



# LA CIUDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO COMO PUENTES ENTRE LOS VALORES DEL PERÚ Y LA UNIÓN EUROPEA

**PREMIO UNIDOS EN LA DIVERSIDAD DEL CONCURSO NACIONAL  
DE ENSAYO PARA ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS**

**JUAN MANUEL DEL CASTILLO CÁCERES**

Teniendo como objetivo difundir entre los estudiantes universitarios un mejor conocimiento de los valores de la Unión Europea, la Embajada de Francia en el Perú y la Pontificia Universidad Católica del Perú, convocaron en el año 2008 la edición del premio Unidos en la Diversidad a la presentación de un ensayo de carácter individual que responda a la pregunta ¿qué puente o camino común enlaza al Perú con los valores de la Unión Europea? de manera crítica y condecoradora del Perú. Así, tras la evaluación del jurado, se condecoró con el primer puesto a Juan Manuel del Castillo, estudiante de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la PUCP con el tema “La ciudad y el espacio público como puentes entre los valores del Perú y la Unión Europea”.

Las características que la evolución urbana de nuestras ciudades ha presentado, tanto en la época colonial como posteriormente en la República, han ido siempre de la mano con los valores propugnados por el continente europeo en distintos períodos históricos. Estos han tomado forma construida para quedar plasmados en nuestra memoria, aún cuando hoy en día estos valores se encuentren en franca y lamentable reformulación.

Desde la revisión de los principales momentos en el proceso de formación de nuestras urbes es que se pretende plantear el rol de la ciudad y su pluralidad como pergamino en el cual se encuentran escritas, para quien sepa darse el trabajo de leerlas y descifrarlas, las fórmulas y los símbolos para tender nuevos y más sólidos puentes con la sociedad europea contemporánea.

## CIUDAD COLONIAL

El establecimiento del régimen colonial en nuestros territorios significó la imposición de una forma hasta ese entonces desconocida de hacer ciudad en esta parte del Hemisferio. Totalmente distinta a la visión urbana sistémica de los incas y conformada más bien por un crisol entre el concepto y la tradición de ciudad grecolatina insertada a través del filtro español, fue el primer acercamiento que tuvimos con las formas urbanas del Viejo Mundo.

A partir de la sujeción del área andina a una metrópoli ubicada fuera de ella, lo que llegó del Viejo Mundo al nuevo se transformó por acción del medio geográfico. El expansionismo español penetró con tal intensidad, que para mediados del siglo XVI ya existían varias ciudades. Estas se establecieron no en territorios vírgenes, sino en territorios organizados, provistos de sistemas de regadíos, redes de comunicaciones y una estructura administrativa. La mayoría de estas fueron trazadas con un modelo único, basado

en la forma del damero, que constaba de manzanas rectangulares o cuadradas formadas por calles rectas que se cruzan a su vez.

Dentro de este modelo, la omisión de una manzana central originaba la formación de la plaza donde se instalaban la iglesia matriz (símbolo del poder religioso) y el cabildo (personificación del poder político). La planificación urbana en el Nuevo Mundo se convierte así en una “extensión trasatlántica del urbanismo europeo” (Kubler, 1964).

Entre los antecedentes de la ciudad colonial podemos mencionar las ciudades helenas hipodámicas y las ciudades romanas. Más cercano en el tiempo son las bastidas, ciudades fortificadas del siglo XVIII formadas en la guerra de los albigenses en Francia. Estas presentaban un plano reticular y se encontraban provistas de plazas rodeadas de portales en la tradición romana de ciudad tipo campamento militar o *castrum*.

Desde otro punto de vista, el siglo XVI coincide con la difusión del Renacimiento en Europa. La aplicación de la retícula puede verse entonces como una extensión del concepto renacentista de la ciudad como centro organizado de poder y administración, cuya forma debía ceñirse lo más estrechamente posible a ideales de lucidez y racionalidad (García-| Bryce, 1980). Hay que resaltar que en aquella época se venían produciendo en Europa (especialmente en Italia) una serie de cambios coyunturales tanto en el campo cultural como en el social que señalarán el paso de la Edad Media a la Edad Moderna, de la vieja cultura teocéntrica medieval a un nuevo orden intelectual profano que se centrará en el hombre y la naturaleza, aunque siempre en un ámbito cultural netamente cristiano (Cañellas, 2007).

No es sorprendente que los dos tipos arquitectónicos más difundidos durante el período colonial fueran, casualmente, la casa y la iglesia. Avanzado ya el proceso de conquista y coincidi-

endo con la Contrarreforma de la que España fue uno de los principales centros, la Iglesia como institución tuvo un papel preponderante en el desarrollo de la vida política y cotidiana de la nueva sociedad americana.

Estas dos tipologías influyeron decididamente en la creación de la ciudad, al amoldarse al medio geográfico y social existente en las nuevas colonias. En Arequipa y el Altiplano, donde la arquitectura religiosa obtuvo características especialmente peculiares debido al medio, las iglesias hicieron gala de significativos aportes urbanísticos en su planeamiento. Sus atrios y plazas de entrada se fusionaron con la majestuosidad y misticismo de las plazas abiertas de los templos prehispánicos, convirtiéndose en importantes referentes de la memoria urbana como lugares de encuentro y a la vez ampliación de los recintos eclesiásticos para las masas que no entraban en ellos. Puno y la vasta zona del altiplano del Collao, por ser las puertas a la rica región minera de Potosí, fueron testigos de un intenso desarrollo de la actividad misional por parte de congregaciones religiosas como la de los dominicos, en primera instancia, y luego la de los jesuitas a finales del siglo XVI. Existió en esta región una intensa actividad de construcción de templos durante la primera década del siglo XVII, de la cual es muestra el contrato entre el gobernador de Chucuito y dos maestros de carpintería y uno de albañilería para el levantamiento de dieciséis iglesias, las cuales se encontraban ya terminadas o en construcción hacia 1601 (García-Bryce, 1980).

Los conventos, monasterios, colegios religiosos y sus templos fueron a su vez otros de los grandes aportes europeos a las nuevas urbes aparecidas en América. Establecidos en forma de pequeñas ciudades dentro de las mismas, estos ocupaban manzanas enteras siguiendo la distribución característica

de los claustros monacales del medioevo en Occidente, con amplios ambientes destinados a zonas de dormitorios de religiosos, bibliotecas, aulas, comedor, cocina, caballerías, cuartos de servidumbre, etcétera. Muy ligados a estos se encontraban también los hospitales, otra tipología venida del Viejo Mundo, donde se daba atención, además de a los enfermos, también a pobres y huérfanos bajo los conceptos cristianos de piedad y caridad con los que trabajaban las órdenes religiosas que los regentaban.

Otra región de gran importancia en este período es Ayacucho. Fundada en 1539 por Pizarro, la ciudad de Huamanga ubicada en este departamento adquiere una relevancia equivalente a la de la capital que durará hasta mediados del siglo XVIII, por ser un punto de paso obligado entre Lima y el Cusco. Tal era la vitalidad de Ayacucho por ese entonces, que la ciudad de Huamanga logró convertirse en sede de un obispado desde 1609 y de una universidad desde 1677.

Por último, la ciudad de Trujillo representa uno de los ejemplos más interesantes de ciudad colonial. Su trazado tan regular fue amoldado a una muralla ovalada o elíptica entre los años 1685 y 1687, construida debido a las incursiones de los corsarios comandados por el flamenco Davis. Son justamente estas características las que hacen de Trujillo la ciudad que más se acerca al ideal de ciudad renacentista en planta en nuestro país.

## **CIUDAD REPUBLICANA**

Con la llegada de la Independencia, que a pesar de operar un cambio político no significó un cambio en la estructura económica principal del país, surgieron nuevos ideales de progreso cultural fuertemente ligados a la Ilustración y en especial a la Revolución francesa (San Martín y Bolívar tomaron siem-

pre como referente el proceso vivido en este país europeo, así como el de la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica.) Si bien es cierto decae la influencia ejercida por España en los siglos anteriores, Europa siguió siendo el horizonte hacia el cual la intelectualidad fijaba sus metas y los modelos a seguir. El Perú republicano se perfila entonces como urbano y criollo, y la llegada de extranjeros, producto del incremento de la actividad comercial debido al auge de la agricultura de exportación, específicamente algodón y azúcar, incrementó esta tendencia. Existe una gran influencia británica en el campo de la industria, debido a la fuerte industrialización vivida por este país en el siglo XIX y a su hegemonía comercial. En la imagen de la ciudad, esto se vio reflejado en los edificios portuarios y en la arquitectura fabril.

En la literatura y educación fue el modelo francés el que se impuso al igual que en la arquitectura, sobre todo desde la década de 1880–1890 en adelante. Anteriormente habían sido los artistas y artesanos italianos, por la importancia de su rol en el desarrollo del arte hasta ese entonces, quienes llevaron la batuta en ese ámbito. Tanto es así que las cinco o seis obras de relevancia urbanística realizadas hasta antes de la Guerra del Pacífico fueron hechas por arquitectos italianos o descendientes de ellos (García-Bryce, 1980).

Durante los primeros años de la República se llegó a repensar el conglomerado de símbolos culturales que conformaban la base de la sociedad colonial, por considerársele una sociedad que debía ser superada, al menos en el papel. Este ánimo de renovación, proveniente de las altas esferas criollas, de la cual tanto el himno nacional (letra de José de la Torre Ugarte y música de José Bernardo Alcedo), así como la nueva bandera del Perú creada por el general José de San Martín, formaban parte fundamen-

tal, buscó instaurar en la memoria colectiva una serie de emblemas que distinguieran el “nuevo orden” que se pretendía (o se simulaba) establecer.

Sin embargo, estos proyectos no pudieron hacerse realidad hasta mediados del siglo XIX, en el que las arcas públicas infladas por el intenso flujo monetario proveniente de la fiebre del guano los convirtieron en posibilidad.

Quizás el proyecto de mayor relevancia durante los primeros cincuenta años de vida republicana, el cual estaba íntimamente relacionado al auge de las zonas portuarias y a los ideales de modernización de la infraestructura urbana, fue la construcción del Ferrocarril Lima–Callao, inaugurado en 1851, cuya estación se encontraba en el lugar que actualmente ocupa la plaza San Martín. Este coincidió con el establecimiento de las primeras industrias, cuya fuerza de arrastre haría del Perú uno de los países pioneros en la construcción de vías férreas en América, siendo Henry Meiggs el encargado del proyecto, quien posteriormente se encargaría a su vez del derribo de las murallas que rodeaban la capital.

Es necesario recalcar que los aires de renovación que se respiraban en nuestro país fueron incrementados por la creciente llegada de un gran grupo de ingenieros venidos del Viejo Mundo, quienes, contratados por los sucesivos gobiernos, cuyo precursor fue el de José Rufino Echenique entre 1851 y 1855, contribuyeron con su visión técnica y científica a la construcción de numerosos proyectos.

Entre ellos, dos polacos formados en Francia resultan de especial interés: Ernesto Malinowski, quien en 1852 contribuyó activamente a la formación de la junta de ingenieros (antecedente directo de lo que más tarde sería el Ministerio de Fomento), y Edward Jan Habich, más conocido como Eduardo de Habich, contratado por el Estado en

1869 para los trabajos de reparación del ferrocarril de La Oroya y luego fundador de la Escuela especial de Ingenieros de Construcciones Civiles y de Minas en 1876, la cual se convertiría más adelante en la Universidad Nacional de Ingeniería, cuna de los primeros ingenieros, arquitectos y urbanistas formados en el Perú (Semblanza de Eduardo de Habich, 2008).

Síntoma de esta tendencia renovadora, lo constituyen también la llegada del alumbrado a gas en la década de 1850 y sobre todo la cantidad de monumentos alusivos al heroísmo de la gesta independentista inaugurados durante el período. Siguiendo la tendencia de la capital, ciudades como Cusco, Chiclayo, Huancavelica, Huaraz, Puno, Piura, Tacna y Trujillo se embarcaron en una carrera por equipararse al fuerte impulso transformador emprendido por esta entre 1858 y 1869. Pronto una serie de relojes y pilas públicas, portadas, alamedas y renovaciones de plazas con bancas, plantaciones de sauces, obras de alumbrado y nuevos empedrados se sumaron a la ya larga lista de proyectos, muchos de los cuales fueron encargados directamente a países europeos como Bélgica y Francia, que desatan aquello que podría denominarse como toda una euforia del diseño urbano en el país (Majluf, 1994).

Entre los proyectos de gran envergadura en Lima se encuentra el Hospital Dos de Mayo, cuya construcción encargada a los arquitectos italianos Miguel Trefogli y Mateo Graziani se llevó a cabo entre los años 1868 y 1875 y fue realizado gracias a la Sociedad de Beneficiencia Pública de Lima.

La implementación de un hospital, con una nueva tipología de pabellones que se aíslan entre sí mediante grandes áreas verdes siguió el modelo recomendado por la Academia de Ciencias de Francia y cuya amplitud podría equipararse a lo que hoy sería

un equipamiento de carácter metropolitano, formaba parte de una iniciativa por dotar a la ciudad de un centro de salud que acabara con el hacinamiento sufrido en los últimos años por el hospicio de San Andrés de Barrios Altos, el único en funcionamiento desde la época colonial.

A pesar de todo, esta serie de proyectos no llegaron a formar parte de un plan conjunto a nivel urbano que tejiera hilos de relación entre ellos, sino que se dieron como acciones individuales que buscaban convertirse por sí mismas en paladines de una transformación a mayor escala de las ciudades en las que se llevaron a cabo, aunque esta aún no llegara en realidad, ni siquiera en el caso de Lima.

Hasta 1870, año en que el gobierno de José Balta contrata a Henry Meiggs para llevar a cabo el derribo de las murallas, la capital no había sufrido alteraciones sustanciales en cuanto a su forma urbana.

Este hecho constituye el primer paso contundente de la transformación de Lima de ciudad colonial a ciudad moderna. Es imprescindible añadir que además de la gran avenida de circunvalación que se ubicó en lugar de las murallas, con una serie de plazas y avenidas que penetraban la trama cuadrículada en el plano dispuesto por Luis Sadá en 1872 (Joffré, 2008), se adicionó un parque que uniría terrenos dentro de estas con otros de fuera y donde además se montaría un recinto que albergaría una versión limeña de los pabellones de exhibición de las ferias internacionales, donde se exponían los grandes avances tecnológicos de la época, desde las muestras de objetos fabricados en serie para la industria de la navegación e infraestructura ferroviaria, hasta productos naturales.

Es interesante notar cómo el Palacio de la Exposición constituye una nueva tipología, que en ciudades como Lon-

dres había servido para hacer todo un despliegue de las posibilidades de materiales considerados símbolos de modernidad y civilización como el hierro y el acero. Sin embargo, en nuestras tierras se adecuó al uso de la materia prima local, usando, además de las estructuras de fierro fundido, materiales tradicionales como la quincha, el ladrillo y la madera.

En el caso de los monumentos, el erigido a los héroes del Dos de Mayo, se inscribe en la historia como el primero fuera de la ciudad hasta entonces conocida, al inaugurarse en 1874, llevándolo consigo toda la carga de una ideología más que de una necesidad. El ideal del progreso parece justificar la escala del monumento, la cual era exorbitante comparada con el desarrollo de la ciudad para ese entonces.

Sin duda la imagen de aquella majestuosa escultura ubicada en un óvalo en el centro de la nada, cuyos vecinos más cercanos eran modestas viviendas de un piso, resultaba bastante extraña a simple vista.

Quizás a esto contribuya el hecho de que su diseño fuera convocado mediante una competencia en París y el encargo de su construcción a dos artistas franceses que expusieron su obra terminada por primera vez frente al Palacio de la Industria en los Campos Elíseos, encontrándose en perfecta armonía con el carácter monumental de sus vecinos de turno, como el Arco del Triunfo y la Plaza de la Concordia (Majluf, 1994).

Nos encontramos ante la particular figura del monumento como productor de ciudad. En el caso de la plaza Dos de Mayo, muy aparte del hecho de que primero se hiciera el monumento y después hacia 1925 las construcciones alrededor (lo cual no necesariamente es una práctica impropia de diseño urbano), lo importante a resaltar resulta la iniciativa de creación de nuevos

espacios de encuentro y reunión para la ciudadanía, práctica que, como veremos más adelante, se irá perdiendo con el pasar del tiempo, pues se tenía mucha fe en el poder de los espacios públicos y áreas verdes como pulmones que brindarían salubridad a una ciudad que hasta esa época ya había sufrido el azote de las pestes.

Pasada la hecatombe que significó el período de la Guerra del Pacífico entre 1879 y 1883, en la cual varias de nuestras ciudades y en especial la capital fueron totalmente arrasadas por la ocupación militar del ejército chileno, se instauró un gobierno de reconstrucción nacional al mando de Nicolás de Piérola, quien ocupó el cargo de presidente. Durante este período, denominado “República Aristocrática” por Jorge Basadre, se alcanzó la estabilidad política y se impulsó el desarrollo de la industria y el capitalismo mediante el fomento de nuevas inversiones privadas, como las de los grandes bancos como el Banco de Crédito del Perú (1889) y las destinadas al desarrollo de la agricultura de exportación, en especial del azúcar.

Esto se tradujo a su vez al urbanismo, construyéndose ciudad bajo fines estrictamente comerciales y sin planificación hacia el Sur y el Oeste de la capital. Lima había tenido un primer momento de transformación con el derribo de las murallas y este se perfilaba como el segundo, siendo tres los acontecimientos que marcan esta evolución.

El primero de ellos se lleva a cabo con la construcción de lo que actualmente se conoce como la parte antigua de La Victoria alrededor de 1896, mas allá de la prolongación de la alameda Grau, el boulevard construido después de los terrenos ocupados por la muralla, la cual estaba proyectada desde antes de la guerra, realizada por la compañía urbanizadora La Victoria.

Un segundo acontecimiento lo marca la construcción del paseo Colón, antes

avenida 1 de Diciembre, el cual se inaugura en 1898 dotado de un fuerte carácter peatonal, que atravesaba el Parque de la Exposición y lo partía en dos. Esta avenida llegó a conectar la zona de la futura plaza Bolognesi (1905) y la avenida Grau (Joffré, 2008), siguiendo el esquema haussmaniano de reforma urbana con la apertura de grandes boulevares que lideraran el radical proceso urbanizador que se veía llegar.

Por último, la apertura de la avenida La Colmena en 1899, también llamada avenida Piérola, se diferenció de sus dos predecesoras por el hecho de realizarse dentro del casco tradicional, atravesando fundos, terrenos y construcciones que no fue necesario demoler. Entre 1899 y 1919 esta avenida se extendió hasta lo que hoy es el Parque Universitario, ligándolo al espacio que posteriormente formaría la plaza San Martín, con lo cual se siguió una vocación de enlace entre espacios públicos que obtendrían gran preponderancia en el sistema urbano de Lima dentro del cual esta vendría a insertarse y la completaría. La impotencia de La Colmena se siente aún en el centro histórico a pesar de los cambios tanto estilísticos como urbanísticos infligidos a la traza. Caminar por ella nos remonta a una época de esplendor en la que la fuerte estructura axial de la avenida servía de conexión entre espacios de encuentro para la ciudadanía en los cuales la efervescencia de las transformaciones sociales y políticas de mayor ingerencia se han llevado a cabo.

Es importante notar que, hasta antes de la década de 1920, el centro histórico era la ciudad propiamente dicha y edificada. En los años posteriores esta situación cambiaría por el hecho de que las personas de estratos medios y altos comenzaron a mudarse a los barrios residenciales que se encontraban fuera de él.

Tanto La Colmena como el paseo Colón fueron las vías pioneras en acom-

pañar este éxodo, trayendo consigo una serie de barrios residenciales que se formaron a sus alrededores. Otra zona de gran interés es la de Santa Beatriz. Inicialmente alojamiento de grandes establecimientos deportivos, como las carreras de caballos que se llevaban a cabo en el hipódromo ubicado en lo que hoy es el Campo de Marte, y también del Estadio Nacional, se convertiría en una de las urbanizaciones más vigorosas, ligada sobre todo a la inauguración de la avenida Arequipa (ex avenida Leguía).

El proyecto de Augusto Benavides, concebido en la época de José Pardo y que planeaba unir la capital con los balnearios del sur, recibió la solicitud aprobada en el año 1918. Las obras comenzaron recién en 1921, inaugurándose ese mismo año, por una iniciativa conjunta de las municipalidades de Lima, Miraflores, San José de Surco y Chorrillos.

Partiendo de la plaza del Hipódromo (posteriormente Jorge Chávez), dio lugar a la zonificación de extensos fundos en un recorrido que atravesaba los de Surquillo, Barboncito, Chacarilla, San Isidro, Lobatón y Santa Beatriz.

La apertura de la avenida Arequipa estimuló el crecimiento de las urbanizaciones San Isidro, Oarrantia y Country Club, pertenecientes al distrito de San Isidro, que se convertiría en receptor de las residencias de las más acaudaladas familias limeñas (Bromley, 1945).

Relacionados al desarrollo de esta gran vía, encontramos en primer lugar el Parque de la Reserva, una de las principales obras urbanísticas de los años veinte, inaugurado en 1928. En él aparecen elementos tanto de ornato clásico como de orden indigenista, los cuales fueron alabados por la revista *Ciudad y Campo*, muy vinculada al presidente Leguía en su tiempo. El Parque de la Reserva, junto al

Parque de la Exposición y el Campo de Marte, formarían una de las triadas más importantes de espacios públicos con grandes áreas verdes de la ciudad, destinados al recreo y esparcimiento de los ciudadanos, encontrándose en las afueras de lo que fuera el centro de la ciudad o “Lima cuadrada”.

La segunda obra íntimamente ligada a la avenida Arequipa es la urbanización alrededor del parque El Olivar en 1920. Esta obra, encomendada al pintor, escultor y arquitecto español Manuel Piqueras Cotoí, se convirtió en la primera urbanización del más adelante distrito de San Isidro. Fue concebida por su autor sobre un antiguo bosque de olivos coloniales y con una trama variada e irregular con la finalidad de conseguir un barrio de talante pintoresco y quizá con la ilusión de presentar una imagen arquitectónica de cierta unidad y carácter (Reseña histórica del distrito de San Isidro, 2008).

Es en el año 1921 en el que se inaugura también una de las obras de mayor relevancia de Piqueras, por tratarse de uno de los espacios públicos más importantes de la ciudad de Lima.

La plaza San Martín, que había servido como establecimiento de una estación ferroviaria desde 1850, es inaugurada como marco de las celebraciones por el centenario de la independencia del Perú (resulta bastante irónico que su diseño haya sido encargado a un español) por Leguía, encontrándose en ella el Hotel Bolívar, edificio fastuoso que tenía la misión de recibir a los dignatarios de los diferentes países invitados.

Sin embargo, no es hasta 1926 que se terminan los portales de Pumacahua y Zela que rodean la plaza, los cuales le dan un carácter marcadamente escenográfico muy al estilo del Barroco español, que la emparenta con la Plaza Mayor de Madrid.

La plaza San Martín, hasta inicios de la década de los sesenta, funcionó como el verdadero centro cívico de la ciudad de Lima, siendo habitual escenario de manifestaciones políticas y lanzamiento de candidaturas.

También durante los años veinte se realizaron los edificios que rodean la plaza Dos de Mayo, completando el diseño francés de esta con mansardas y órdenes gigantes al más puro estilo del Barroco.

Finalmente, las avenidas del Progreso (posteriormente Venezuela) en 1924, la cual unía Lima con el Callao atravesando el distrito de Bellavista camino a La Punta y naciendo con un carácter comercial para luego convertirse en eje industrial de la ciudad, y la Alfonso Ugarte en 1928, sobre la cual se agrupan conjuntos residenciales de clases altas y medias que no prosperaron, pues cuarenta años más tarde esta cambió su carácter residencial, cierran este importante ciclo de renovación urbana de los años veinte. La avenida Brasil, que ya existía en 1898 uniendo el centro con el mar en Magdalena Vieja y alrededor de la cual también se formaron urbanizaciones, podría también inscribirse dentro de este ciclo, pues fue en los años veinte en los que se le instalaron servicios.

Es en los años treinta que se producen cambios trascendentales en las formas de concebir la ciudad y el espacio público en una clave mucho más acorde con los discursos de la modernidad. El automóvil pasa de ser un lujo a ser una necesidad, mientras que el centro histórico de Lima va perdiendo importancia a medida que se van consolidando las nuevas zonas de expansión de esta, como Miraflores, Barranco y Chorrillos al Sur. Los materiales tradicionales como el adobe y la quincha pierden lugar frente al uso del ladrillo y el concreto en la construcción. A esto contribuyó el establecimiento de dos

compañías constructoras norteamericanas: The Foundation Company y la Fred T. Ley.

Muy ligada a estas técnicas se encuentra la serie de viviendas y barrios obreros promovidas por el Estado en la década de los treinta, muchos de los cuales se llevaron a cabo a través de la Sociedad de Beneficencia Pública y el Ministerio de Fomento. Esta tipología se encontraba íntimamente relacionada con los ideales modernistas que trataban la vivienda como un problema crucial para el desarrollo del nuevo urbanismo y la arquitectura, siendo muchas de sus referencias extraídas de contextos fuertemente industrializados, como Alemania e Inglaterra, donde la vivienda obrera se encontraba en el centro del debate urbanístico.

A medida que se cierra la década de los treinta y el país se adentra en los años cuarenta, la influencia directa que ejercía el modelo de desarrollo urbano europeo fue decayendo debido a que la administración del Estado peruano se vio cada vez más influida por las políticas económicas norteamericanas, las cuales se traducían obviamente en nuevas formas de entender la ciudad, direccionadas con un cada vez más creciente rigor y apego hacia las lógicas comerciales y la autorregulación del mercado (en este caso inmobiliario). Esto sin lugar a dudas representa el antecedente directo de la forma actual de nuestras ciudades, donde el privilegio del espacio público como punto de reunión y encuentro de la diversidad social se encuentra francamente en retroceso.

## CONCLUSIÓN

A lo largo de este recorrido histórico crítico por los hitos más importantes en la transformación de la ciudad y el espacio público en el Perú, desde los albores de la Colonia hasta la década de 1940 (esta última, la que puede sindicarse como el periodo de cambios

más notorio en cuanto al concepto de modernidad que se manejaba desde la esfera dirigente), hemos contemplado cómo los valores de la sociedad europea han tomado forma en el urbanismo que ha servido de guía para el modelado de nuestras urbes.

La libertad, pluralidad y cuidado por la elaboración de espacios públicos de calidad para los ciudadanos, donde estos puedan ejercer sus libertades fundamentales en una actitud de respeto, son valores que inspiraron la planificación urbana en nuestra patria durante este período, siempre en creciente derrotero hacia ideales humanos aún más elevados como la democracia.

Hoy en día es curioso notar cómo en la Lima contemporánea y en general en las ciudades más importantes de nuestro país, la calle y la plaza, espacios donde el libre albedrío era un siempre bienvenido huésped y a la vez escenarios de innumerables cambios sociales a través del tiempo, han sido reemplazadas por el pasaje comercial y el patio de comidas, ámbitos de estricta regulación donde todo está controlado para que el individuo se sienta seguro (Sierra, 2000).

Esta estandarización de los nuevos espacios que generan toda una dinámica alrededor del arquetipo urbanístico del *mall* norteamericano, despersonalizando al peatón y volviendo borrascosos los límites entre lo público y lo privado en estos agitados tiempos de globalización, no tiene mayor objetivo a escala metropolitana que el ensalzar el consumismo en dantescas proporciones.

Sin embargo, dentro de las intrincadas redes que generan las dinámicas económicas actuales que mueven la ciudad, las cuales nos alejan cada vez más de cualquier parecido con las estrategias de desarrollo urbano seguidas por los países más exitosos de la Unión Europea, la pluralidad cultural de nuestro país, rica en significados y tradiciones sociales aflora espontáneamente, convirtiéndose

en un posible nuevo elemento de engranaje y semejanza con esta gran comunidad de naciones.

Es desde la pluralidad resultante de la convergencia de diferentes cosmovisiones unidas en un solo territorio patrio (china, japonesa, africana, española, alemana, italiana, francesa, inglesa, aymara, quechua, moche, bora, shipiba, etcétera) y de las conformaciones urbanas escenarios de este encuentro que podemos encontrar lazos de unión con el nuevo modelo de congregación de naciones hermanadas por los mismos objetivos comunes que representa la Unión Europea. Esta diversidad social y cultural no debe ser un obstáculo para la formación de una identidad común y el camino europeo puede servirnos, una vez más, como guía para encauzar esta suerte de cosmopolitismo a la peruana hacia un buen puerto.

No es difícil imaginar que esta nueva forma de abordar la realidad existente tendría su réplica en el desarrollo de la ciudad con miras a un humanismo re- vitalizado en el tratamiento de los espacios urbanos, del cual uno de los más insignes hijos de los estados miembros de la UE es el máximo exponente: el danés Jahn Gel, quien con su praxis y teoría, ha logrado recuperar la alegría de vivir en ciudades que se preocupan por sus peatones, brindándoles espacios públicos de calidad y un concepto sostenible de ciudad que no privilegia el uso de vehículos motorizados más que el de los lugares de encuentro de los ciudadanos de a pie.

Para finalizar, debemos ser absolutamente conscientes de que nuestras ciudades, y por consiguiente sus espacios públicos (por ser en la mayoría de casos signos vitales de una sociedad democrática), son una posibilidad de enlace con realidades culturales a las cuales nos hemos encontrado fuertemente abrazados en un pasado no muy lejano, puesto que es en ellas donde los anhelos comunes tomaron

forma en contextos contruidos y son ellas y el estudio crítico de las mismas las que nos ayudarán a tender puentes de enlace que nos lleven a un futuro compartido de progreso y de libertad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Basadre, J. (1964). *Historia de la República del Perú*. Lima: Peruamérica.
- Bromley, J. (1945). *Evolución histórica de la ciudad de Lima*. Lima: Consejo Provincial de Lima.
- Cañellas, M. M. (18 julio 2007). *Introducción al Renacimiento*. Obtenido de homines.com: [http://www.homines.com/artc/introduccion\\_renacimiento/index.htm](http://www.homines.com/artc/introduccion_renacimiento/index.htm)
- Carlos, L. (9 abril 2008). *Los ferrocarriles del Perú*. Recuperado el 30 de septiembre de 2008, de Amautacuna de Historia: <http://amautacuna.blogspot.com/2008/04/los-ferrocarriles-del-per.html>
- Choay, F. (2004). "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". En Á. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Págs. 61–72. Barcelona: Edicions UPC.
- García—Bryce, J. (1980). "La arquitectura en el virreynato y la república". En J. Mejía Baca, *Historia del Perú*. Lima: Editorial Juan Mejía Baca.
- Joffré, G. R. (2008). *El guión de la cirugía urbana: Lima 1850—1940*. Obtenido de Ensayos en sociología: [http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos\\_ciencias/cap1.pdf](http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/libros/CSociales/ensayos_ciencias/cap1.pdf)
- Kubler, G. (1964). "Ciudades y cultura en el período colonial de América Latina". *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*. n°1 (enero).
- Larrabure y Correa, C. (1900). *Colonización de la costa peruana por medio de la inmigración europea*. Lima: Tesis (Dr.) Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Editions 62.
- Lynch, K. (1984). *Good city form*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Lynch, K. (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- Majluf, N. (1994). *Escultura y espacio público. Lima, 1850—1879*. Lima: IEP.
- Marcone Flores, M. G. (1990). *Inmigración espontánea europea e ideología civilista en el Perú siglo XIX: El caso italiano*. Lima: Tesis PUCP.
- Reseña histórica del distrito de San Isidro*. (2008). Obtenido de Municipalidad de San Isidro: [http://www.msi.gob.pe/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16:reseista&catid=20:nuestro-distrito&Itemid=37](http://www.msi.gob.pe/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=16:reseista&catid=20:nuestro-distrito&Itemid=37)
- Semblanza de Eduardo de Habich*. (23 junio 2008). Recuperado el 30 de septiembre de 2008, de Dom Polski—Perú: <http://dompolskiperu.blogspot.com/2008/06/semblanza-de-eduardo-de-habich.html>
- Sierra, R. (2000). "La arquitectura, un arma contra los disidentes del mundo". *El Mundo*.
- Vega Centeno, P. (2006). *El espacio público, la movilidad y la revaloración de la ciudad*. Lima: PUCP.
- Weber, M. (1987). *La ciudad*. Madrid: La Piqueta.