. La ciudad empezó un período de innovación y apuntaba a ser una de las más modernas e importantes de Latinoamérica. En 1925 se contrató desde Europa al arquitecto e ingeniero alemán Werner Benno Lange, quien se encargaría de elaborar los estudios y el plan urbano de la ciudad. El trabajo de Lange —primer plan científico pensado para la capital del país— buscó prever el correcto desarrollo de Lima y su futuro crecimiento.

La desmemoria urbanística ha generado que esfuerzos e ideas como los de Werner Lange sean poco reconocidos y no hayan tenido ninguna influencia posterior. En el Perú, el primer texto en el que se habla de Lange y su plan para la Gran Lima es *Lima: Städtebau und Wohnungswesen. Die Interventionen des Staates. 1821-1950* («Lima: planificación urbana y actividades inmobiliarias. Las intervenciones del Estado. 1821-1950»), de Wiley Ludeña (Berlín, 1996), y por otra parte, en Colombia, la tesis doctoral *Del alarife al arquitecto*, de Luis Fernando González Escobar, es la única que recoge las obras de arquitectura y urbanismo del arquitecto alemán en Sudamérica.

El presente trabajo busca reconstruir y exponer las principales ideas y objetivos de la planificación urbana de la Gran Lima de 1926. A pesar de los casi cien años de distancia desde la elaboración de ese plan, puede ser un primer paso para tomar conciencia de la importancia del planeamiento urbano para el futuro de la ciudad y para poder pensar en una nueva Lima.

La Lima de Leguía (1919-1931)

La ciudad de Lima, fundada el 18 de enero de 1535, tuvo un crecimiento demográfico y urbano lento hasta el inicio del siglo XX. La población ascendió de 172 927 habitantes en 1908 a 375 500 habitantes en 1931, es decir, se duplicó en solo 23 años. En cuanto al área urbana, el mayor período de expansión se dio de 1920 a 1930, cuando se incrementó de 1426 a 3000 hectáreas.



Vista aérea del centro de Lima

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos* (Lima, 1924-1925)



Puente Balta

Fuente: Ciudad y Campo y Caminos, año 3, n.º 19 (Lima, 1926)



Paseo Colón

Fuente: Ciudad y Campo y Caminos (Lima, 1924-1925)

Los períodos de explosión urbana y demográfica de Lima coinciden con el segundo gobierno de Augusto B. Leguía, que se caracterizó por su filosofía de «Patria Nueva» y su afán por convertir al Perú en uno de los países más importantes de las costas del Pacífico. Además, en esta etapa tuvieron lugar las celebraciones por el Centenario de la Independencia del Perú, en 1921, y por el Centenario de la Batalla de Ayacucho, en 1924, festividades que impulsaron el crecimiento económico y las relaciones exteriores del país. El «oncenio» de Leguía también significó el fin de la República Aristocrática y el inicio de la modernización del país, teniendo a la ciudad de Lima como estandarte. Según Ludeña, «de una u otra forma, casi todos los gobernantes del Perú han tenido en la ciudad de Lima a uno de sus objetos preferidos de intervención. Pero si realmente existe alguien para quien esta relación tuvo el sentido de una relación vital desde el punto de vista no solo de la existencia política, económica o cultural, este es Leguía» (2002: 54).

En 1919 el centro de Lima se extendía, hacia el sur, hasta el Paseo Colón; y hacia el oeste, hasta la avenida Alfonso Ugarte. El único medio de transporte que permitía conectar la ciudad con Miraflores y el Callao era el tranvía. Las calles y plazas no estaban pavimentadas ni asfaltadas; solo algunas contaban con piedra rodada de río. Además, Lima era una ciudad sin servicios de agua potable, desagüe ni depósitos de basura. Esto generaba la propagación de enfermedades mortales como la tuberculosis, el paludismo, la enteritis de la infancia, las enfermedades venéreas y las tíficas.

Leguía trazó una nueva Lima. Durante su gobierno se pavimentó el 90% de las calles y se construyeron nuevas avenidas; la higienización de la ciudad constituyó

el fin primordial de la Municipalidad; se adoptaron nuevas políticas sanitarias; se desarrolló el sistema de alcantarillado y canalización de aguas excluidas; se redujo la tasa de mortalidad por enfermedades; y se proyectaron modernas plazas, paseos, monumentos y edificios públicos en toda la capital. Según Günther y Mitrani, la ciudad polvorienta y de calles angostas sin asfaltar fue objeto de una escalada urbanística dirigida a transformarla en una urbe moderna y dueña de todas las comodidades (2013: 7).

Desde el centro de la ciudad se trazaron importantes ejes que la hicieron crecer. Augusto Ortiz de Zavallos denomina a este período la «ciudad irradiada». En 1921 se inauguró la avenida Leguía —hoy Av. Arequipa—, que enlazó el centro con los balnearios del sur: Miraflores, Barranco y Chorrillos. En su momento, esta avenida fue uno de los paseos más extensos de Sudamérica, y consolidó las nuevas urbanizaciones de Santa Beatriz, Oarrantia y Jesús María. En 1924 se trazó la avenida El Progreso, hoy conocida como Venezuela, que comunicaba el centro con el Callao. La pista contaba con ocho metros de ancho y sustituía la primera ruta comercial entre el puerto y la capital. Asimismo, se ejecutaron nuevos proyectos, como las avenidas Brasil, Costanera, Unión, 28 de Julio, Nicanor Leguía, Piérola, Grau, Francisco Pizarro y Juan Leguía.

Otras importantes obras públicas fueron las nuevas plazas, parques, paseos y monumentos. Se ordenó la remodelación de la plaza San Martín y se erigieron las plazas Dos de Mayo, Jorge Washington, de la Libertad, Bélgica, Du Petit Thouars, Sucre, del Congreso y 8 de setiembre. Se proyectaron los parques Universitario y de la Reserva, y el paseo de Amancaes. Se inauguraron los

monumentos al almirante Du Petit Thouars y a Jorge Washington, y las estatuas de Bartolomé Herrera, Hipólito Unanue, Sebastián Lorente, Guillermo Rey, Mateo Paz Soldán, Candamo y Juana Alarco de Dammert.

De igual manera, se recibieron obsequios de las colonias extranjeras: la torre del reloj, de la colonia alemana; el Museo de Arte Italiano, de la delegación de italiana; la fuente americana, de Estados Unidos; el pabellón de madera del Estadio Nacional, de la colonia británica; el Arco del Triunfo, de los españoles; la fuente monumental, de la delegación china; y de las colonias japonesa y francesa, los monumentos a Manco Cápac y a la Libertad.

Werner Benno Lange

El 31 de julio de 1925 se publicó en el diario *El Peruano* un mensaje a la nación del presidente Leguía. Entre otros anuncios, señala que «con el objeto de imprimir una acertada dirección a la construcción de los edificios públicos en la República, se ha contratado en Europa al doctor W. B. Lange como arquitecto consultor del Ministerio de Fomento» (Leguía 1925: 109). El Ministerio de Fomento se había fundado en 1896, como entidad gubernamental encargada de las obras públicas e industriales, y de la beneficencia del país. El arquitecto e ingeniero alemán Werner Benno Lange arribó al Perú en noviembre de 1925, y se le atribuyeron el proyecto del edificio



Werner Benno Lange

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos*, año 3, n.º 19 (Lima, 1926)



Avenida Leguía

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos* (Lima, 1924-1925)

Gildemeister y el diseño de las escuelas climáticas y espacios exteriores del Puericultorio Pérez Aranibar.

El edificio Gildemeister, ubicado en la calle de las Aldabas, se inauguró en 1928 y sustituyó al edificio de la Acumulativa. El proyecto, que se caracteriza por su estilo *art déco* de líneas verticales, está considerado como el primer rascacielos moderno en Lima. Lo edificó la Compañía General de Construcciones, que utilizó, por primera vez en el Perú, materiales modernos como el concreto armado. También se introdujeron nuevas tecnologías, como el ascensor, el aislamiento térmico y la flexibilidad del espacio interior de las oficinas a partir de paredes divisorias sobrepuestas entre sí.

El diseño de las escuelas climáticas de varones y mujeres del Puericultorio Pérez Aranibar fue el último proyecto de Werner Lange en el Perú. El Puericultorio lo diseñó inicialmente Rafael Marquina, y Lange quiso convertirlo en una ciudad con los ideales urbanísticos del City Beautiful Movement (Movimiento de la Ciudad Bella); para esto, generó avenidas, paseos, jardines y glorietas.

En Colombia, Lange diseñó, con Ernesto Blumenthal, la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia y el recinto ferial para la Exposición Internacional de Bogotá de 1938.

Werner Benno Lange no solo poseía conocimientos sobre arquitectura moderna; también era experto en modernización y ensanche de ciudades. El 7 de agosto de 1926, el mandatario Leguía señaló en su mensaje a la nación:

El afán de modernización que se difunde en la capital se ha comunicado a nuestro primer puerto, habiendo sido el punto inicial de este movimiento la restauración del Castillo del Real Felipe, llevada a

cabo con feliz éxito. La regularización de un conjunto de calles y otras obras que emprenderá el Gobierno en esa ciudad la transformarán en una de las más atrayentes de la costa sur del Pacífico. El estudio de esta transformación está encomendado al notable arquitecto don W. B. Lange, en Alemania (1926: 134).

Lange fue el arquitecto designado para la elaboración de los estudios de la ciudad que servirían para un futuro plan urbano. Los estudios y el plan seguirían los principios e ideales urbanísticos de la época, especialmente los originados en Alemania. El plan guiaría el correcto crecimiento de Lima y buscaría convertirla en una de las ciudades más modernas de Latinoamérica.

Planificación urbana de la gran Lima de 1926

La planificación urbana —o el planeamiento urbano— es la técnica empleada por el urbanismo para intervenir en las ciudades. La planificación se inicia con un estudio sobre la ciudad; como resultado, se produce el plan urbano o plano regulador. El estudio contempla las múltiples variables que afectan a la ciudad, mientras que el plano regulador es el instrumento que utiliza el urbanista para transformarla y brindarle un adecuado horizonte de futuro urbano.

El trabajo de Lange puede dividirse en dos partes: por un lado, el estudio de Lima; y por otro, los lineamientos o recomendaciones para la elaboración de un futuro plan. Aunque el plan urbano no llegó a desarrollarse, a partir de lo señalado por Lange se pueden extraer las principales ideas e intentar reconstruir su utopía de ciudad.

Estudio de Lima

Lo primero que Werner Lange estudia son las características, la historia y el pasado colonial de Lima. Lange sostiene que «cada ciudad, al igual que cada organismo, tiene sus propias leyes y costumbres, según cuales vive y se desarrolla. Cuanto más se conozca y se observen estas leyes o costumbres, tanto mejor se podrá calcular la forma y característica que irá tomando» (1926: 38).¹ Lange se instruye sobre la capital a partir de documentos que le brindan el gobierno y la Municipalidad, tales como el *Mapa del Perú*, de 1906, de Pedro Portillo; el censo del Callao; el libro *Beobachtungen und Studien über des Land und seine Bewohner während eines 25-Jährigen Aufenthalts* («Observaciones y estudios sobre el Perú y

¹ Todos los comentarios de Lange son citas de su artículo «Estudios del ensanchamiento de Lima», publicado en la revista mensual *Ciudad y Campo y Caminos*, n.º 19, pp. 38 y 39 (Lima, julio de 1926). Al final del presente artículo se reproduce el artículo.



Vista aérea de La Punta

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos*, año 3, n.º 19 (Lima, 1926)



Vista área del Callao

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos* (Lima, 1924-1925)

su gente durante una estancia de 25 años»), escrito por Ernst Middendorf, que describe la geografía, historia y costumbres del Perú; el trabajo de Otto Burger titulado *Peru: ein führer durch das land für handel, industrie und einwanderung* («Perú: una guía a través del país para el comercio, la industria y la inmigración»); y la obra de Augusto Weberbauer, conocido como el padre de la fitografía peruana, titulada *Die Pflanzenwelt des peruanischen Anden in ihren Grundzügen Dargestellt* («La flora de los Andes peruanos en sus rasgos fundamentales»).

En cuanto a la evolución y el desarrollo de Lima, Lange señala que el crecimiento de la ciudad se había detenido abruptamente debido a la guerra con Chile, pero que esto resultó en una ventaja para la capital, ya que las experiencias de otras ciudades servirían para elaborar las teorías en las que se basarían los planes de ensanchamiento y modernización. Lange agrega que Lima había tenido una correcta evolución, debido a que no ocurrió de manera centrífuga sino centrípetamente: el crecimiento se inició del borde hacia afuera, y a considerable distancia, como se aprecia en Miraflores y el Callao.

En cuanto al centro de Lima y el Callao, Lange sostiene que, a diferencia de las ciudades europeas, donde los centros históricos estaban llenos de altos edificios con poca iluminación, ventilación e higiene, Lima contaba con bastantes terrenos disponibles para construir modernas y saludables viviendas.

Las acciones para modernizar la ciudad, la construcción de las nuevas avenidas y la pavimentación del 90% de las calles hicieron que se difuminasen los límites entre el centro de Lima, Miraflores y el Callao. A esta nueva región Lange la denomina «Gran Lima»

o «Lima grande». Según el arquitecto alemán, el futuro de la Gran Lima era inevitablemente ocupar y urbanizar el centro del área triangular, que hasta ese momento era exclusivamente de uso agrícola.

Lange compara Lima con las principales capitales europeas y —a partir de los avances tecnológicos, la construcción de las grandes avenidas y la inauguración de los modernos paseos en la ciudad— presagia que el desarrollo de la capital adoptaría el carácter de ciudades cosmopolitas como Londres, París y Berlín. Según Lange, Lima tenía tanta importancia para el Perú como París para Francia.

Futuro plan urbano

Para Werner Lange, el futuro plan urbano debía orientar el desarrollo de la ciudad, pero no se podría aplicar sin voluntad política y sin la creación de una organización directiva central. El plan tendría que fundamentarse en estudios previos y no rigidizar ni encajonar el crecimiento de la ciudad. La directiva central se encargaría de dictar disposiciones, enmendar errores y coordinar la colaboración de todos los elementos.



Vista aérea de Lima

Fuente: *Ciudad y Campo y Caminos* (Lima, 1924-1925)

La zonificación se originó a finales del siglo XIX en Alemania; y, para Lange, determinar las regiones destinadas a parques de recreo, campos deportivos, industrias, barrios de obreros y zonas para construir los nuevos edificios públicos, era uno de los aspectos más importantes de la organización de la ciudad. Hasta ese momento, Lima contaba **aún** con espacios suficientes para la correcta ubicación de las nuevas regiones. Los nuevos edificios y el equipamiento público serían los llamados a darle a la ciudad un carácter propio.

Las nuevas urbanizaciones ajedrezadas —como Santa Beatriz, San Isidro, Breña, Surquillo, Jesús María, San Martín y Chacra Colorada— crecían de forma aislada y sin seguir un plan general. Las consecuencias de este tipo de crecimiento se evidenciaban en la escasez de espacios públicos, plazas y parques, ya que las empresas urbanizadoras buscaban el máximo provecho de los terrenos para su propio beneficio económico. Lange señala que el proceso de urbanización presenta grandes ventajas de inversión para Lima, pero que debe realizarse pensando en el bien común; de lo contrario podía resultar en un gran peligro para la ciudad.

En cuanto a las medidas a tomar para la reducción del tráfico, Lange señala la urgencia de trazar calles más anchas. Si no se ejecutan en el corto plazo —indica— habrá mayor dificultad para construirlas en el futuro. Sin embargo, no debían ser excesivas, ya que esto solo encarecería las obras. La higienización de la ciudad es otro punto importante del futuro plan urbano. La higiene no solo debía limitarse a la construcción de hospitales y la aplicación de políticas sanitarias, sino que también debía incluir la construcción de plazas y franjas continuas de vegetación, que se convertirían en los nuevos pulmones verdes de la ciudad.

Lo más resaltante de lo propuesto por Lange es lo mucho que se instruyó sobre Lima. No solo estudió minuciosamente su historia, características, planos y evolución, sino también sus costumbres y tendencias.

Reflexiones finales

La planificación urbana de la Gran Lima de 1926 es el primer proyecto científico pensado para la ciudad, una acción más del presidente Augusto B. Leguía para convertir la capital del país en una ciudad moderna y de primer mundo. Se realizó durante el primer período de expansión y desarrollo de la capital del siglo XX, y para ello se contrató directamente de Alemania al arquitecto e ingeniero Werner Benno Lange, especialista en ensanche de ciudades.

El trabajo publicado condensa ideas, anotaciones y opiniones de Lange sobre la ciudad de Lima, que nos dan una imagen de la situación urbana de la capital hacia 1926. Su trabajo realizado en Lima se puede dividir en dos etapas: los estudios previos y los lineamientos para elaborar el plan urbano. Lange describió y analizó Lima, pero, además, se adelantó a problemas como la especulación de terrenos, el tráfico, la falta de espacios públicos y áreas verdes, las medidas para lograr una ciudad higiénica y la correcta zonificación de los equipamientos y edificios públicos.

Lamentablemente, la falta de decisión política, los conflictos internos, la desinformación ciudadana, la crisis económica mundial y el polémico término del gobierno de Leguía imposibilitaron la finalización y ejecución del futuro plan. Sin embargo, a partir de lo expuesto por Lange se pueden extraer ideas fundamentales e imaginar la utopía de ciudad pensada por el arquitecto alemán.

Bibliografía

- GÜNTHER, Juan y Henry Mitrani
2013 *Memorias de Lima*, vol. 2. Lima: El Comercio, Los Portales.
- LANGE, Werner Benno
1926 «Estudios del ensanchamiento de Lima». *Ciudad y Campo y Caminos. Labora por el Progreso Material del Perú*, año 3, n.º 19, pp. 37-39. Lima.
- LEGUÍA, Augusto B.
1925 «Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1925 por el Presidente de la República». *Diario Oficial El Peruano*. Lima, 31 de julio, pp. 107-110.
1926 «Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1926 por el Presidente de la República». *Diario Oficial El Peruano*. Lima, 7 de agosto, pp. 131-136.
- LUDEÑA, Wiley
2002 «Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal». *Eure, Revista de Estudios Urbano-Regionales*, vol. 28, n.º 83, pp. 45-65. Santiago de Chile.

Fredy Quispe Aguilar es estudiante de Arquitectura PUCP. El presente artículo se desprende del trabajo de investigación «Werner Benno Lange. Arquitectura y urbanismo en Perú-Colombia y la planificación urbana de la Gran Lima de 1926», elaborado como parte del curso de Taller de Investigación en Arquitectura de la FAU-PUCP, en la cátedra del Prof. Dr. Wiley Ludeña Urquiza.



CIUDAD Y CAMPO
y Caminos

LABORA POR EL PROGRESO MATERIAL DEL PERU

EL PALACIO LEGISLATIVO Y LA PLAZA DEL CONGRESO
LA COLONIA ALEMANA EN EL POZUO
LA EVOLUCION DE LAS CIUDADES
LA CASA DE LA FERRICHOLO
CARRERITAS Y CAMINOS EN EL PERU
A TRAVES DE SID AMERICA BAJO LA LINEA ECUATORIAL
EL DOCTOR LANGE Y SUS ESTUDIOS DEL ENSANCHAMIENTO DE LIMA
LA FOUNDATION COMPANY
LA AVENIDA UNION ENTRE LIMA Y EL CALLAO
MEMORIA DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA

AUTOMOVILISMO — VIALIDAD — ARQUITECTURA — CONSTRUCCIONES — URBANIZACIONES

CIUDAD Y CAMPO

Estudios del Ensanchamiento de Lima
El Arquitecto alemán Doctor: W. B. Lange B. D. A., experto en modernización de ciudades.



El doctor Lange, que ha sido nombrado jefe de la Oficina de Estudios del Ensanchamiento de Lima, es un arquitecto alemán de gran fama, que ha trabajado en las ciudades de Berlín, Viena, Praga y Varsovia. En el Perú, ha trabajado en la ciudad de Lima, donde ha estudiado el ensanchamiento de la ciudad y la construcción de la Avenida Unión entre Lima y el Callao. El doctor Lange ha publicado un libro sobre sus estudios, que se puede encontrar en la librería de la Municipalidad de Lima.

¡AGRICULTORES!
Para préstamos con prendas agrícolas y consignaciones de productos, diríjense al **Banco del Perú y Londres** Departamento de Consignaciones y Exportaciones

Interesante Estudio del Arquitecto Dr. Lange Sobre el Ensanche y Futuro de Lima

El doctor Lange, que ha sido nombrado jefe de la Oficina de Estudios del Ensanchamiento de Lima, es un arquitecto alemán de gran fama, que ha trabajado en las ciudades de Berlín, Viena, Praga y Varsovia. En el Perú, ha trabajado en la ciudad de Lima, donde ha estudiado el ensanchamiento de la ciudad y la construcción de la Avenida Unión entre Lima y el Callao. El doctor Lange ha publicado un libro sobre sus estudios, que se puede encontrar en la librería de la Municipalidad de Lima.

El doctor Lange ha estudiado el ensanchamiento de Lima y ha publicado un libro sobre sus estudios. El libro se divide en tres partes: la primera trata del ensanchamiento de la ciudad, la segunda trata de la construcción de la Avenida Unión entre Lima y el Callao, y la tercera trata de la memoria de la Municipalidad de Lima.

El doctor Lange ha estudiado el ensanchamiento de Lima y ha publicado un libro sobre sus estudios. El libro se divide en tres partes: la primera trata del ensanchamiento de la ciudad, la segunda trata de la construcción de la Avenida Unión entre Lima y el Callao, y la tercera trata de la memoria de la Municipalidad de Lima.

CIUDAD Y CAMPO

Fábrica de Muebles y Taller de Carpintería
VARGAS PRADA y CHAUVEL

AVENIDA CENTENARIO EN LA Urbanización Jesús María
OFICINA EN LIMA, Washington Dorechs No. 248 TELEFONO No. 2685

El Segundo Número del West Coast Leader
domado y Strain y el Departamento de la Libertad, con carácter informativo.

Taller de Esculturas, Herrería y Fábrica de Muebles
P. Roselló & Co.
Casa Fundada en 1870 LIMA
MARMOLERIA, Avenida de la Magdalena 229 Teléfono 591
FABRICA, Calle Guilla 259 Teléfono 2114

ASEGURE Sus propiedades, mercaderías, muebles y autos en la **Compañía Internacional de Seguros del Perú**
LA PRIMERA COMPAÑIA NACIONAL ESTABLECIDA EN EL PERU.
FUNDADA EN 1895
OFICINA EN SU EDIFICIO PROPIO, SAN JOSE 327.

Portada del n.º 19 de Ciudad y Campo y Caminos (Lima, 1926)
Página 37, 38 y 39 de la revista Ciudad y Campo y Caminos, año 3, n.º 19 (Lima, 1926)

Estudios del ensachamiento de Lima

El arquitecto alemán Doctor W.B. Lange B. D. A.,
experto en modernización de ciudades

Ciudad y Campo y Caminos

Nuestros lectores y el público en general recordarán la presencia entre nosotros, desde el mes de noviembre del año pasado, del afamado ingeniero y arquitecto alemán Doctor Werner Benno Lange, especialmente contratado por el Gobierno para llevar a cabo un concienzudo estudio para el ensachamiento y modernización de Lima de acuerdo con los principios modernos que para estas obras se vienen poniendo en práctica en todas las principales ciudades del mundo.

Aunque gran parte del público, quizás no llegue a profundizar, de primera intención, la importancia que tiene para una ciudad el que se haga un verdadero estudio de sus condiciones generales, de su pasado, de su trazo y de su actual expansión, a fin de dictar las medidas indispensables para poner en práctica un plan científico que abarcando ciertas regularizaciones de zonas antiguas, respetando naturalmente las obras de valor que en ellas existen, imprima a través de sus calles, avenidas, paseos, jardines, monumentos y carreteras, una orientación fija, o sea que responda en todo sentido a las múltiples exigencias y solución que requieren los problemas complejos no sólo en la vida actual, sino previendo el futuro gran desarrollo que está reservado a ciudades que, como Lima, es incuestionable llegará abarcar la extensa área triangular comprendida entre ella, Callao y Chorrillos, formando en conjunto una gran ciudad, con respecto a la cual los actuales balnearios y suburbios se convertirán en simples barrios anexos.

Como es de suponer, la obra en sí es compleja, principalmente en lo que se relaciona a introducir las necesarias y atinadas modificaciones dentro de su plano actual, con el objeto, ya sea de regularizar determinados barrios, abrir avenidas llamadas a descongestionar el tráfico cada vez más creciente de su parte central, o sea el cuadrilátero comprendido entre Desamparados y la Plazuela de la Exposición y desde el girón Abancay al girón Cailloma, que aún a través de siglos, seguirá siendo

siempre el punto céntrico y comercial de Lima, y, a tratar no sólo de conservar, sino de dar mayor importancia mediante disposiciones tendentes a hacer resaltar más, todas aquellas valiosas obras de arquitectura y arte antiguo, herencia de nuestro pasado colonial que debemos guardar con gran celo para que perduren en los siglos venideros.

Como es natural, para estudios de esta importancia se requería de los conocimientos de un profesional experto y competente como el Doctor Lange, quien cabalmente es un reputado especialista en los múltiples problemas conexos con el ensanchamiento y modernización de ciudades, al mismo tiempo que un artista capaz de valorizar y poder realzar el mérito que las viejas obras de arte encierra dentro de sí toda la ciudad.

Es así como en los ocho meses que lleva de labor aquí, ha ejecutado, de acuerdo con la resolución del Ministerio de Fomento, del 28 de noviembre del año pasado, interesantes estudios que a más de Lima se extienden también al Callao y balnearios.

En las conversaciones que hemos tenido con el Doctor Lange, hemos podido apreciar la importancia de su obra y el triple valor de ella, al descansar, como ya dijimos antes, tanto en una acertada restauración y conservación de las obras de arquitectura colonial que encierra Lima, como en la mejor regularización de su plano, y principalmente en el trazo que, consultando el lejano futuro crecimiento de la capital y de los suburbios, debe darse a los terrenos que la rodean y se hallan intermedios, los mismos que paulatinamente han de irse urbanizando.

Tiene estudiadas con el debido detenimiento y acertada visión, las avenidas que deben abrirse para descongestionar el tráfico dentro de la ciudad y que permitan la fácil comunicación desde un punto central a otro extremo de ella; la gran avenida que debe circunvalar a la Lima actual; las diversas zonas para barrios industriales y obreros; la acertada manera de aprovechar doblemente la feliz circunstancia de estar la ciudad cruzada por el río Rímac, reportando de él, no sólo los beneficios de su agua para fines industriales y agrícolas, sino haciendo que sus riberas brinden pintoresco aspecto que contribuya valiosamente al embellecimiento urbano de sus contornos.

Raro es el punto que no haya merecido un detenido estudio por parte del Doctor Lange, habiéndonos llamado especialmente la atención lo bien que desde un principio se ha documentado e instruido de nuestro pasado colonial, como que en la mayoría de los casos, los problemas por él estudiados descansan sobre bases que arrancan de esa época y que le han servido de feliz punto de partida.

Proponiéndonos dar a conocer con la mayor frecuencia los estudios que el Doctor Lange vaya realizando para ser presentados al Gobierno, nos complacemos en reproducir a continuación el primer memorándum que hiciera y que, como se verá, contiene conceptos generales de gran importancia.

Interesante estudio del arquitecto Dr. Lange sobre el ensanche y futuro de lima

Ciudad y Campo y Caminos, año 3, n.º 19, Lima, 1926. (Páginas 38-39)

Antes de comenzar a ocuparse de una obra que tenga como objeto el ensanche de una ciudad, es absolutamente necesario estudiar primero las características de ella todo lo más que se pueda, porque cada ciudad al igual que cada organismo, tiene sus propias leyes y costumbres según las cuales vive y se desarrolla. Cuanto más se conozca y se observen estas leyes o costumbres, tanto mejor se podrá calcular la forma y característica que ira tomando, y, según esos estudios y observaciones se podrá disponer lo más apropiado para sus futuras necesidades. Igualmente, dictando a tiempo las medidas de corrección, se podrán evitar los peligros y malas consecuencias.

En los pocos meses que ya tengo en Lima, he procurado llegar a conocer la característica y tendencias que se observan en esta ciudad, habiendo contado para ello con las facilidades y cortesía que me ha brindado el gobierno, la municipalidad y amigos personales, pudiendo pues creer que ya estoy informado de todo lo principal relacionado con su pasado, presente y con las orientaciones que me permiten vislumbrar su futuro. Entre las obras que a la vez he tenido a mi disposición puedo mencionar las siguientes: Middendorf, Perú, Otto, Burger, Perú, Pedro Portillo, Censo del Callao y Weberbauer.

La Lima de hoy ya no se puede juzgar por sí sola; hay que tomarla en conjunto con sus alrededores como Miraflores, Leuro, Barranco, Chorrillos y también con el Callao. Todo este territorio que podríamos llamar "Lima-grande," distinguiéndolo así del núcleo que constituye hasta hoy la ciudad de Lima propiamente dicha, tiene un área de más o menos 110 kilómetros cuadrados, formando un triángulo entre los tres puntos del Callao, Lima y Chorrillos.

No importa que todo este núcleo dependa o no de una sola administración; la cuestión es si existen comunes intereses económicos. Este hecho, indudablemente, está en camino de realizarse si observamos como

los linderos entre Lima y Miraflores van desapareciendo mas día a día, mientras que el Callao aún continua quedando más aislado en forma material, no obstante de que el intenso tráfico comercial entre ambos puntos es suficiente para formar una unión muy fuerte con la capital, unión que quizá esta mejor fundada que la de los balnearios.

Esta región de la "Lima grande" con su área de 110 kilómetros, es enorme, mientras que el número de sus habitantes es relativamente bajo, aun cuando se calcula en 250 000 almas, cifra que tal vez está fuera de la realidad.

Para poder formarse una idea de la inmensa área de que dispone Lima-grande, mencionaré las áreas del núcleo propiamente dicho de algunas de las ciudades más importantes de Europa, como por ejemplo: Londres 50 km²., París 80 km²., y Berlín 60 km². Incluyendo sus alrededores, tienen: Londres 1787 km²., París 470 km²., y Berlín 310 km². Estos números muestran que el territorio de Berlín-grande apenas tiene tres veces más que el área de Lima-Grande.

Comparando en cambio el número de habitantes o sean Londres con más o menos 7 320 000, París con 4 000 000 y Berlín con 3 260 000, con el de Lima, éste último aparece insignificante. Berlín-grande con el triple de territorio que Lima resulta con 13 veces más el número de habitantes que esta capital. Tomando como base las ya viejas estadísticas de 1908, resulta que aún algunas ciudades alemanas quizá casi desconocidas en éste país, como Breslau con 514 000 habitantes, Frankfurt con 414 000 y Essen con 410 000 tienen un número de habitantes mayor y bastante alto.

Ahora es esencial ventilar la cuestión del sentido en que se operará el desarrollo de Lima; si dicho desarrollo adoptará la forma de Londres, París y Berlín o si el de las ciudades de menor importancia como Breslau, Frankfurt y Essen. Según mi opinión, el futuro desarrollo de Lima tiende más bien a adoptar el carácter de las ciudades primero citadas, y en ese caso se repartirán fenómenos semejantes a los que puede observarse en esas ciudades. Ya hay varios síntomas que presagian el rumbo del progreso en ese sentido; siendo, principalmente, el tráfico de automóviles que va creciendo de modo considerable con una rapidez enorme y que requiere de avenidas y vías interurbanas.

Otro síntoma es la especulación en terrenos en grande escala y el rápido progreso de las urbanizaciones, todo lo que demuestra la fe que los capitalistas tienen en el futuro económico de la ciudad.

Teniendo además en consideración la reciente construcción de largas vías de asfalto como la Avenida Leguía y Del Progreso; la próxima de La Unión y hasta la preferencia de que gozan barrios de lujo como el Paseo Colón, Avenida Piérola, Alfonso Ugarte y otras vecinas, encontramos en todo ello aún más síntomas de desarrollo que solo se presentan en ciudades cosmopolitas. A eso hay que agregar la importancia que ya tiene y tendrá la capital del Perú y el importante papel que en el futuro tendrá que representar el país con relación con otras naciones.

La Lima de hoy es para el Perú, lo que París es para Francia y, aparentemente, no hay el menor indicio que haga suponer que Lima pierda esta posición aunque sea parcialmente con respecto a otra ciudad del país. Y el Perú, no cabe duda, cuenta con riquezas que le aseguran vastas perspectivas para su porvenir. Los efectos y consecuencias de estas riquezas todavía durmientes, se reflejaran directamente en el futuro de Lima y no se necesita ser optimista para imaginarse las proporciones que adquiriera y el gran estilo de sus contornos. No importa el tiempo que necesite para llegar a tal desarrollo ni tampoco cual será el límite de su progreso, cosas ambas que no pueden preverse de antemano.

Lo esencial es únicamente enterarse a tiempo cual es la tendencia y será la dirección específica en que procederá la evolución, para dictar, según los acontecimientos habidos en otras ciudades, la propia norma de proceder. Comparando y balanceando continuamente, se encontrará pronto el mejor modo de evitar los obstáculos principales e impulsar un sano desarrollo. Después del anterior análisis de la situación general hay que contemplar y discutir dos puntos prácticos, que son:

1. ¿Se ha operado hasta ahora el desarrollo de Lima en forma favorable, o ya se observan señales de tendencias que forzosamente deben corregirse para evitar grandes peligros en el futuro?
2. ¿Cuáles son las medidas u obras más urgentes de dictar y hacerse inmediatamente?

Con respecto a la primera pregunta podemos afirmar que por fortuna la evolución ha sido operándose en forma excepcionalmente favorable. Precisamente en la época en que las principales capitales del mundo fueron sorprendidas por un crecimiento excesivo e inesperado de sus respectivas poblaciones y que constituyó un fenómeno sin paralelo en la historia de progreso del mundo, el desarrollo y progreso de Lima fue por el contrario detenido por los efectos provenientes de la guerra que el Perú tuvo con Chile. Esta desgracia nacional se convirtió no obstante en cierto beneficio para Lima pues la libró de los insanos y peligrosos síntomas que acompañaron al progreso efectuado por entonces en el crecimiento de las ciudades, los mismos que han servido para hacer los estudios en que ahora se basan los planes de ensanchamiento y modernización de las ciudades. Cuando posteriormente y hace pocos años se inició su progreso natural y bien merecida evolución, al contrario de lo que aconteció en otras ciudades, esa evolución y progreso, por suerte no se efectuó centrifugal sino centripetalmente, es decir comenzó del límite de la ciudad hacia afuera y a considerable distancia, como se puede apreciar en el desarrollo urbano habido en dirección a Miraflores, en tanto que el núcleo céntrico de la ciudad, lejos de congestionarse ha quedado casi sin gran alteración.

Todo esto se ha debido principalmente a la oportuna construcción de la Avenida Leguía y a su acertado empalme con el centro de la

ciudad. No cabe duda que ésta forma de desarrollo ha sido excepcionalmente favorable, debiendo admirarse las acertadas y eficaces medidas que se optaron para lograr la terminación de esta importantísima obra y entregarla al público.

Mientras alrededor del centro de infinidad de ciudades europeas se formó una masa densa de edificios altos y poco higiénicos por la escasez de luz y ventilación, el interior de Lima ha quedado hasta ahora libre de ese inconveniente y con bastante terreno disponible para la construcción de habitaciones modernas y saludables.

Constantemente se oye comentar el aspecto poco representativo de Lima, así como también de la negligencia con que se ha tratado el progreso del Callao; pero estas no son faltas irreparables sino defectos que se pueden subsanar y que desaparecerán con el tiempo. Cuando existen faltas serias en el sistema de desarrollo de una ciudad, casi nunca se puede subsanar más tarde.

Otro punto muy importante y favorable para Lima es la falta de edificios con 3 o 4 pisos para habitaciones de obreros y empleados, existiendo por consiguiente la posibilidad de poder librar a la capital de tal calamidad con todo su séquito de peligros para la moral y la higiene y de adoptar disposiciones adecuadas que excluyan la desmedida especulación en terrenos. En cambio, si consideramos desde este punto de vista la actual tendencia que se nota en varias de las actuales urbanizaciones, no se puede negar que encierra un peligro bien serio para el porvenir de Lima.

Otra cosa estriba en que las distintas compañías urbanizadoras que se han ido formando independientemente unas de las otras, en casi todos los casos han adoptado el plano ajedrezado, con calles de igual tamaño y dejando reservada solo de cuando en cuando una manzana para plaza o plazuela. Dicha forma tenía forzosamente que resultar, desde que cada urbanizador ha procurado repartir su terreno de la manera más ventajosa posible y en varios casos ni siquiera estaban en la disposición de poder proceder de otro modo, es decir, de delinear su urbanización desde un punto de vista más alto, contemplando el interés común de la colectividad. Sin querer negar las grandes ventajas que la inversión de gran capital en construcciones significa para la vida comercial del país, no debemos olvidar los peligros que a su vez puede producir si los planes no son desde un principio bien dirigidos y basándolos en cierto sistema a fin de que su injerencia dentro del plano general de la Lima-grande del futuro no ofrezca dificultad alguna.

Las consecuencias que se derivarán del procedimiento actual serán y ya son evidentes. Cada urbanización ajedrezada como es, se extiende hacia su vecina, hasta que pronto las dos se toquen. Esta unión, sin embargo, no resulta orgánica ni obedeciendo a un plan general sino que se opera accidentalmente y dando lugar a que el plano definitivo ofrezca un aspecto caótico. Ahora bien, por otra parte, el tráfico intenso demanda clara disposición de calles de suficiente ancho y al

no hacerse así, pronto se presentará la necesidad de abrir brechas y ensanches costosos. Hecho esto, el tráfico se retirará entonces automáticamente a las líneas principales mientras que la mayor parte de las demás calles quedará con poco tráfico. Para éstas últimas calles, el ancho que hoy se adopta es excesivo, lo que constituye un inútil encarecimiento del arrendamiento de las habitaciones. Con todo, más grave resultarán aún las demás ventajas que forzosamente se presentarán.

Toda población requiere en parte de su terreno para fines comunes como edificios públicos, municipales o del Estado, parques y lugares de recreo. Estos puntos que son de la mayor importancia para los intereses generales, difícilmente encontrarán después posibilidades que permita realizarlos. Entonces será inevitable hacer sacrificios para disponer la ubicación de dichos lugares, aprovechando algún sitio donde exista espacio sobrante en lugar de crear centros hermosos amplios y bien escogidos para la agrupación de importantes edificios públicos y parques que son centros llamados a dar el carácter propio a la ciudad.

Casi todas las nuevas secciones de las ciudades europeas, con muy pocas excepciones, adolecen de éste defecto y su aspecto desagradable, sin nota propia, y sus condiciones generales desfavorables es debido a esa circunstancia. Más deplorable es más tarde la escasez de plazas y parques con vegetación cuando es ya casi imposible subsanar esa falta.

La higiene de una ciudad grande no sólo exige la existencia de algunas plazas cuadradas, distribuidas aquí y allá, sino zonas extensas y fajas continuas con grass y plantas destinadas a servir como pulmones de la población. La falta de tales zonas produce diversos y graves peligros para la comunidad. Innumerables y tristes ejemplos de esta naturaleza muestran muchas de las ciudades europeas.

Lo antes expuesto demuestra claramente que ahora que Lima vive el momento de su más grande y rápido crecimiento, empiezan a la vez a presentarse los peligros que amenaza la evolución de cada gran ciudad. Si hasta ahora, como ya he dicho antes, el desarrollo ha venido operándose en forma bastante favorable, sin embargo los gérmenes de peligros, indudablemente que existen.

La respuesta a la segunda pregunta consiste en cómo se puede encuadrar el desarrollo de Lima en forma conveniente y cuáles son las medidas que deben dictarse. Estas comprenden disposiciones perspicaces de naturaleza administrativa, cuya base debe ser el plano general del futuro crecimiento de la ciudad. Dicho plano general debe por lo tanto comprender todo el triángulo que abarcará la Lima-grande, o sea el comprendido desde el cerro San Cristóbal a Callao y Chorrillos.

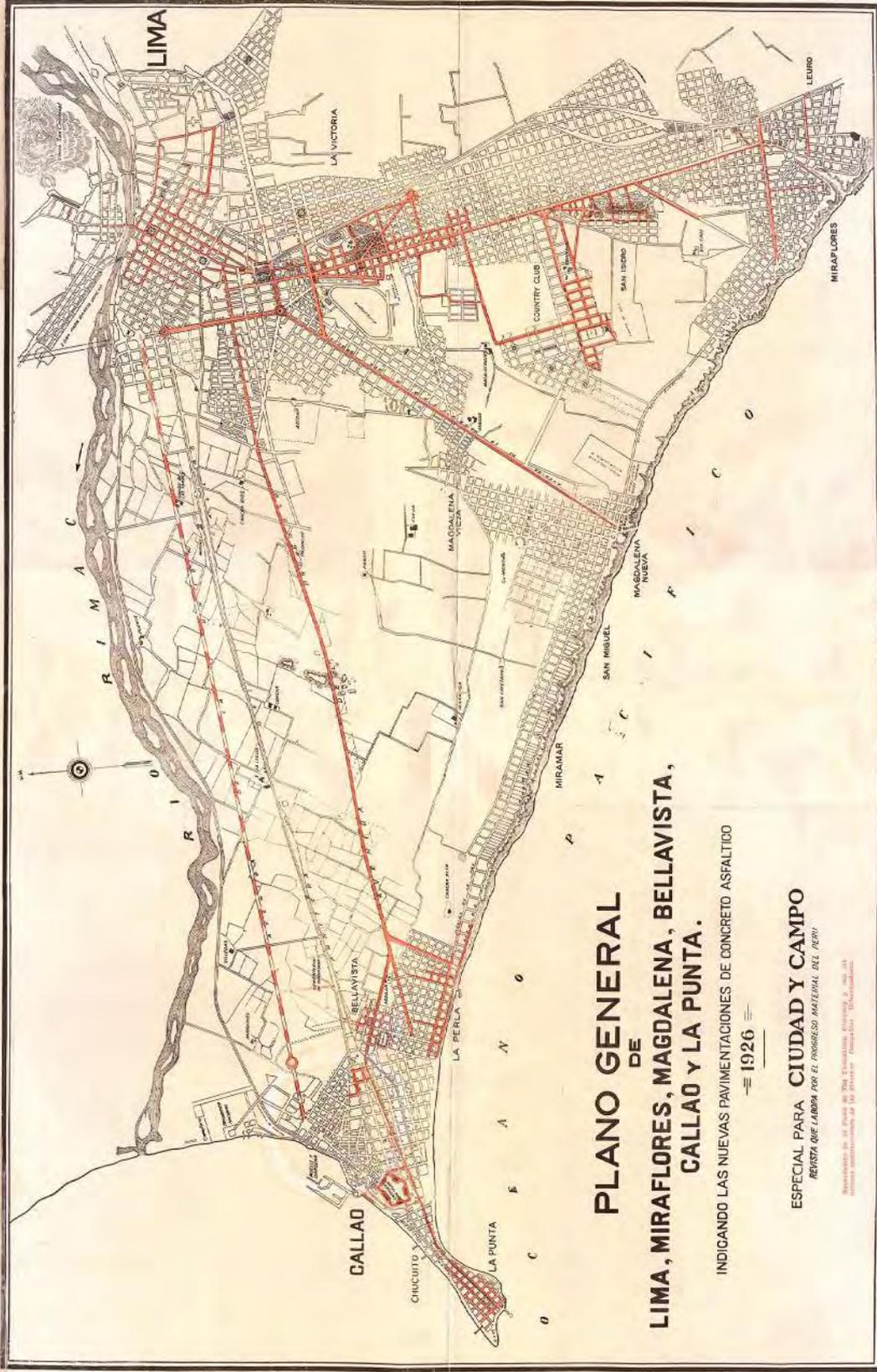
Este plano no deberá ser fruto de una ilusión fantástica, ni tampoco una idea rígida que encajonará inflexiblemente el futuro desarrollo. Su objeto será sólo de dar una idea general de cómo probablemente se presentará el próximo aspecto de Lima, basado en su evolución ya operada hasta hoy, y en las tendencias que ya se descubren en la actualidad. En otras palabras: el plano debe fundarse en las observaciones y

datos exactos, lógicos y sin árbitro y a las vez flexibles para así poder acomodarse al crecimiento natural y a las condiciones algo variables. Según lo puedo apreciar ahora, la mayor dificultad consistirá en encontrar la manera de formar un competente cuerpo directivo en el que deberán estar centralizadas todas las diversas entidades y organizaciones existentes. Esto me parece por el momento la medida más urgente e importante, porque sólo tal organización central será capaz de poder reparar lo ya omitido, enmendar errores y dictar las disposiciones con referencia al futuro.

En combinación con estos esfuerzos, debe determinarse desde ahora las regiones para que en ellas se construyan edificios públicos, se hagan parques de recreo, campos deportivos, etc. Además, la distribución del terreno debe efectuarse según a lo que va a ser dedicado y sin olvidar las áreas que demandarán las cada día crecientes industrias ni los barrios para obreros.

Difícil resulta el problema de los distritos para barrios de obreros, porque las exigencias de baratura y de la higiene raramente se hallan compatibles. A pesar de que en el Perú la cuestión obrera no ha asumido la importancia que en Europa, hay que tomar en cuenta la posibilidad de una rápida industrialización. Según las experiencias obtenidas, la cuestión obrera en alto grado es una sola cosa con el problema del alojamiento y por consiguiente, el punto de barrios para obreros con todas sus comodidades y requisitos merece el más minucioso estudio y la mayor atención.

La tarea de todo lo brevemente delineado es igualmente complicada como llena de responsabilidades. Su buena solución requiere la colaboración de todos los elementos. Para esto se hace indispensable la creación de una organización directiva central, en la que se reúnan todos los hilos y desde la cal se supervigilen todos los acontecimientos concernientes, inclusive tener despierto el interés público, ya sea por medio de la prensa como por discursos o exhibiciones. Me parece que en Lima será más fácil lograr esto que en Europa. Algunos artículos que de cuando en cuando aparecen en diarios y revistas contemplan ya parte de estos problemas, sosteniendo así mi opinión.



PLANO GENERAL DE LIMA, MIRAFLORES, MAGDALENA, BELLAVISTA, CALLAO Y LA PUNTA.

INDICANDO LAS NUEVAS PAVIMENTACIONES DE CONCRETO ASFALTICO

ESPECIAL PARA CIUDAD Y CAMPO

REVISTA QUE LABORA POR EL PROGRESO MATERIAL DEL PERU

Publicada en el mes de MAYO de 1926. Año III, No. 20. Director: Sr. Francisco de Paula...

Este Nuevo Plano Intelectual de Lima, Callao y Bellavista, que por su parte cubren a nuestras lecturas, comienza a más de una precisión, cada una de ellas, de las nuevas realidades que los citados lugares, así como las comenzadas y en vías de comenzar inmediatamente, lo que las citadas modificaciones de plano introducidas por las Compañías Urbanizadoras. En parte, el Plano más completo y al día que se ha publicado del gran Intelectual comprendido entre el Cerro San Cristóbal, la Punta y Leuro.

LAS BAYAS ROJAS MEDICAN LAS PAVIMENTACIONES DE CONCRETO ASFALTICO YA TERMINADAS, Y LAS FINAS LINEAS, TAMBIEN ROJAS, LAS QUE ESTAN EN EJECUCION Y LAS QUE SE COMENZARAN EN DICIEMBRE DEL PRESENTE AÑO O A PRINCIPIOS DEL ENTRANTE.

Actualidad

2017-1

En esta sección de **A9** se revisan los eventos académicos, publicaciones y hechos más relevantes ocurridos recientemente en torno a la arquitectura y el urbanismo, como el lanzamiento del nuevo Archivo de Arquitectura PUCP, así como se comentan, documentan y analizan publicaciones, seminarios, simposios, charlas, conversatorios, *workshops*, congresos y libros, que forman parte de múltiples actividades que se suceden en la vida profesional y cultural cotidiana. Además de promover su difusión, la revista, incita el intercambio de ideas que se generan a partir de estos hechos. Para esto, diversos interlocutores dan a conocer a las cuestiones de interés más relevantes para la vida cultural urbana de todos los ciudadanos.

Pronunciamiento: docentes PUCP sobre Lima

Archivo Arquitectura PUCP

Limapolis 2017

El canal de Surco integrado al tejido urbano

Gonzalo Benavides

Reseñas de libros

Noticias Arquitectura PUCP

Pronunciamiento: docentes PUCP sobre Lima

Los abajo firmantes*, docentes de la Pontificia Universidad Católica del Perú, manifestamos nuestra preocupación por la forma en que se vienen manejando actualmente los destinos de la ciudad de Lima.

El 20 de octubre pasado la Organización de Naciones Unidas aprobó, en la Cumbre Mundial Hábitat III, llevada a cabo en Quito, una nueva agenda urbana para el mundo. En estos acuerdos se destacan, entre otros aspectos, la búsqueda de promover ciudades compactas, inclusivas, participativas, resilientes, seguras y sostenibles. Esta declaración propone el desarrollo de la sociedad a través de sus espacios públicos, la creación de sistemas de transporte colectivo integrado, y acceso a los servicios básicos; aspira a convertirse en el instrumento base sobre el cual se elaboren los instrumentos de planificación urbana a nivel nacional y subnacional, donde los diferentes actores involucrados se comprometan en conseguir un desarrollo urbano sustentable.

Como docentes comprometidos en la enseñanza del desarrollo urbano inclusivo suscribimos esta agenda, pues queremos una ciudad sostenible y armónica con su territorio, una ciudad amigable con el medio ambiente. Hoy Lima sufre graves índices de contaminación por la mala gestión y disposición de los residuos sólidos, con graves problemas en la gestión del agua, con un transporte vehicular caótico que genera el mayor índice de muertes por accidentes de tránsito en la región. Promovemos una ciudad planificada a partir de la construcción del consenso de sus distintos actores, con una visión de futuro que institucionalice los acuerdos sobre los planes y las políticas urbanas, y asegure su vigencia y continuidad democrática por encima de los gobiernos de turno, cuestionando el ejercicio autoritario y discrecional del poder.

Nos preocupa que las actuales autoridades de Lima no solamente ignoren los acuerdos a los que se está llegando a nivel mundial, sino que además están poniendo en entredicho el ordenamiento jurídico sobre el cual se orientan los lineamientos de desarrollo de una ciudad. El año 2012 se aprobó el Plan de Desarrollo Concertado para Lima y Callao, instrumento que daba las directrices



generales sobre los cuales debía llevarse a cabo el Plan de Desarrollo Urbano de la metrópoli. Cabe recordar que el último plan de desarrollo aprobado fue el que estuvo vigente de 1990 al 2010.

La actual gestión no solamente no ha culminado la elaboración de un plan de desarrollo urbano para la ciudad, sino que, sorprendentemente, busca desconocer el plan llevado a cabo el año 2012, para aprobar de manera sorpresiva un denominado «Plan de Desarrollo Local Concertado de Lima Metropolitana 2016-2021». Este plan, que no tiene una perspectiva de largo plazo, en ningún momento ha sido sujeto de discusión ni debate por colegios profesionales ni por escuelas de arquitectura y urbanismo competentes. Además, adolece de serias limitaciones como visión de ciudad, pues busca más bien legitimar la acción de un conjunto de inversiones viales como principales medidas de acción, políticas abiertamente contrarias a la ciudad sustentable que promueve la nueva agenda urbana de Naciones Unidas y, particularmente, al concepto central del documento, que promueve políticas urbanas orientadas al servicio de las personas. Esto es especialmente importante en una ciudad donde el 25% de los viajes se hacen a pie, el 75% de limeños usa algún medio de transporte masivo para estudiar o trabajar y solo el 17% de hogares cuenta con automóvil propio.

Por estos motivos, exhortamos a las actuales autoridades municipales a lo siguiente:

1. Adecuar la visión de ciudad a los principios que acaban de ser aprobados por la nueva agenda urbana de la Organización de Naciones Unidas para el Hábitat a nivel mundial.
2. Respetar el ordenamiento jurídico vigente y comprometerse a la elaboración del plan de desarrollo de la metrópoli, de acuerdo con las directrices del Plan de Desarrollo Concertado 2012-2025.
3. Desarrollar una gestión transparente, abriendo a debate los lineamientos que deben regir el futuro de la ciudad, a fin de que estos legitimen a Lima como proyecto colectivo de todos los limeños.

Nos sentimos en la obligación de hacer el presente pronunciamiento como profesionales y académicos en la medida que el actual curso de decisiones que vienen llevándose a cabo contradicen abiertamente los principios básicos de la formación universitaria que ofrecemos, donde la planificación y la visión a largo plazo son instrumentos básicos para alcanzar construir una ciudad y una ciudadanía digna para todos.

* <https://www.facebook.com/FacultadDeArquitecturaYUrbanismoPucp/>

Archivo Arquitectura PUCP

Paulo Dam

Para poder aspirar a que la sociedad valore la Arquitectura como un componente relevante de su cultura es indispensable conocer su historia, su desarrollo y reconocer los aportes de individuos singulares que han trabajado en el Perú, tanto en el desarrollo de su práctica particular, como simultáneamente en el de la disciplina en general. Una forma de iniciar este largo recorrido es la conservación del legado de los principales Arquitectos, a los cuales, la disciplina debe parte de sus condiciones actuales, ya sea por su obra proyectual y/o material.

La conservación de ese material documentario —ya sean planos, dibujos, sketches, perspectivas, fotografías, apuntes, ensayos, libros, entre otras formas de materialización de ideas— es clave para poder conocer desde su origen, muchas de las ideas que siguen presentes en la arquitectura contemporánea, y por tanto en nuestra vida cotidiana, ya sea a través de edificios construidos, o los conocimientos e ideas que se despliegan en la formación de los arquitectos.

Es por estos motivos que Arquitectura PUCP, con el apoyo del Sistema de Bibliotecas y vicerrectorado de Investigación de la PUCP, ha creado el **Archivo de Arquitectura PUCP**. Con ello, se busca no solo crear un acervo documental que pueda fundamentar el conocimiento disciplinar de la práctica de la arquitectura en el Perú, sino también, pueda sustentar con su estudio la justa valoración del patrimonio material e inmaterial que representa la arquitectura en la cultura del país.

El **Archivo de Arquitectura PUCP** se inició al interior del Departamento de Arquitectura en el año 2016 con la donación del importante legado del Archivo Paul Linder. A partir de ese momento, se han establecido contactos y conversaciones para que pueda seguir creciendo, y poder ofrecer un verdadero panorama del desarrollo de la arquitectura peruana del último siglo. Con el apoyo institucional de la PUCP, ahora es posible anunciar con gran satisfacción que los archivos de otros



Documentos del Archivo Paul Linder. Arriba. Sello profesional. Derecha: Cedula de control y cuaderno de apuntes de viaje de 1930. Página siguiente: Plano de archivo, tienda Sears Lima.

importantes arquitectos peruanos como Héctor Velarde, José García Bryce, y Miguel Llona, Antonio Graña, Eugenio Nicolini, y Frederick Cooper, formarán parte del acervo del archivo.

Este material documental, ya sea en forma individual o colectiva, nos ilustra ejemplos de vida dedicadas al desarrollo de la Arquitectura en sus múltiples aristas a través del proyecto, la docencia, la investigación, el activismo, y la conservación del patrimonio entre otras acciones importantes inherentes a la disciplina. Sin duda, este archivo de Arquitectura, uno de los pocos del país, representa una nueva fuente de energía y pensamiento materializado para el desarrollo de la cultura, y ofrece insumo fundamental para la práctica y la reflexión de la arquitectura en todas sus dimensiones.

Paulo Dam es arquitecto por la Universidad Ricardo Palma y doctor en Teoría de la Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina. Es profesor principal y jefe del Departamento Académico de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).



Jefatura General de Extranjeria

Ministerio de Gobierno y Policia

Brigada de Extranjeria — Oficinas: Mariscal Cáceres No. 205

CEDULA DE CONTROL

El que suscribe, CERTIFICA:

que don *R. Linder y 2 hijos*

de nacionalidad *Alemán* llegó al país

procedente de *Barcelona* a bordo del vapor

C. Grand el día *NOV 8 1939* de *193*

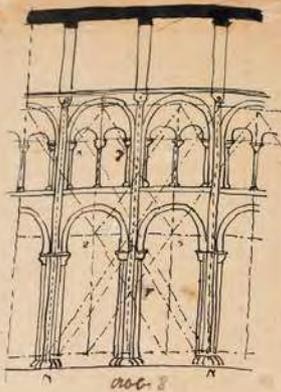
El Oficial 1º Jefe de la Brigada

Lodona

Véase a la vuelta
Please turn overpage
Priere de tourner
Bitte siehe umstehend

Handwritten notes in German, partially illegible.

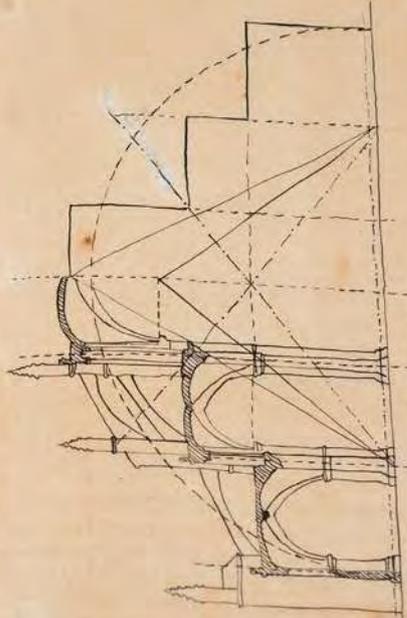
Handwritten notes in German, partially illegible.



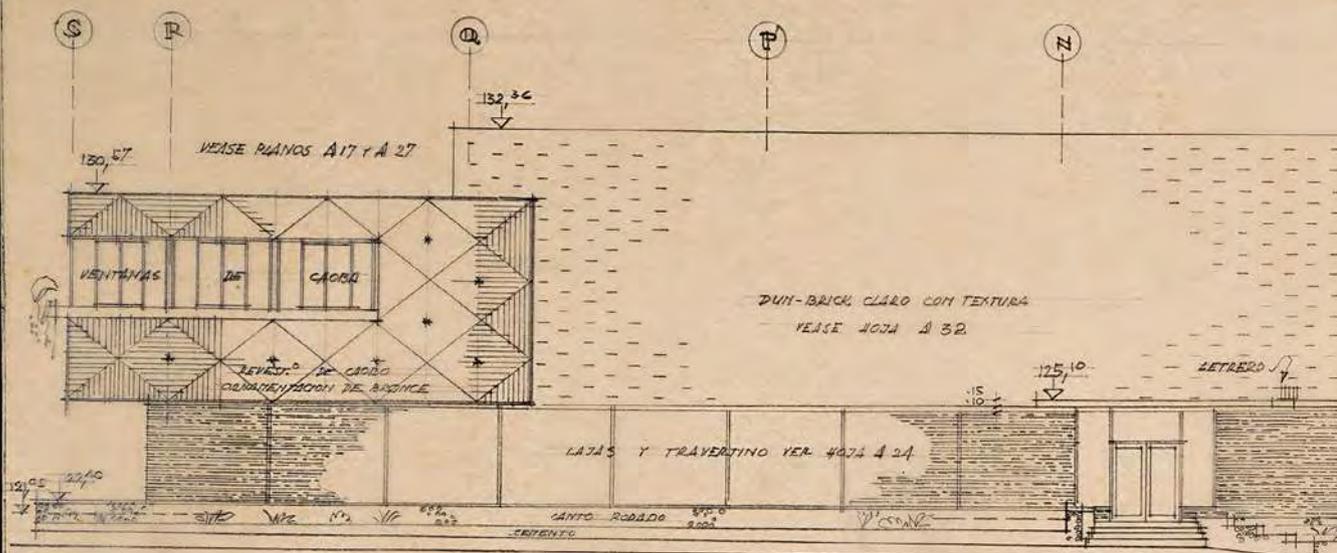
006.8

Echlo odival.

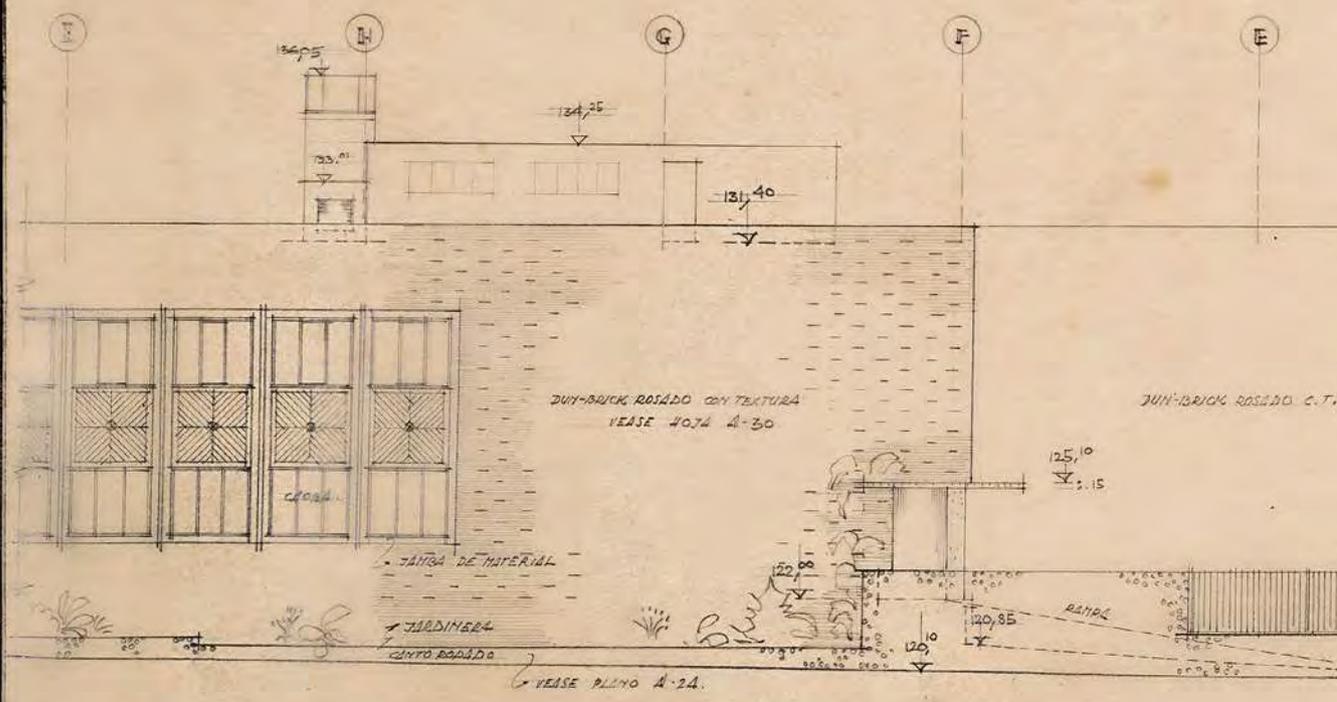
Handwritten German text describing the choir structure, mentioning 'Kathedralen' and 'Echlo odival'.



006.9

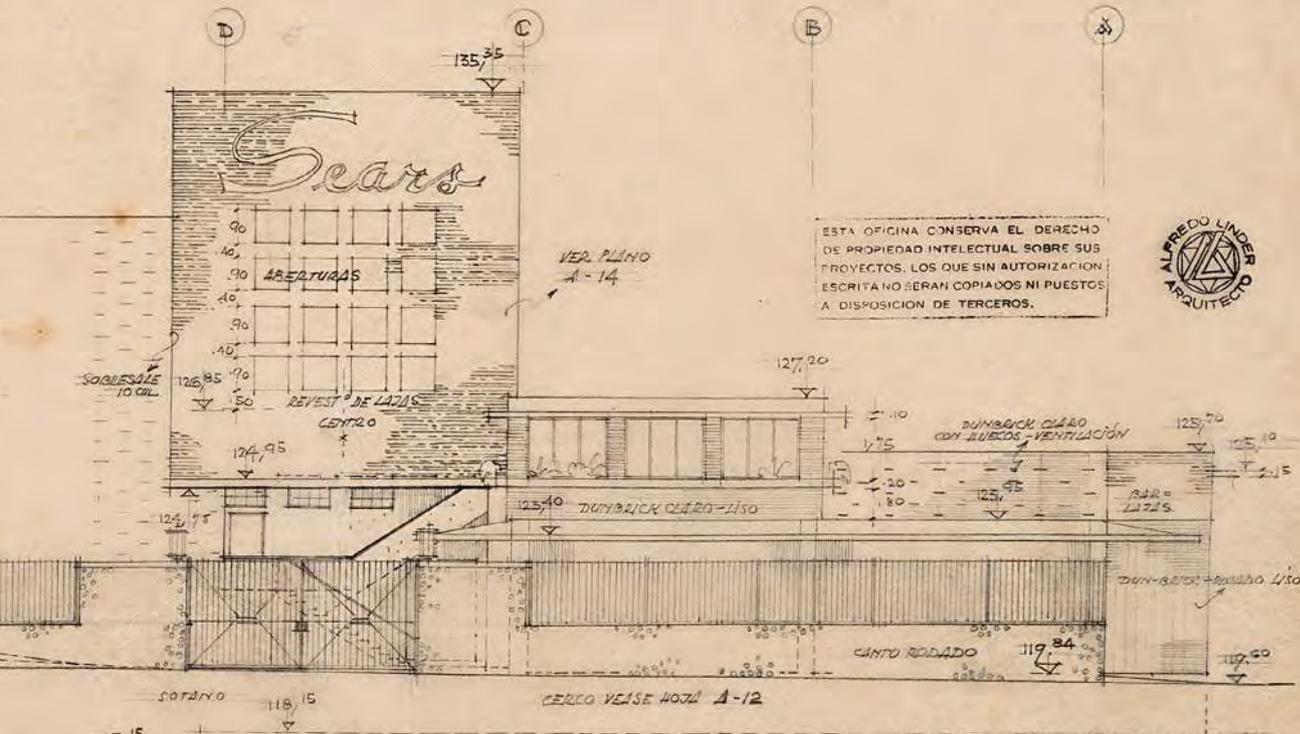
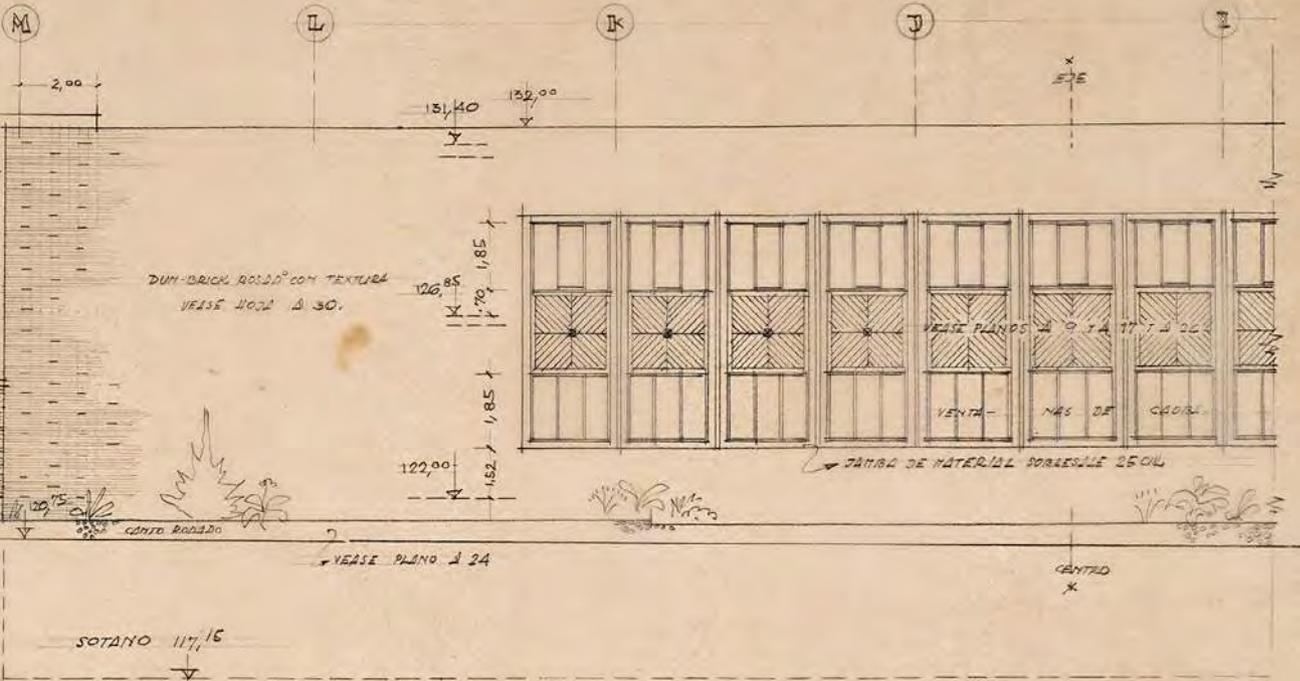


FACHADA OESTE * PARTE NORTE



FACHADA OESTE * PARTE SUR

MOSES DE JUN-BUCK



ESTA OFICINA CONSERVA EL DERECHO DE PROPIEDAD INTELECTUAL SOBRE SUS PROYECTOS. LOS QUE SIN AUTORIZACION ESCRITA NO SERAN COPIADOS NI PUESTOS A DISPOSICION DE TERCEROS.



6			
5	20.1	SWITCHEROOM-PASSAGE	7.L.
4	14.3	ESTRIBO ESC. 2 BOSTON & N.Y. BND ESTIMELY & BATH	P.L.
3	30.1	MEDICINE COMMODITY	F.F.
2	69.54	2° 2 sc.	L.-
Rev. 1	19.54	TRANSFORM. ROOM - COM-FSC.	L.-

LIMA - ORRANTIA
CALLE BARCELONA 275 - TEL. 17022 PERU

PROYECTO:
SEARS, ROEBUCK & CO - LIMA - PERU.

RE: FACHADA OESTE **A7**

ESCALA 1 = 10'0" FECHA 15-VIII-54

DIS. L. DIB. L. REV. L. APR.

Limápolis 2017

El canal Surco integrado al tejido urbano

Gonzalo Benavides
con Carla Valdivia y Francisco Rodríguez

El sábado 11 de marzo de 2017 se presentaron en la Casa Fernandini, en el Centro de Lima, las propuestas finales de LIMÁPOLIS 2017: Canal Surco integrado al tejido urbano. Este *workshop* internacional, organizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la PUCP, dedicado a temas urbanos que conforman y reconfiguran la vida en la capital peruana, centró su enfoque en las posibilidades de regeneración urbana, mejora de medio ambiente, puesta en valor del patrimonio y fomento de la inclusión social a partir del recorrido del canal Surco por la ciudad, desde la bocatoma en Ate hasta la desembocadura en La Chira.

Dieciséis arquitectos —organizados en duplas: un internacional y un nacional de la FAU de la PUCP—, lideraron a ocho grupos de alumnos para detectar, analizar, diagnosticar y proponer ideas y estrategias dirigidas a la integración del canal Surco a la ciudad, como espacio público y solución medioambiental.

Visita a campo

A modo de visita a campo, el *workshop* comenzó con una bicicleteada desde el río Rímac, a la altura de la bocatoma, hasta el océano Pacífico, a la altura de La Chira, lo que permitió comprobar el estado del canal y la multiplicidad de situaciones urbanas que atraviesa. En gran parte del recorrido, el canal soterrado de concreto armado funcionó como ciclovía; en otras partes, el canal corría expuesto, revestido de vegetación nativa, como cañaverales y orejas de elefante. Si bien el agua fluye a todo lo largo, los arquitectos comprobaron cómo la carencia de diseño urbano impide aprovecharla, y tampoco deja vislumbrar esa continuidad. Asimismo, se pudo comprobar cómo la medida de emergencia de tapar el canal en su recorrido, a fin de protegerlo de la contaminación, silenció el canal y contribuyó a su pérdida de presencia.

Las propuestas

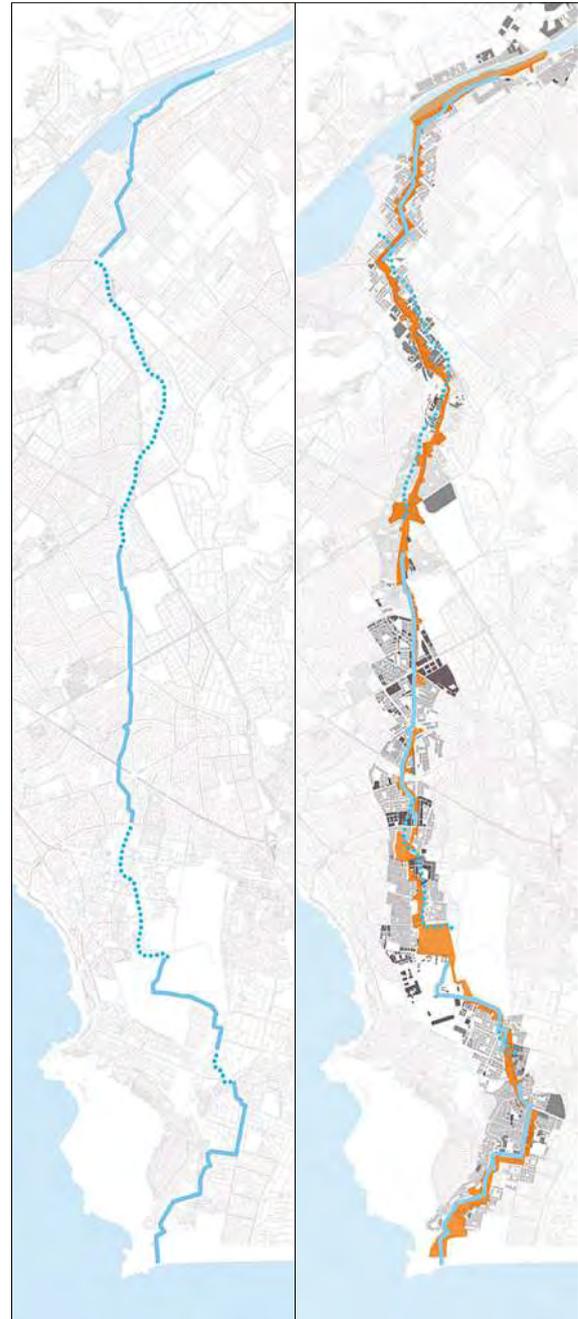
Dada la heterogeneidad de los arquitectos invitados, las propuestas arrojaron conceptos de diversa índole, todos relevantes y complementarios para una propuesta urbana integral. Esto también se dio porque el canal se subdividió en ocho sectores, uno por grupo, a fin de cubrir con detalle la naturaleza específica de cada zona del recorrido.

Destacan los siguientes conceptos:

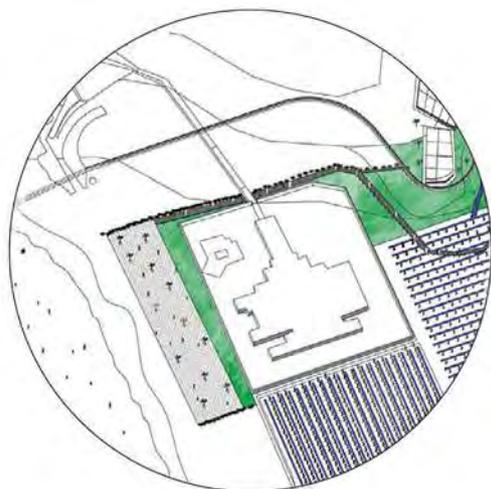
- *El canal concebido integralmente como un jardín botánico de 30 kilómetros*, subdividido en tres tramos, cada cual con determinada vegetación cumpliendo un rol específico y sucesivo basado en el flujo continuo del agua: tratamiento del agua, agua para riego de parques, agua para cultivo (*Bas Smets y David Mutal*).
- *El canal como generador de espacio público*, que resalta la importancia del peatón para brindar identidad al distrito. Mediante pequeñas intervenciones, el recorrido se controla según un ritmo marcado por espacios de ingreso, de estadía (parques) y pasajes, estableciendo un símil con las *puertas, salones y pasillos* de una casa (*Carlos Seoane y Carla Valdivia*).
- *El canal como oportunidad para poner en evidencia y mejorar la relación de los limeños con nuestros recursos hídricos*. No solo como una línea, sino como un sistema de parques y vegetación urbana, del cual se derivan estrategias de diseño, participación y paisajismo, con el fin cambiar ciertas prácticas ineficientes —o malos hábitos— en torno al consumo, la valorización y el cuidado del agua en Lima (*Elisa Silva y Gary Leggett*).



- *El tratamiento del canal como concientización lúdico-social del agua de riego como algo positivo. A partir de la visión de los parques como lugares habitables, en lugar de áreas verdes, se proponen cinco dispositivos: ecohumedales Surco, barrio agrícola, atmósferas deportivas, red de espejos de agua y paseo por canal (Claudio Magrini y Francisco Rodríguez).*
- *El canal como generador de una red articuladora de espacios públicos entre la infraestructura vial, la dinámica comercial y el paseo del canal. Puesta en valor de la memoria del Qapac Ñan en relación con el canal Surco y el canal como experiencia sensorial (Marco Rampulla y Gonzalo Benavides).*
- *El potencial de las características auténticas del canal vistas desde el filtro de un atlas de naturaleza y paisaje, topografía y suelo, infraestructura y edificaciones. Uso para generar intervenciones urbanas consistentes con la narrativa urbana actual (Owen Watson, Martin Nasser y Enrique Normand).*



— Open canal
 Closed canal
 — Possible intervention area:
 533.46 Ha.



- *El canal como motivo para pasar de la ciudad violenta a la ciudad bio-lenta enfocándose en la seguridad para lograr calidad y cualidad en el espacio público (Claudio Rossi y Violeta Ferrand).*
- *El canal como espacio verde productivo entre el canal y el mar. El canal no como línea, sino con sus ramificaciones. Articulación de acciones de expansión del humedal, generación de la pradera productiva, huertos productivos, lagunas, espacio público (Boris Albornoz y Lucho Rodríguez).*

El seminario y las conferencias

Como parte del *workshop* hubo un ciclo de conferencias a cargo de los arquitectos internacionales Bas Smets, Carlos Seoane, Elisa Silva, Claudio Magrini, 6^a Architects, y Rodrigo Pérez de Arce.

Asimismo, hubo un seminario interdisciplinario de 22 ponencias, subdividido en 5 paneles: El agua en la línea del tiempo, Medioambiente, Manejo de Recursos Hídricos, Culto al Agua en el Mundo Andino y Espacio Público. En ellos se compartió información y conceptos, de manera complementaria e interdisciplinaria, además de darle un apoyo técnico especializado a las propuestas de arquitectura.

Acerca del canal Surco y la ciudad

A pesar de más de 2000 años de antigüedad, de la expansión urbana de Lima y del olvido por parte de los limeños, este canal de origen preínca logra subsistir



en calidad de servidumbre para el riego del 80% de las áreas verdes en los espacios públicos de la ciudad.

Como la segunda ciudad más grande del mundo ubicada en un desierto, después de El Cairo, la actual Lima ha dependido históricamente del manejo estratégico del agua. Esto, desde los primeros templos en “U” ubicados en relación con el cauce del río, para luego invertirlo creando una amplia red de canales precolombinos que expandieron el uso del delta de Lima y permitieron el florecimiento de antiguas culturas como la Ychsma. El resultado de este paisaje artificialmente irrigado resultó crucial para la fundación de la capital del virreinato español.

La crisis por el cambio climático y la creciente escasez de agua nos exigen revisar las estrategias del uso del agua inspirándonos en las antiguas técnicas de la hidráulica y en tradiciones andinas como la “siembra del agua”. Si bien los canales ya no tienen el flujo que los bautizó como “ríos” en el imaginario limeño —y ya no irrigan tierra agrícola, sino los parques, bermas y jardines de los espacios públicos de la metrópolis—, también es cierto que los arquitectos intuimos aquí la gran oportunidad que nos da el canal Surco para Lima: crear un espacio público de 30 kilómetros de integración paisajística, social e interdistrital identificado con el agua y con la historia que le da vida y verdor a la ciudad.

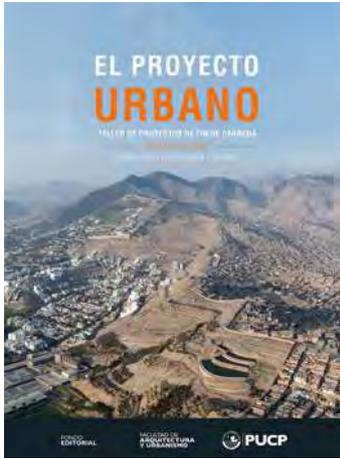
El canal Surco es un corte transversal urbanístico de Lima. Su inicio y fin no son extremos sino nodos de conexión con los otros dos referentes paisajísticos más importantes de la ciudad: el río Rímac y la Costa (Costa Verde/Herradura/La Chira), que juntos forman un triángulo isósceles representativo del delta natural de Lima.

El canal existe en la ciudad a modo de eslabones de una diversidad de tejidos urbanos conectados por el flujo de agua sobre todo subterráneo (75%) y por los espacios residuales, bermas, parques y pasajes que lo configuran en su superficie. A lo largo del canal coexiste una arquitectura de vivienda de invasión con habilitaciones urbanas y de vivienda/huerto. A pesar de la expansión urbana de Lima y del desconocimiento, logra subsistir en calidad de servidumbre para el riego de todo lo verde que hay en los espacios públicos.

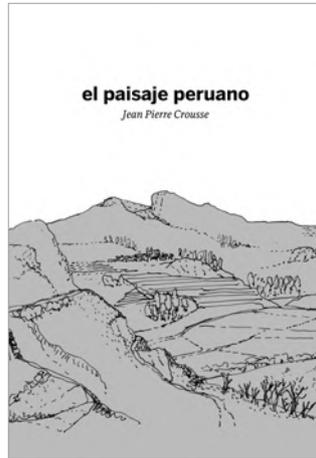
A diferencia de los referentes paisajísticos río Rímac y Costa Verde, que requieren megaproyectos para su incorporación a la ciudad de manera vital, el canal río Surco, que involucra 190 hectáreas, puede ser un espacio paisajístico más cotidiano, que solo necesita microtransformaciones que inviten a su integración y al desarrollo urbano.



Gonzalo Benavides es arquitecto por el Rensselaer Polytechnic Institute y con una maestría en Columbia University. Complementa su formación trabajando en Barcelona (Bach i Mora Arquitectes, 1992) y Oporto (Alvaro Siza, 1993-1996) en donde obtiene una valiosa y determinante experiencia con el maestro Siza. En Lima funda su estudio en 1998. Ha sido profesor de la Facultad de Arquitectura de la UPC, profesor visitante de ISTMUS, Panamá y actualmente es profesor de Arquitectura PUCP. Sus obras y proyectos constituyen una experiencia heterogénea de diseño tanto en el ámbito residencial de casas, multifamiliares y planes urbanos así como paisajes educacionales, deportivos y culturales. Su interés en los espacios y estructuras ha conducido a visiones como el Plan Huerequeque (Red de Ciclocaminos de Lima), el Cinturón Integrador de Lima y Canal Surco Integrado al Tejido Urbano en las que proyecta de manera colaborativa.



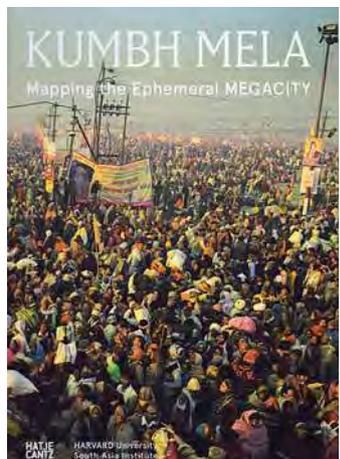
1



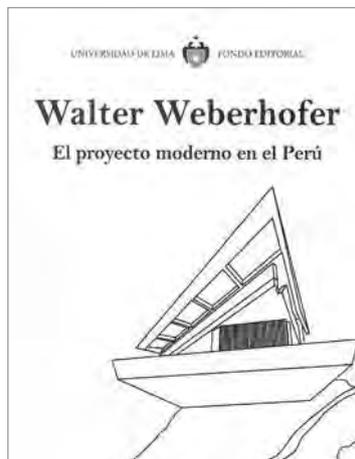
2



3



4



5



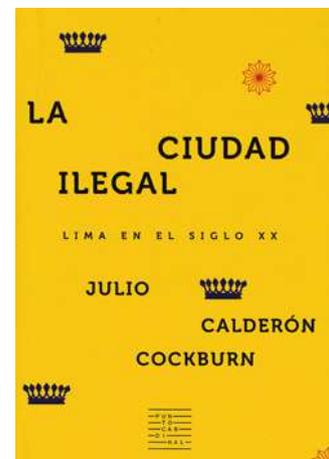
6



7



8



9

1. El proyecto urbano

Taller de Proyectos de Fin de Carrera

Gonzalo Cruz, Felipe Ferrer, Reynaldo Ledgard
(editores)

Arquitectura PUCP Publicaciones, 2015, 236 páginas
19.3 cm × 26 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786124206849

El proyecto urbano presenta los resultados del taller del Proyecto de Fin de Carrera (PFC) que se dictó del 2009 al 2013, liderado por Reynaldo Ledgard, en las aulas de Arquitectura PUCP. Con un equipo de cátedra cambiante —se registran once profesores—, es el primer PFC que utilizó a Lima como laboratorio de experimentación proyectual. Mediante propuestas de proyectos de arquitectura, urbanismo y paisaje, el taller buscó que se plantearan soluciones a problemas urbanos de naturaleza variada, y en ello radica su mayor interés.

El libro se inicia con tres ensayos sobre la metodología del taller e ideas sobre la enseñanza de la arquitectura en el PFC, cuya utilidad radica en darle contexto académico al contenido del libro. Los indicadores sobre Lima, a manera de gráficos, ofrecen datos estadísticos dispersos, de diversa índole, que introducen la problemática urbana que los proyectos atienden con sus respectivas propuestas.

Lo más destacado —y con mayor volumen— es la selección de más de treinta proyectos de estudiantes del taller, cuyas propuestas arquitectónicas se exponen en detalle. El libro, por lo tanto, es también una radiografía de la producción académica de los años 2009-2014 de Arquitectura PUCP, que demuestra una maduración como escuela.

Ha sido una apuesta inteligente de los editores organizar los proyectos en seis categorías, aun cuando las propuestas no hayan sido concebidas originalmente de ese modo por los alumnos. Definir y sistematizar estas estrategias es también un aporte importante del libro, en una ciudad cuyo desarrollo carece de norte. En ese sentido, la clasificación resulta una conclusión implícita al libro y un aporte teórico significativo a la problemática urbana de Lima.

Revisar estos proyectos es imaginarse una Lima diferente, mejor, más humana, accesible y sostenible. Un libro pertinente para la discusión actual sobre Limas, de obligatoria revisión para cualquier interesado en arquitectura de impacto urbano y que debería estar en las mesas de las instancias de gobierno local. **Andrés Solano**

2. El paisaje peruano

Jean Pierre Crousse

Arquitectura PUCP Publicaciones, 2016, 172 páginas
17 cm × 24 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786123172145

A la hora de plantearse la agenda principal para el desarrollo del Perú, resulta inevitable reparar en las deficiencias de infraestructura; más aún, al comprobar que el clima y la geografía se empeñan en cuestionar periódicamente nuestros modos de habitar el territorio. Aluviones, temblores, lluvias torrenciales y sequías son quizá

muestras del carácter de los Andes, pero lo cierto es que siguen planteando desafíos a la hora de planificar un desarrollo que intervenga en esta geografía o, más actual aún, en este paisaje.

El paisaje peruano, de Jean Pierre Cousse, es el resultado de un proceso de investigación en torno a un tema que, en la arquitectura, viene reconfigurando el valor y rol en el espacio público y, principalmente, en la escala territorial: *el paisaje*. Esto, no solo desde el punto de vista del proyecto arquitectónico, sino también con un fuerte impacto en estudios e investigaciones académicas.

El libro selecciona y expone un campo referencial sobre el paisaje; ahí se ubican y cuestionan las civilizaciones precolombinas de los Andes centrales, sobre todo las que habitaron en el actual territorio peruano. ¿Es posible caracterizar a este colectivo cultural ancestral como una sociedad paisajística? La respuesta, apelando a casos, es contundentemente afirmativa. Se desarrolla, entonces, la visión cultural específica de este sistema de paisaje, y se reconoce su supervivencia en la cosmogonía de comunidades de los Andes y de la selva, lo que constituye un patrimonio vivo.

El autor reabre una discusión fundamental a la hora de cruzar las experiencias de las culturas ancestrales y el sistema administrativo que define políticamente el territorio peruano. La administración y la lectura del territorio se vuelven a revisar, ahora desde la perspectiva del paisaje, reafirmando la transversalidad como sistema y legado. Se trata de un texto fundante, que abre un campo de gran importancia que puede ayudar a un desarrollo contemporáneo tanto de la investigación como del país. **Rafael Zamora**

3. Otro urbanismo para Lima

Más allá del mejoramiento de barrios

Jitka Molnarová, Luis Rodríguez Rivero,
Álvaro Espinoza Benza y Ricardo Fort Meyer
(Editores)

Universidad Científica del Sur, Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (PUCP), Grupo de Análisis para el Desarrollo, Grupo de Investigación (PUCP), 2017, 240 páginas
24 cm x17 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786124276040

Lima es la única capital de América Latina que no cuenta, a la fecha, con un programa de mejoramiento integral de barrios serio y de largo aliento. Si bien este tipo de programas se instituyeron en la región en la década de 1990 —con Favela Barrio, en Río de Janeiro, como el más importante—, a partir de las nuevas políticas neoliberales impulsadas por los organismos internacionales (el Banco Internacional de Desarrollo, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, entre otros)—, será en la primera década de este siglo, con la bulliciosa difusión de las intervenciones en Medellín, cuando este modo de intervención se perciba como la solución a todos los males de los barrios populares.

Entre el 2011 y el 2014 la Municipalidad Metropolitana de Lima implementó el programa Barrio Mío, pensado inicialmente para mitigar las zonas en riesgo de la ciudad ante la eventualidad de un sismo de fuerte magnitud. El programa se movió inicialmente entre el paradigma de los Proyectos Urbanos Integrales (PUI) de Medellín y la urgencia de construir escaleras y muros de contención,

hasta que la especificidad de los procesos de formación de los barrios limeños permitió la configuración de un programa que, lejos de maquillar la pobreza con espacios públicos renovados, buscara enfrentar los problemas de fondo, que mantienen a una gran parte de la población en una condición de marginalidad inaceptable.

Acabado el período municipal, y como parte de la «tradición» institucional peruana, el programa se desactivó y no fue sustituido. Tres años después, parte del equipo responsable hace una evaluación crítica de lo trabajado, y busca evidenciar que los problemas sobre los que se discute hace más de setenta años tienen solución; que la combinación de una lectura científica y multidisciplinaria —herramientas creadas desde la misma realidad—, la participación de los constructores reales de esta ciudad y el diseño de una política pública sostenible en el tiempo permitirían resolver la situación de más de un millón de limeños en situación de riesgo y pobreza urbana.

Seguros de la importancia de este aporte al debate urbano, el CIAC-PUCP, la UCSUR y GRADE presentan un conjunto de ensayos que, partiendo de distintas disciplinas, analizan y evalúan el trabajo del Programa en sus cortos tres años de producción. El libro resulta, así, un documento fundamental para que los especialistas puedan seguir trabajando en la integración y mejora de las condiciones urbanas de los ciudadanos. **Sharif Kahatt**

4. Kumbh Mela **Mapping the ephemeral megacity**

Rahul Mehrotra y Felipe Vera
(editores)

Hatje Cantz, 2015, 448 páginas

17.5 cm × 23 cm / Idioma: inglés / ISBN: 9783775739900

Kumbh Mela es el nombre de la mayor concentración temporal de personas en el mundo. Motivada por cuestiones espirituales, esta fiesta reúne por unas semanas a decenas de millones de concurrentes, en la confluencia de los ríos Ganges, Yamuna y Saravasti, en la India. Cada vez que ocurre, se monta una superficie de alrededor de cincuenta kilómetros cuadrados de infraestructura urbana para garantizar el ritual y la seguridad de todos los participantes. Lo edificado se desmontan un par de meses después, cuando los ríos han aumentado su cauce e inundan el terreno. Una ciudad equivalente a dos tercios del tamaño de Manhattan aparece y desaparece con total naturalidad y regularidad. Este fenómeno excepcional lo registra para nosotros el libro *Kumbh Mela. Mapping of Ephemeral Megacity*, editado por Rahul Mehrotra y Felipe Vera.

A partir de una aproximación multidisciplinaria de siete unidades académicas de la Universidad de Harvard, se mapea el fenómeno para entender las estrategias que hacen posible una ciudad instantánea del calibre mencionado. Unidades de investigación compuestas por expertos en gestión, urbanismo, salud pública, seguridad, derechos humanos, ciencias y artes, negocios y arquitectura juntan sus esfuerzos no solo para entregarnos una documentación exhaustiva de lo que sucede a partir de la experiencia directa, en el trabajo de campo, sino también para extraer las estrategias que podrían ser extrapoladas a la acción en otros contextos.

Ensayos, tablas estadísticas, esquemas de gestión, planos territoriales, detalles de arquitectura, testimonios, se reúnen en este libro

para dar cuenta de la complejidad de la operación. Un especialmente potente reportaje de imágenes del lugar, de sus procesos y de sus actores completa el registro y le da un rostro y una imagen a los procesos de escala aparentemente inabarcable que constituyen el Kumbh Mela. Lejos de ser una curiosidad por su carácter excepcional, el Kumbh Mela y su registro a partir de este libro son hoy de una tremenda actualidad. La agenda de desplazamientos forzados de poblaciones por cuestiones bélicas, desastres ecológicos o eventos climáticos devastadores interpela a las disciplinas que organizan nuestra convivencia en el espacio. Temporalidades de acción radicalmente distintas a la de los procesos de la ciudad tradicional, pero que resultan de gran trascendencia para la reubicación en casos de emergencia y eventos desafortunados como los que han sacudido al Perú en los últimos meses. **Paulo Dam.**

5. Walter Weberhofer **El proyecto moderno en el Perú** *Universidad de Lima*

Fondo Editorial Universidad de Lima, 2016, 330 páginas
17 cm × 24 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9789972453441

En el año 2014, por iniciativa de la carrera de Arquitectura de la Universidad de Lima se publica el primer número de la colección Encuentros, dedicado al arquitecto Héctor Velarde. Esta colección, que reúne a los mayores exponentes de la arquitectura peruana contemporánea, propone saldar una parte de la deuda que tenemos con aquellos arquitectos que, con su esfuerzo y ejemplo, han sido responsables de la formación de generaciones completas de profesionales de la Arquitectura y han construido parte del legado arquitectónico de nuestras ciudades. Como parte de esta colección, el segundo número, publicado el 2016, está dedicado al arquitecto Walter Weberhofer, cuya obra —de innegable audacia estructural, cuidadoso emplazamiento e innovadora propuesta para la generación del espacio y su lógica geométrica— constituye hoy uno de los más importantes referentes de estudio espacial e histórico contemporáneo de la arquitectura en el Perú.

El libro presenta una cronología con parte de la vida y obra emblemática de Walter Weberhofer, haciendo énfasis en los proyectos más importantes de su carrera profesional. Asimismo, empleando ensayos, se descubre en parte quién fue el arquitecto y cómo se construyó a través del tiempo para llegar a ser hoy objeto de estudio.

Finalmente, se profundiza en cinco proyectos arquitectónicos a través de artículos con una mirada particular, en los que se evidencia el contexto político-social en el que estuvieron insertos y por el cual se desarrollaron, así como parte de su historia y aporte espacial. La publicación proporciona valioso material gráfico, fotografías de obra en estado actual, dibujos originales, planimetría reelaborada por estudiantes para análisis formales compositivos, y un ejercicio de levantamiento planimétrico y construcción de maquetas de los proyectos más importantes del balneario de Santa María del Mar.

Es necesario mantener en la memoria los proyectos que constituyen referentes valiosos de la arquitectura representativa del Perú; y para cumplir el objetivo, este libro se presenta como un importante aliado. En una sociedad en donde la arquitectura moderna

representativa se pierde día a día —paradójicamente, en pos de una ciudad moderna—, la colección Encuentros es una fuente generadora de memoria para las nuevas generaciones. **Ricardo Huanqui**

6. Arequipa como paradigma Introspecciones americanas de inicios del siglo XX en busca de una arquitectura propia

Gonzalo Ríos

Universidad Católica de Santa María, 2015, 234 páginas
18 cm × 25 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786124519895

El libro muestra el papel de la arquitectura arequipeña en la generación de una propuesta arquitectónica de carácter americanista. Expone sus relaciones con los movimientos o expresiones que esta connotación aborda, y cómo la edificación colonial arequipeña influye en los discursos y la obra del movimiento nacionalista argentino, principalmente en Ángel Guido y Martín Noel: según el texto, ambos encuentran en ella la mejor expresión americana de la fusión hispano-indígena. El autor identifica y registra, además, el uso de algunos de sus elementos tipológicos e iconográficos en la edificación de Buenos Aires, menciona como ejemplos la casa de Ricardo Rojas, la sede del diario *La Nación* de Buenos Aires o la Villa Anchorena.

Posteriormente muestra la influencia arequipeña en la producción de arquitectos e investigadores limeños de influencia nacional, como Héctor Velarde, Emilio Harth-Terré y José Álvarez Calderón. Muestra, por ejemplo, cómo el Teatro Municipal de Arequipa —diseñado por Álvarez Calderón— o el Hotel de Turistas de la misma ciudad construyen una materialidad basada en elementos tradicionales como los presentes en la Casa Ricketts.

Este libro constituye un gran aporte no solo porque permite entender mejor el patrimonio arquitectónico colonial, sino también porque muestra cómo han sido utilizadas o reinterpretadas las corrientes arquitectónicas de principios del siglo XX. Otra contribución importante es que estudia ciertos edificios emblemáticos de la ciudad y los contextualiza en el devenir de la arquitectura nacional e internacional.

Renato Manrique.

7. Cajas Mario Montalbeti

Arquitectura PUCP Publicaciones, 2016, 170 páginas
17 cm × 24 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786123172152

«Hay ciertas imágenes que no se pueden evitar». Con esta frase del lingüista suizo Ferdinand de Saussure, Mario Montalbeti marca el inicio de *Cajas*, libro que, como señala el autor, surgió de las reflexiones originadas por la serie pictórica del mismo nombre, presentada por Mariella Agois en el 2008. Luego, adelantos del discurso se presentaron en conferencias en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lovaina-la-Nueva (Bélgica) y en la Facultad de Arquitectura PUCP, hasta la primera edición del libro, en el 2012.

Prescindiendo de las pautas convencionales de redacción, el libro se estructura sobre la base de enunciados cortos y precisos que

indagan sobre los procesos semióticos y la complejidad desplegada en su aplicación en el análisis de la imagen. El término «caja» —y sus variantes: caja 3d, caja 2d, caja 1d— se presenta como una metáfora para revisar —de forma dinámica y pedagógica— los sistemas de signos, las asociaciones entre significantes y significados, las pautas representacionales y sus distintos niveles de lectura, todo en el marco de los procesos de la comunicación. La «promesa» de la representación y el concepto de sentido se analizan entre nociones dicotómicas como adentro/afuera o visible/invisible, además de nutrirse de diversas referencias a autores como Ferdinand de Saussure, Jacques Lacan, Charles Sanders Peirce y Theodor Adorno. Avanzada la revisión, el autor plantea una aplicación casuística en la obra de arte, retomando para esto un retrato, autoría del fotógrafo puneño Martín Chambi. Así, se analiza el momento de «desfase» del objeto respecto a sí mismo, aquella «promesa estética» necesaria para trascender de lo cotidiano hacia lo artístico.

Con *Cajas*, Mario Montalbeti nos presenta un ejercicio de pensamiento lúcidamente estructurado, que se refuerza además con los pertinentes dibujos de Gabriel Alayza y el importante trabajo gráfico de Ralph Bauer. En resumen, un libro valioso por su contenido, forma y concepto. **Victor Mejía**

8. Utopías construidas Las unidades vecinales de Lima

Sharif S. Kahatt

Fondo Editorial PUCP, 2015, 520 páginas
17 cm × 20 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786123170769

Utopías construidas recorre la historia urbana de la Lima moderna (1945-1975) observando cuatro obras fundamentales, que el texto asocia a otras tantas formas de entender la vivienda y la ciudad: desde el *racionalismo bucólico* de la Unidad Vecinal N.º 3, el *funcionalismo regional* de Matute y la *experiencia monumental* de San Felipe, hasta llegar a la que quizá sea la experiencia de arquitectura moderna peruana más conocida en el mundo, la *obra-abierta colectiva* de PREVI.

El trabajo de Kahatt esclarece con rigor y profundidad el origen y la evolución de estas y otras realizaciones, y el concepto mismo de unidad vecinal, lo que bastaría para justificar su lectura. Sin embargo, el valor del libro va mucho más allá. Primero, porque, tratando una historia local, la del *proyecto moderno peruano*, no solo matiza el relato historiográfico oficial, sino que ofrece argumentos para entender cuestiones que incumben a la actualidad de la arquitectura en todo el mundo.

Los límites del proyecto y el rol político y social del arquitecto, la posibilidad de incorporar al usuario en los procesos de construcción a través de la obra abierta, el potencial de la vivienda como generador de urbanidad o el valor icónico de la vivienda colectiva son temas que encuentran en la historia reciente del Perú un intenso desarrollo con la participación de personajes como Belaúnde, Matos Mar, Ciriani o Peter Land, y convierten a *Utopías construidas* en un aporte fundamental para el debate contemporáneo.

La de Kahatt es, además, una voz crítica y comprometida con su tiempo, que entiende la necesaria relación entre historia

y proyecto, y que se enfrenta a la falta de calidad arquitectónica y urbana de nuestras ciudades ofreciendo argumentos positivos, herramientas y estrategias operativas.

Trabajos como este demuestran que si el «problema de la vivienda» sigue vigente, tanto o más urgente es que la vivienda y su arquitectura sean capaces de generar ciudad. Profusamente ilustrado, incluso con elegantes dibujos del autor, el libro es de lectura obligada para quien quiera imaginar un futuro mejor y construir en él nuevas utopías. **Sergio Martín Blas**

9. La ciudad ilegal Lima en el siglo XX

Julio Calderón Cockburn

Punto cardinal, 2017, 398 páginas

15 cm x 20 cm / Idioma: castellano / ISBN: 9786124709807

La editorial Punto Cardinal ha tenido el acierto de entregarnos una segunda edición del libro *La ciudad ilegal* que publicara por primera vez Julio Calderón el año 2005. Este trabajo constituye el más importante aporte a la comprensión del rol que adquirió la barriada en el proceso de urbanización de Lima durante el siglo XX. Una de sus principales conclusiones es que las barriadas fueron resultado, en parte, de una política urbana orientada a ofrecer suelo en lugar de vivienda a los sectores sociales más pobres, para luego desarrollar acciones de regularización de tierra y consolidación urbana. Al respecto, el autor destaca que el apoyo a la consolidación de la barriada, antes que un acto técnico y administrativo, fue aprovechado por los gobernantes como un modo de obtener lealtades políticas.

En la presente edición, destaca como aporte novedoso un prefacio que ofrece una mirada a lo que viene ocurriendo con las barriadas desde la década de 1990 hasta la actualidad. Resulta sugerente porque plantea ejes de discusión importantes, que interpelan ciertos enfoques aceptados sobre el proceso de formación y consolidación de barriadas. En lo que toca al aporte de las políticas públicas, afirma que en las últimas dos décadas ha continuado el acceso ilegal e informal al suelo, con la consecuente persistencia de la política de reconocimiento paulatino de invasiones. En este escenario, observa que las políticas de titulación han tenido un impacto mínimo como acceso al crédito hipotecario, mientras que programas públicos como Techo Propio han tenido poco efecto y de carácter fragmentado. La promocionada política de formalización ha tenido, así, impactos mínimos en el desarrollo urbano de barriadas.

Por otro lado, a partir del estudio reciente de los barrios urbanos marginales (BUM) el autor cuestiona la imagen romántica de conquista de ciudadanía social de esta forma de urbanización. Advierte, por una parte, que los procesos actuales de ocupación de suelo tienen como actores a diversos traficantes de tierras públicas, mientras que, por otra parte, las familias de ocupantes desarrollan lógicas más individuales, a diferencia de la imagen comunitaria que se tenía en el siglo XX.

En suma, se trata de una lectura indispensable para todo aquel interesado en conocer los procesos de urbanización ilegal en Lima,

que permite observar comparativamente cambios y permanencias entre las barriadas que surgieron a mediados del siglo XX y las que se han venido formando en el presente siglo, así como las políticas públicas sobre vivienda y suelo urbano que se dieron como respuesta. **Pablo Vega Centeno**

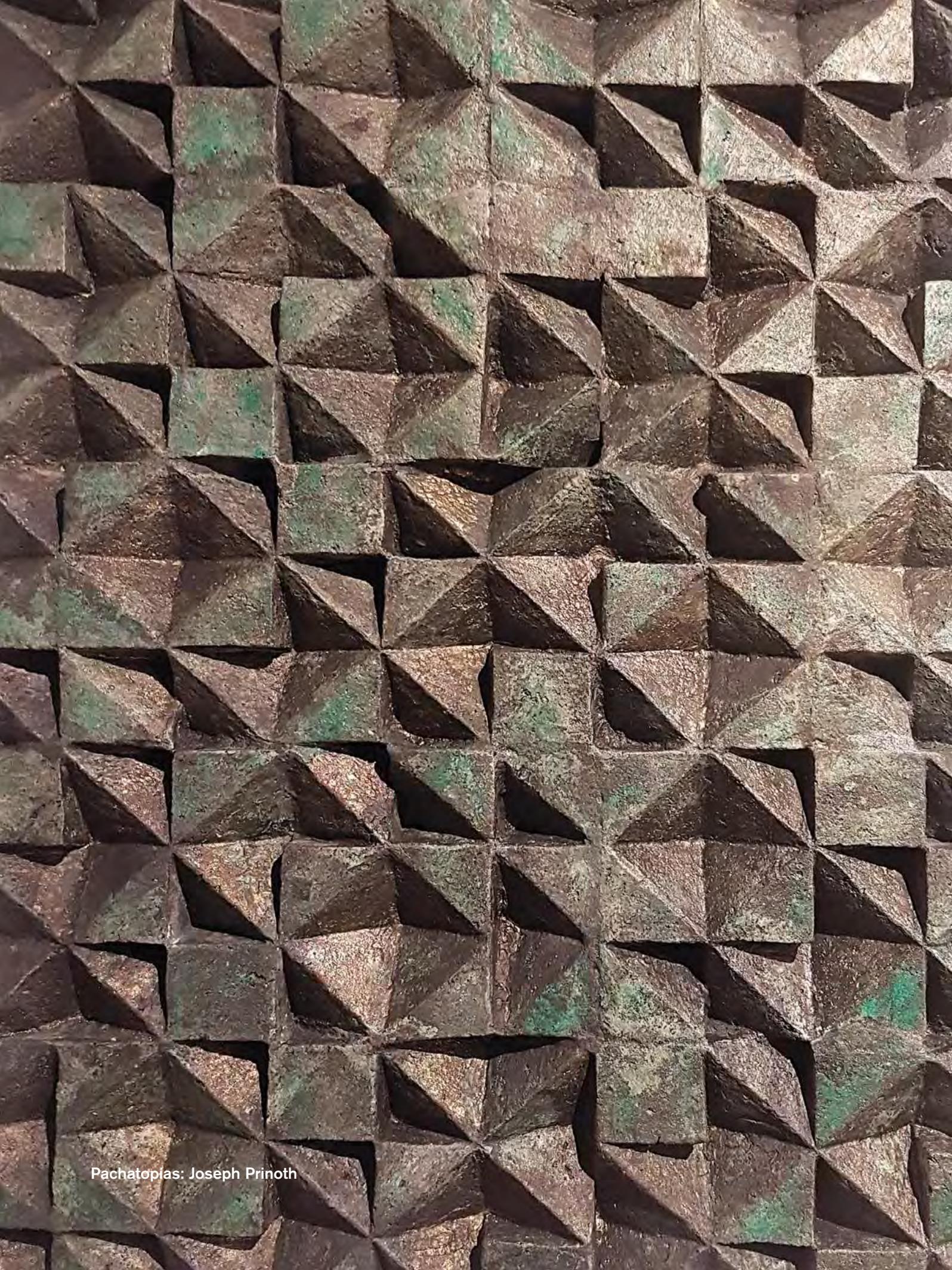
Pachatopías

Exhibición colectiva

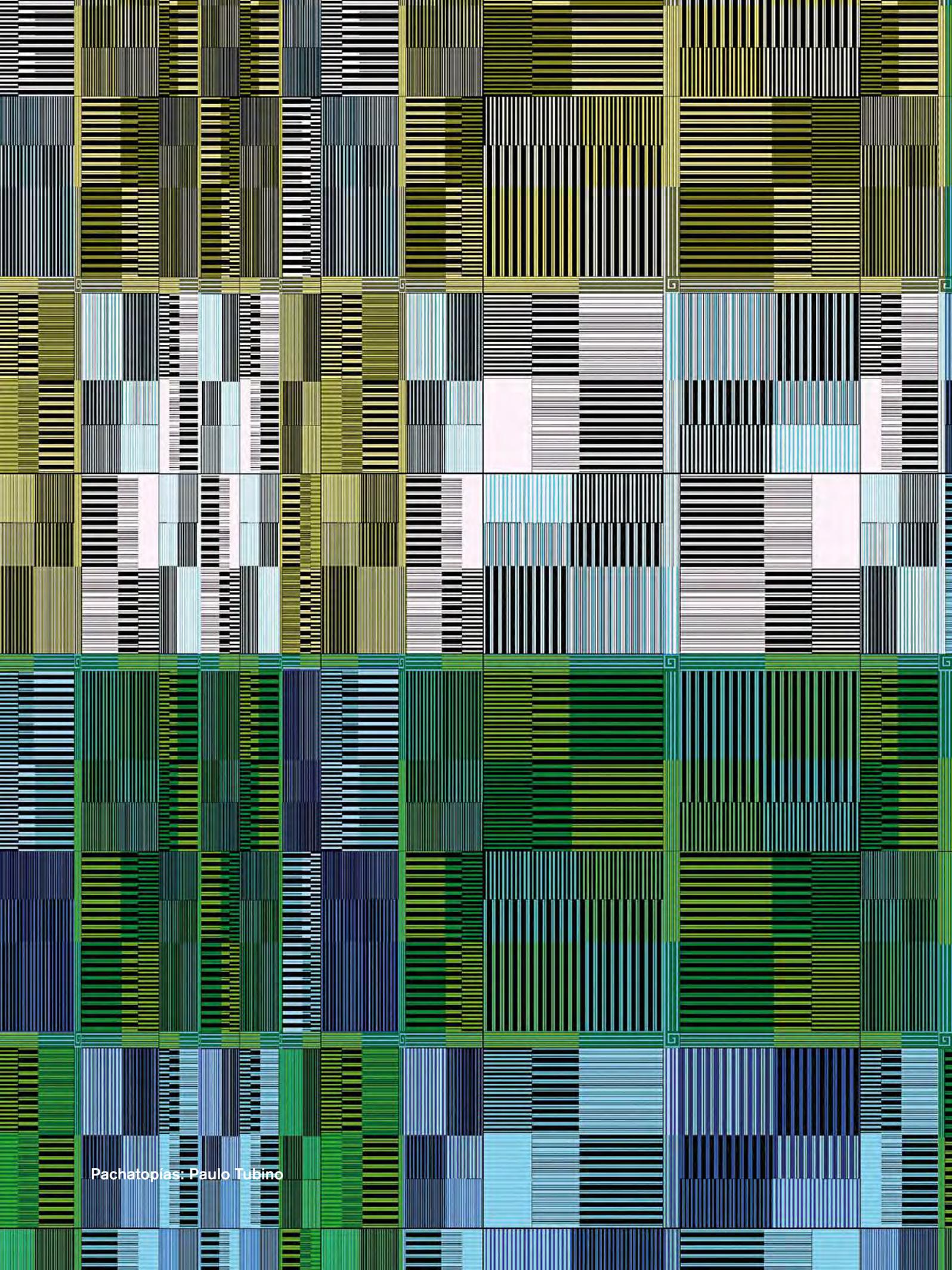
Pachatopías presenta una oportunidad innovadora para repensar la cultura precolombina y su impacto en la sociedad contemporánea, así como la construcción de nuestra identidad en las expresiones formales-materiales, el arte, la arquitectura, el diseño, la performance, las artesanías, la ropa, los tejidos, los objetos utilitarios. Todo esto propone una nueva mirada para la inspiración e integración de nuestro legado precolombino.

Principios como la dualidad, complementariedad, relacionalidad, correspondencia y reciprocidad, mantenidos a través del tiempo, se vuelven poderosas herramientas para entender y estudiar la cultura precolombina, y sus diversas expresiones. Entender que la percepción, lo sensorial, la experiencia y la intuición, son de gran importancia en el pensamiento andino y su manera de adquirir conocimiento están sobre la razón y lo objetivo.

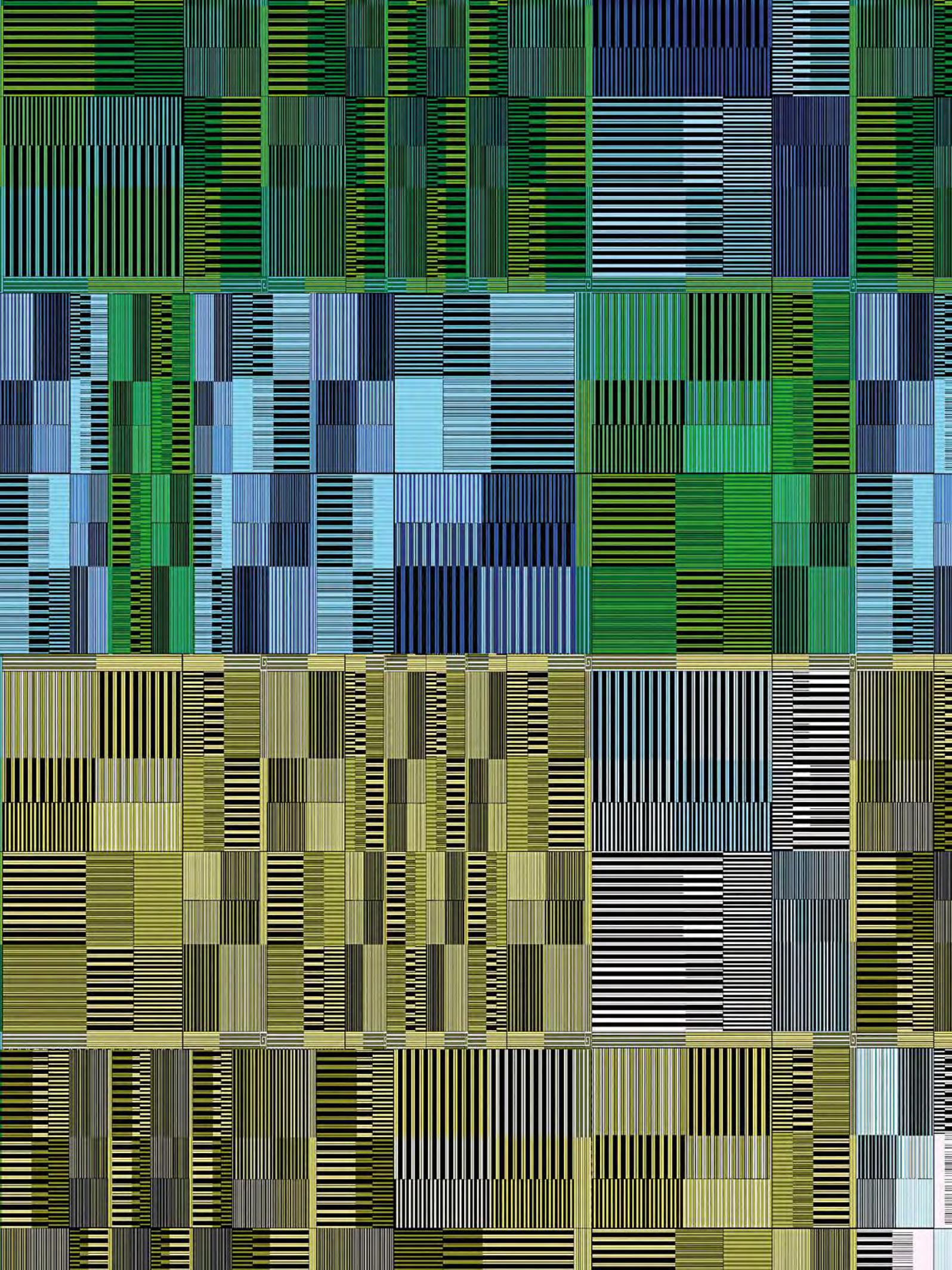
En el mundo precolombino, la aparición del tejido precede por 6000 años a la cerámica. El proceso textil estructura también la cosmovisión, las sociedades y sus relaciones. Siendo en definitiva la expresión material más importante e influyente del mundo precolombino y el determinante de sus códigos. Al mirar un tejido precolombino estamos viendo el alma de una cultura. Nuestra exploración no pretende retornar a la mirada nostálgica de una cultura pérdida e indescifrable, ni mucho menos imitar sus composiciones formales o ideologías. Pretendemos apropiarnos de nuestro patrimonio para contar un nuevo relato, entretejer nuevas relaciones, queremos entendernos desde ahí.



Pachatoplas: Joseph Prinoth



Pachatopias: Paulo Tubino



Plan Selva
XVII Bienal de Arquitectura,
Urbanismo y Artes del Perú
Premiación

En el marco de la XVII Bienal de Arquitectura, Urbanismo y Artes del Perú 2016, se otorgó el premio «Hexágono de oro», en la categoría Arquitectura, al Plan Selva y a sus autores, equipo conformado por docentes y egresados de la Facultad de Arquitectura PUCP.

Brigadas en frontera
XX Bienal de Arquitectura en Quito 2016
Premiación internacional

«Brigadas en frontera», iniciativa del Ministerio de Educación del Perú a través del Plan Selva, ganó en la categoría «Hábitat social y desarrollo» de la XX Bienal de Arquitectura de Quito 2016. El proyecto propone alternativas de agua y saneamiento para zonas remotas de nuestra Amazonia.

El Lugar de la Memoria
Premio Oscar Niemeyer 2016
Premiación internacional

El 16 de noviembre del 2016 —en el marco de la XX Bienal Panamericana de Arquitectura de Quito—, los arquitectos y docentes de Arquitectura PUCP Sandra Barclay y Jean Pierre Crousse recibieron el Premio Oscar Niemeyer 2016 por su obra El Lugar de la Memoria.

Maestros antiguos
Conferencia internacional

El 30 de noviembre del 2016, en la Facultad de Arquitectura PUCP, el arquitecto Emilio De la Cerda (Chile) presentó la conferencia «Maestros antiguos». Emilio De la Cerda es director de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Trabajos de estudiantes
de Arquitectura PUCP
Reconocimiento internacional

Archdaily.com publicó los mejores proyectos realizados por estudiantes de diversos países en el 2016. De los 36 proyectos, provenientes de 20 países, 5 son del Taller V de la Facultad de Arquitectura PUCP, dirigido por los arquitectos Felipe Ferrer y Peter Seinfeld.

UN-Hábitat
Arquitectura PUCP
Convenio internacional

La Facultad de Arquitectura PUCP y UN-Hábitat suscribieron un convenio para trabajar en conjunto a través de intercambios de conocimientos, estudiantes, profesores, prácticas y publicaciones, para lograr las metas globales de desarrollo sostenible.

**Arqto. Frederick Cooper,
miembro honorario
Royal Institute of British Architects**
Reconocimiento internacional

El 30 de enero, el arquitecto Frederick Cooper, primer decano y fundador de la Facultad de Arquitectura PUCP, fue nombrado miembro honorario del Royal Institute of British Architects, RIBA. Frederick Cooper es el primer latinoamericano en recibir dicho nombramiento

**Museo de sitio Pachacámac
Obra del año 2017**
Premiación internacional

El Museo de sitio Pachacámac, obra de los arquitectos y docentes de Arquitectura PUCP Rodolfo Cortegana y Patricia Llosa, obtuvo el premio «Obra del año 2017», concurso organizado por la página web ArchDaily, que incluye trabajos de diversos países del mundo.

El canal Surco. Limápolis 2017
Workshop internacional

Del 5 al 11 de marzo, Arquitectura PUCP organizó *Limápolis. El canal de Surco en el tejido urbano de Lima*, taller dirigido por el arquitecto y docente de Arquitectura PUCP Gonzalo Benavides. Además de profesionales locales, participaron arquitectos provenientes de Bélgica, Chile, Colombia, Ecuador, España, Inglaterra, Italia y Venezuela.

Enseñanza del proyecto
Conferencia internacional

El 30 de marzo, en la Facultad de Arquitectura PUCP, el arqto. Jean-François Mabardi (Egipto) presentó la conferencia «Enseñanza del proyecto: testimonios de una experiencia pedagógica». Jean-François Mabardi es docente de la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica.

Architecture as frame and reframe
Conferencia internacional

El 3 de abril, en la Facultad de Arquitectura PUCP, el arquitecto Taku Sakaushi (Japón) presentó la conferencia «Architecture as frame and reframe». Taku Sakaushi es docente investigador de la Universidad de Tokio.

**Arqto. Jean-François Mabardi
Doctor Honoris Causa
Pontificia Universidad Católica del Perú**
Reconocimiento internacional

El miércoles 12 de abril, en el Auditorio de Humanidades PUCP, se nombró Doctor Honoris Causa al arqto. Jean-François Mabardi (Egipto), en reconocimiento a sus méritos como docente, investigador y difusor de los estudios sobre arquitectura a través de la cooperación internacional.

El paisaje como patrimonio / Los territorios como espacios vulnerables

Pocas veces se recuerda —y muchas veces se ignora— el rol de la arquitectura para crear, mejorar y salvaguardar los «espacios naturales» creados y definidos por el ser humano en su desarrollo. La *Revista A - Arquitectura PUCP*, proyecta la publicación de sus dos siguientes ediciones, *A10* y *A11*, centrando su debate en torno a las nociones y preocupaciones referidas al paisaje y el territorio. Estos temas le atañen no solo a la disciplina arquitectónica; ambos son de interés general, dado que están íntimamente relacionados con el desarrollo social, cultural, y económico del país.

Al analizar «el paisaje como patrimonio» y «los territorios como espacios vulnerables» se pone en cuestión el valor de crear paisajes culturales, la pertinencia de proyectar desde la experiencia las intervenciones «ingenieriles de infraestructura» y la necesidad de investigar —desde la arquitectura— la ocupación del territorio y el riesgo social, cultural y económico que acarrea.

Para las dos próximas ediciones planteamos la generación de un cuerpo de ensayos y proyectos que planteen una reflexión sobre estos dos temas esenciales para el hábitat: **el paisaje y el territorio**. De este modo, con los números *A10* y *A11*, así como con los sucesivos, continuaremos aspirando a que la arquitectura, el paisaje, la ciudad y el territorio se conviertan en temas de discusión e interés público.

Solicitamos a los interesados en publicar sus proyectos de intervención, así como ensayos de reflexión y crítica, que envíen sus colaboraciones, hasta el **15 de septiembre del 2017**, al correo revista.a.pucp@gmail.com para que el equipo editorial de la revista pueda considerar su publicación.

Publicación de proyectos: enviar un archivo de Word con los datos de identificación del autor (nombre y apellidos, u oficina, de ser el caso), así como un texto descriptivo del proyecto de alrededor de 400 palabras. Las ilustraciones deberán estar numeradas, tener una resolución mínima de 300 DPI y estar adjuntadas en formato JPG o TIFF, de una dimensión de A5 o similar (15 × 21 cm). Los pies de las ilustraciones, también numerados, deben incluirse en la parte final del archivo de Word.

Publicación de ensayos: enviar un archivo de Word con alrededor de 3000 palabras, incluidos pies de fotos y notas. Las imágenes deben adjuntarse en formato JPG de 300 DPI, numeradas. Normas de citado PUCP.

+INFO

<http://facultad.pucp.edu.pe/arquitectura/publicaciones/>

A

10-11

Proyectos ciudadanos

José Bauer
 Augusto Román
 Ginés Garrido
 Francisco Burgos
 Mariana Leguía
 Angus Laurie
 Felipe Ferrer
 Enrique Ciriani
 Fabry Avalo
 Taller de diseño avanzado (UPC)
 Elisa Silva
 Marta Morelli
 Paola Vígano
 Aldo Mantovani
 José Miguel Victoria
 CONURB

Ensayo

Sharif S. Kahatt
 Mijail Mitrovic
 Claudio Cuneo
 Diego Vivas
 Carlos Santibáñez
 Alejandro Navarro

Taller

Paola Nicolacci
 Luciana Miovich
 Kevin Malca

Archivo

Werner Lange
 Fredy Quispe

Actualidad

Gonzalo Benavides
 Paulo Dam
 Andrés Solano
 Rafael Zamora
 Sharif S. Kahatt
 Ricardo Huanqui
 Pablo Vega Centeno
 Víctor Mejía
 Sergio Martín Blas

El proyecto urbano
El paisaje peruano
Otro urbanismo para Lima
Kumbh Mela
Walter Weberhofer
Arequipa como paradigma
Cajas
Utopías construidas
La ciudad ilegal
