

# **La urbanización al sureste de Lima a lo largo de la Avenida Leguía y las malas prácticas de los desarrolladores inmobiliarios entre los años 1919 y 1930**

## **The urbanization to the southeast of Lima along Avenida Leguía and the bad practices of real estate developers between the years 1919 and 1930**

**Jessica Esquivel Coronado**

*Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad  
Azcapotzalco, Ciudad de México, México*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6413-5594>

DOI: <https://doi.org/10.24275/CYCJ4071>

Fecha de recepción: 15 de febrero de 2018

Fecha de aceptación: 8 de mayo de 2018

Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2018

## Resumen

Entre los años 1916 y 1918 se escribían, en el diario *El Comercio de Lima*, numerosos artículos sobre la crisis de la habitación en el centro. El 10 de marzo de 1919 se publicó en ese medio un artículo titulado “La política sanitaria que debería seguir el Perú con relación al saneamiento de sus poblaciones”. Se vio así la necesidad de expandir la ciudad para proporcionar vivienda a esta población fuera del centro y de este modo tratar de solucionar el problema de salubridad. Uno de los primeros pasos para expandir la ciudad hacia nuevas poblaciones era construir una red de circulación. Esto se inició con la construcción de las avenidas centrales.

El segundo periodo del presidente Leguía (1919-1930), denominado el *Oncenio*, se caracterizó por las reformas positivistas y las obras públicas de envergadura. Gran parte del suelo rural ubicado al sur se incorporó paulatinamente como parte de la ciudad a ambos lados de la avenida Leguía (hoy Arequipa), que iniciaba en la avenida 28 de Julio y llegaba a Miraflores. Este cambio provocado por el nuevo gobierno para que la población migrara al sureste de la ciudad fue aprovechado por la élite como un negocio rentable, en el que incursionaron comprando grandes cantidades de terrenos de cultivo al sureste de la ciudad. Hicieron su aparición aproximadamente dieciséis empresas urbanizadoras. Este artículo pretende mostrar las particularidades del proceso al sureste de la ciudad a lo largo de la avenida Leguía y las características del nuevo mercado de renta de suelo que se formó.

**Palabras clave:** Urbanización, renta de suelo urbano, gestión urbana.

## Abstract

Between 1916 and 1918, several articles were published in the Lima newspaper *El Comercio* concerning the housing crisis in the city center. On March 10<sup>th</sup> 1919, the paper published an article under the headline “The health policy that Peru should follow to address the health of its population centers”. The need was acknowledged for expansion of the city in order to provide housing to people beyond the downtown area, as a way of dealing with the growing health crisis. One of the first steps taken in the expansion of the city into new residential areas was the building of a road system. Construction work was begun on the main avenues.

President Leguía’s second term (1919-1930), known as the “*Oncenio*” [the “Eleven Year Term”], was characterized by positivist reforms and large scale public works projects. Much of the rural land to the south was incorporated gradually to form part of the city, on both sides of Avenida Leguía (present-day Avenida Arequipa), which began at Avenida 28 de Julio and continued as far as Miraflores. This change, introduced by the new government to encourage residents to migrate to the southeast of the city, was taken advantage of by the elite as a profitable business venture, and they began to buy up large amounts of agricultural land to the southeast of the city. Some sixteen urban development companies were created. This article aims to set out the particulars of the process in the southeastern part of the city along Avenida Leguía, the characteristics of the new ground rent market.

**Keywords:** Urbanization, urban ground rent, urban management.



## Resumo

Entre os anos de 1916 e 1918 foram escritos no jornal *El Comercio* de Lima numerosos artigos sobre a crise de habitação no centro. No dia 10 de março de 1919, um artigo intitulado “A política sanitária que o Peru deveria seguir em relação ao saneamento de suas populações” foi publicado naquele meio. Isto viu a necessidade de expandir a cidade para fornecer moradia para essa população fora do centro e, assim, tentar resolver o problema de salubridade. Um dos primeiros passos para expandir a cidade para novas populações foi construir uma rede de circulação. Isso começou com a construção das avenidas centrais.

O segundo período do presidente Leguía (1919-1930), chamado *Oncenio*, caracterizou-se por reformas positivistas e grandes obras públicas. Grande parte da zona rural localizada ao sul foi gradualmente incorporada como parte da cidade em ambos os lados da Avenida Leguía (agora Arequipa), que começou na Avenida 28 de Julio e chegou a Miraflores. Essa mudança causada pelo novo governo para que a população migrasse para o sudeste da cidade foi aproveitada pela elite como um negócio lucrativo em que aventuravam-se a comprar grandes quantidades de terras agrícolas ao sudeste da cidade. Aproximadamente dezesseis empresas urbanizadoras apareceram. Este artigo tem como objetivo mostrar as particularidades do processo ao sudeste da cidade ao longo da Avenida Leguía, as características do novo mercado de arrendamento de terras que foi formado.

**Palavras-chave:** Urbanização, aluguel do solo urbano, gestão urbana.

## Introducción

La urbanización de la ciudad a lo largo de la avenida Leguía, desde el año 1918, trajo consigo cambios de uso de suelo de rural a urbano y una nueva distribución de la renta del suelo en todo este territorio. Hicieron su aparición las vías principales, llamadas avenidas centrales, que cumplían los deseos del gobernante en turno de modernizar la ciudad y mejorar las condiciones de salubridad del centro. Desde el siglo pasado, en esta zona ya se encontraba infraestructura de deporte que servía a la élite que vivía en el centro y los suburbios —y que permaneció en la zona—, como el Lima Cricket (1859), el Lawn Tennis (1884) y el Estadio Nacional (1897) (Bromley & Barbagelata, 1945:80-120).

En este proceso de expansión de la ciudad, el presidente Augusto B. Leguía<sup>1</sup> impuso un gobierno personalista que perseguía la modernidad dentro del discurso todavía civilista de un estado proteccionista. Con la intención de cumplir su promesa de campaña de proporcionar viviendas a la clase media y, sobre todo, a los empleados a quienes quería favorecer (Parker, 1998:83-87) emprendió el proceso de urbanizar la ciudad al sureste mediante la apertura del mercado a la inversión privada. Esto respondía a la necesidad de mejorar la calidad de vida de la

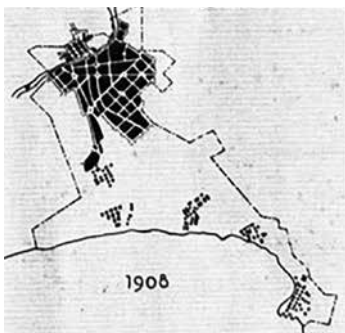
1 El gobierno del presidente Augusto B. Leguía fue el más largo de la historia y se le conoce como *Oncenio*. Leguía fue presidente por primera vez entre 1908 y 1912 y luego durante el *Oncenio*, entre 1919 y 1930. Durante estos dos largos periodos, su gobierno tuvo como objetivo hacer tangible el progreso y la modernidad en el país y, especialmente, en Lima. Fue con motivo de la celebración del Centenario patrio que se destinó dinero para la ejecución de obras públicas, preferentemente de equipamiento urbano. El arreglo de calles y la pavimentación y construcción de plazas públicas materializaron la tan ansiada modernidad.

población que habitaba en casas de inquilinato en el centro, siguiendo la política pública sanitaria, y de bajar los precios de la renta fuera del centro de la ciudad para, de este modo, permitir que las familias con poder adquisitivo que vivían en el centro se mudaran al sur de la ciudad, a urbanizaciones que contaran con servicios de agua y desagüe.

Como nos dice Rivera Pavón,

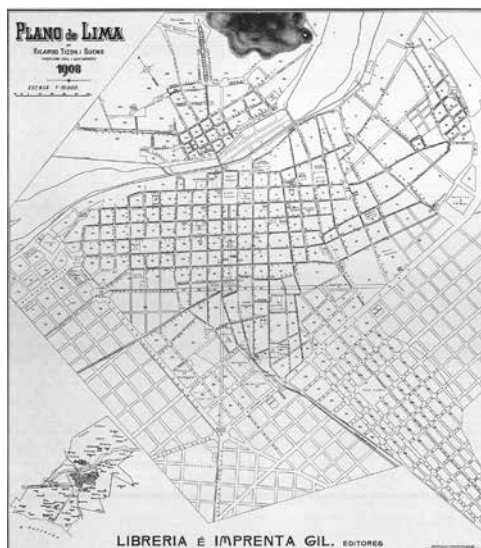
[...] las ciudades crecieron espontáneamente durante las primeras décadas del siglo, oscilando entre las iniciativas públicas de mejoramiento planteadas como proyectos puntuales no incluidos en una idea rectora general y la actividad privada de espacios residenciales. La resultante formal de estas actuaciones refleja la estructura social que contenía, mostrando una clara segregación por niveles de ingreso [...] promovidas por empresas inmobiliarias (Rivera, 2013:61).

Lima, como estudio de caso, tuvo sus particularidades, como: el desarrollo administrativo de las empresas inmobiliarias en el nuevo territorio en expansión a lo largo de la avenida Leguía, el importante papel que cumplió The Foundation Company y, por último, el gobierno del presidente Leguía le imprimió un carácter propio al proceso de expansión a este lado de la ciudad.



**Figura 1.** La ciudad de Lima en 1908 y los inicios de la expansión al sur. Fuente: Fragmento del plano "Desarrollo de Lima ciudad capital 1535-1945", lámina 31. En *Evolución urbana de Lima*. Juan Bromley y José Barbagelata. Ed. Lumen.

Para 1908, según el plano de Lima de Ricardo Tizón y Bueno, se realizó el diseño del trazado urbano de la zona de expansión al sur de la ciudad, que tendría ligeros cambios a medida que las urbanizadoras iniciaran con los trazados de los lotes de acuerdo con el mercado de la oferta de suelo y al tipo de demanda que se tenía pensado a lo largo de la avenida Leguía.



**Figura 2.** Plano de Lima de 1908, según Ricardo Tizón y Bueno. "Plano de Lima 1908", Günther, J. (Ed.). (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana.

Este proceso de urbanización a lo largo de la avenida Leguía durante el Oncenio del presidente Augusto B. Leguía (1919-1930) se caracterizó por un cambio económico, político y administrativo pasando de la República Aristocrática a una anarquista. Un símbolo de este cambio fue la incursión de muchas empresas norteamericanas, que colaboraron con el Estado, representado por el presidente Leguía, las cuales realizaron obras de infraestructura. Tal fue el caso de The Foundation Company,

encargada de realizar trabajos de saneamiento y pavimentación a nivel nacional como parte de la política pública sanitaria gubernamental. Por su parte, las empresas eléctricas asociadas realizaron los trabajos de alumbrado público y privado de toda esta extensa zona.

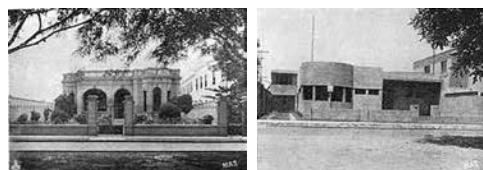


**Figura 3.** “La avenida Leguía, vía central de la urbe embellecida y progresista”, inaugurada por el presidente Augusto B. Leguía en 1921. Fuente: “Lima un cuarto de siglo —La fisonomía arquitectónica de Lima— la ciudad colonial y la nueva urbe cosmopolita”, por Ricardo Walter, revista *Variedades*, año XXV, Núm. 1096, Lima, 6 de marzo de 1929, s/n.

En 1918, a partir de la constitución de las empresas urbanizadoras a cargo de la élite limeña, se dio inicio al proceso de distribución de la renta de suelo, tomando como punto de partida la avenida Leguía, que representaba la modernidad y el poder materializados.<sup>2</sup> Estas empresas iniciaron los estudios de demanda para satisfacer a la población migrante proveniente del centro. El estudio de la demanda de los posibles compradores, por parte de los desarrolladores inmobiliarios, permitió delinear las características de este nuevo mercado de renta de suelo, que principalmente estaba dirigido al uso de vivienda para la clase media, especialmente para los empleados del Estado y privados que vivían aún en el centro y para un grupo de la élite que deseaba permanecer cerca del centro.

2 La modernidad durante el gobierno del presidente Leguía era entendida como cosas diferentes para gente diferente. En ese momento el gobierno proteccionista quería proveer este sueño de modernidad a las clases medias.

Como resultado de estos estudios, la oferta en la avenida Arequipa se diversificó en lotes para casas *chalet*, casas-quinta, casonas y casas residenciales. En este caso, se trataba de un mercado de oferta y demanda con un fuerte componente de capitales privados, donde Santa Beatriz se convertía en la única propuesta gubernamental. Se daba así un proceso de urbanización con capitales privados y el control del Estado desde el 6 de octubre de 1922, mediante la creación de la Inspección Técnica de Urbanizaciones, que dependía de la Dirección de Salubridad (Izaguirre, 1943:19).



**Figuras 4 y 5.** Chalets y residencias a lo largo de la avenida Arequipa. Fuente: Archivo de la Universidad del Pacífico (1919). Catálogo Núm. 1, Gubbins y Co. sección Fincas y terrenos. Lima.

En 1924, el Estado publicó el Reglamento de Urbanizaciones en el diario oficial *El Peruano* (Ludeña, 2005:141-143) para normar el proceso de urbanización que se estaba dando al sur de la ciudad y que los desarrolladores inmobiliarios siguieran los planes del Estado de urbanizar este lado de la ciudad. De esta manera, se trató de corregir las malas prácticas en las estrategias de venta de lotes, procesos de implementación de servicios y financiamiento para adquirir un lote o vivienda que se había dado entre los años 1919 y 1923.

### **El discurso del presidente Augusto B. Leguía: la modernización al sureste de la ciudad y la construcción de la avenida Leguía o Arequipa**

Para 1908 la población de Lima era de 141,000 habitantes (Arcos, 2009:441). La ciudad, que des-

de la desaparición de la muralla de Lima<sup>3</sup> no había experimentado crecimiento, aún se mantenía compacta hasta el Parque de la Exposición (ver figura 1). Durante el primer gobierno del presidente Leguía (1908-1912) se buscó la mejora en la administración de las instituciones del Estado para incrementar sus recursos y utilizarlos en la obra pública. El gobierno se movía en medio de un discurso civilista y proteccionista (Martínez, 1994:335-338) que inició la ejecución de obras de infraestructura, como la construcción de la plaza San Martín<sup>4</sup> y avenidas de conexión rumbo al aniversario patrio, con motivo del Centenario de la Independencia del Perú.



**Figura 6.** La plaza San Martín, año 1929. Fuente: “Lima un cuarto de siglo – La fisonomía arquitectónica de Lima- la ciudad colonial y la nueva urbe cosmopolita”, por Ricardo Walter, revista *Variedades*, año XXV, Núm. 1096, Lima, 6 de marzo de 1929, s/n.

En el segundo gobierno del presidente Leguía el discurso oficial planteaba una modernización del país, una reestructuración de las instituciones económicas y administrativas y un deseo de mostrar el poder del gobernante del turno mediante la cons-

trucción de la obra pública personalista, con el afán de construir una “Patria Nueva” y modernizarla (Ames, 2009:55-66). El Perú salía del modelo de la República Aristocrática e ingresaba a una república anarquista con el nombre de “Nacionalismo oficial” (Ames, 2009:94),<sup>5</sup> un régimen autoritario que trataba de controlar todos los mecanismos de gestión sobre los programas de reformas con una fuerte influencia de Estados Unidos (Ames, 2009:85).<sup>6</sup> La modernidad personalista se expresa así: “[...] En la introducción de una serie de elementos modernos como: aparato administrativo, programas de infraestructura, desarrollo de competencias del Estado con un componente personalista [...]” (Martínez, 1994:335-338).

En 1918 se inició la construcción de las avenidas centrales. Estas obras debían mejorar la conexión entre el centro y los suburbios del sur y propiciar su expansión y ocupación a mediano plazo. Se inició así la construcción de las avenidas de conexión, trabajo a cargo de The Foundation Company,<sup>7</sup> lo que muestra la incursión de las empresas norteamericanas en la administración del país en complicidad con el Estado, pero esta vez bajo un discurso anarquista y el deseo de mostrar el poder del gobernante de turno.

5 “[...] Por lo tanto Leguía fue responsable de dos hechos: de la desaparición del partido Civil y del debilitamiento de los partidos políticos, y, por consiguiente, del grupo oligárquico que administró el Estado durante la *República Aristocrática*. Leguía en su segundo periodo plantearía una política que iría en contra de estos planteamientos del grupo dominante y adinerado del país y que se agruparían alrededor de la *Patria Nueva*”.

6 *Ibid.*, p. 85: “[...] la introducción del capital extranjero en el Perú significó la alianza que existió, luego de superadas las consecuencias económicas de la Guerra del Pacífico, entre el capital extranjero y el grupo oligárquico. La presencia preponderante del capital extranjero de Estados Unidos consolidó el poder del grupo dominante [...]”.

7 The Foundation Company era una empresa de origen norteamericano que apareció en el contexto peruano desde 1921 hasta 1929, mediante un contrato con el gobierno del presidente Augusto B. Leguía para realizar obras públicas de saneamiento y equipamiento urbano a lo largo de todo el territorio nacional.

3 Desde el siglo XVII, la muralla de Lima resguardó la ciudad de Lima de las guerras civiles, las amenazas piratas y las incursiones indígenas. Fue demolida en 1870, durante el gobierno del presidente José Balta, para permitir la expansión de la ciudad, mejorar la salubridad de la ciudad y satisfacer de viviendas a la clase obrera, entre otras razones.

4 La plaza San Martín se inauguró en 1921 con motivo del aniversario patrio; el diseño fue obra del arquitecto español Manuel Piqueras Cotoi.



**Figura 7.** Trazado de las avenidas centrales en Lima. Fuente: "Plano de Lima 1935", lámina s/n. En Juan Bromley & José Barbagelata, *Evolución urbana de Lima*. Ed. Lumen y elaboración propia.

La aparición del transporte público a partir de la inauguración de las avenidas centrales, entre los años 1919 y 1921, contribuyó a hacer atractiva la oferta inmobiliaria en la zona sur de la ciudad. El interés de la población que vivía en el centro por mejorar su calidad de vida y ocupar estos nuevos territorios al sur generaría una demanda por la renta de suelo que sería captada por los desarrolladores inmobiliarios. Pero el problema de insalubridad en el centro de la ciudad continuaría por una década más sin ser resuelto.

Algunas de las obras más significativas que se inauguraron en la capital con motivo del centenario patrio de 1921 fueron la plaza San Martín y el inicio de labores en las avenidas Nicolás de Piérola o La Colmena, Venezuela, Argentina y Leguía (Torres, 2013:1-10). Esta última pensada como una alameda arbolada que expresaba la modernidad personalista del gobernante. Las obras de pavimentación de la avenida Leguía fueron concluidas y entregadas el 9 de febrero de 1923 por The Foundation Company.<sup>8</sup>

Este proceso de pavimentación de las avenidas centrales demoraría hasta aproximadamente 1927.

#### **Cuadro I.** Pavimentación de avenidas centrales en Lima entre 1921 y 1927

Avenida pavimentada	Año de pavimentación	Fuente
Plaza de Armas de Lima	1921	Diario oficial <i>El Peruano</i> , jueves 4 de agosto de 1921
Avenidas Progreso e Industria	1921	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 21 de junio de 1921
Avenida Alfonso Ugarte, Plaza Bolognesi y Plaza Dos de Mayo	1921	Diario oficial <i>El Peruano</i> , viernes 15 de abril de 1921
Avenida El Progreso	1924	Diario oficial <i>El Peruano</i> , 29 de agosto de 1924
Avenida Progreso y Alfonso Ugarte	1925	<i>El Comercio de Lima</i> , jueves 27 de agosto de 1925
Avenida de la Magdalena	1925	<i>El Comercio de Lima</i> , miércoles 22 de julio de 1925
Avenida en Miraflores	1925	<i>El Comercio de Lima</i> , lunes 10 de octubre de 1925
Avenida Brasil	1926	<i>El Comercio de Lima</i> , viernes 10 de setiembre de 1926

<sup>8</sup> Entrega de la avenida Leguía al tráfico público. Vista la comunicación adjunta de The Foundation Company, en la que manifiesta que la

avenida Leguía está en condiciones de ser entregada al tráfico público. *Diario Oficial El Peruano* (9 de febrero de 1923), Lima.

Avenida pavimentada	Año de pavimentación	Fuente
Pavimentación de la avenida Brasil a la Magdalena Vieja	1926	Revista <i>Campo, ciudad y caminos</i> , Núm. 22, octubre de 1926
Parte de la avenida Progreso, entre el río Maranga y la avenida Alfonso Ugarte	1926	Diario oficial <i>El Peruano</i> , 4 de diciembre de 1926
Reparación del pavimento de la avenida Leguía o Arequipa	1926	Diario oficial <i>El Peruano</i> , martes 14 de setiembre de 1926
Pavimentación de Jirón Cusco	1927	Diario oficial <i>El Peruano</i> , 11 de febrero de 1927
Pavimentación calle Tarata	1927	Diario oficial <i>El Peruano</i> , 17 de febrero de 1927

**Fuente:** Elaboración propia con base en los diarios *El Comercio de Lima* y el *Diario Oficial El Peruano*, del periodo 1921-1927.

La mayor actividad de pavimentación se dio entre 1925 y 1926, este último fue el año en que las urbanizadoras culminaban su trabajo de trazado y lotización e iniciaban el proceso de venta de lotes. La pavimentación de avenidas centrales permitió que la red de transporte público se estableciera de manera paulatina entre los años 1921 y 1927 y, de esta manera, los desarrolladores inmobiliarios se

vieran beneficiados con un aumento en el precio de la oferta de terrenos y lotes que se encontraban cerca a estas nuevas avenidas centrales pavimentadas. De esta manera se consolidaba el tejido urbano en la ciudad en expansión.



**Figura 8.** Plano general de calles asfaltadas con concreto en Lima y Callao para 1926. "Plano General de Lima Miraflores, Magdalena, Bellavista, Callao y La Punta indicando la nuevas pavimentaciones de concreto asfáltico, 1926". Revista *Campo, ciudad y caminos*, Núm. 23, noviembre de 1926, s/n.

Entre los años 1921 y 1926 se buscó dar un mayor impulso al transporte público en las avenidas centrales con la aparición de nuevas líneas de transporte que prestaron servicio a través de estas nuevas avenidas y aumentaron el flujo vehicular hacia la zona sur de la ciudad, haciéndola más accesible y convirtiéndola de a poco en una parte importante de la ciudad. Ese mismo año la zona sureste se encontraba en pleno proceso de construcción de sus vialidades. Hicieron su aparición las grandes avenidas de Lima, como Grau, Leguía, Alfonso Ugarte, Arica, Brasil, Argentina y Piérola, y las plazas Dos de Mayo y Sucre, que permitirían la expansión y construcción del tejido urbano como parte del discurso oficial de ocupar la periferia o extramuros de la ciudad que, por aquellos años, llegaba hasta la plaza 28 de Julio (Figura 9).





**Figura 9.** Plano de Lima para 1927 según el Cuerpo Técnico de Tasaciones. “Plano de Lima 1927”, Günther, J. (Ed.). (1983). Planos de Lima 1613-1983. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana.

La culminación de estas obras consolidaría el tejido urbano que se quería formar. En 1921 se firmó el contrato entre el gobierno y The Foundation Company para la instalación de agua y desagüe en la ciudad.<sup>9</sup> Esta empresa constituyó un monopolio de la obra pública de saneamiento y equipamiento a nivel nacional, en complicidad con el Estado, que obedecía sólo a su interés.

Debido a la necesidad del gobierno local de recaudar fondos para la realización de más obras públicas, la Municipalidad de Lima impuso un pago por el derecho de transitar por calles principales, como las avenidas Leguía, Alfonso Ugarte y Grau, lo que permitiría conseguir fondos suficientes para su mantenimiento y para la realización de otras

9 Poder Ejecutivo. Contrato entre el Supremo Gobierno y The Foundation Company (15 de abril de 1921). Diario oficial *El peruano* p. s/n.: “[...] Para la instalación de desagües y actuales instalaciones de los servicios de la ciudad de Lima y Callao, Bellavista, Magdalena, Miraflores, Barranco, Chorrillos, Ancón y La punta y formular los presupuestos definitivos [...]”.

obras.<sup>10</sup> Para ese mismo año, diarios locales como *El Comercio*, *La Patria* y *El Nacional* seguían publicando artículos relacionados con el progreso que experimentaba la ciudad en las dos primeras décadas del siglo XX. Describían cómo, poco a poco, se articulaba este espacio del sur con el centro y cómo se avanzaba con el proceso de urbanización.



**Figura 10.** Avenida Alfonso Ugarte. Fuente: Ricardo Walter, “Lima un cuarto de siglo —La fisonomía arquitectónica de Lima— la ciudad colonial y la nueva urbe cosmopolita”. Revista *Variedades*, año XXV, Núm. 1096, Lima, 6 de marzo de 1929.

En un artículo titulado “El progreso urbano de Lima en 1923”<sup>11</sup> se describe el avance de la ciudad

10 Avenida del progreso. (23 de agosto de 1924). *El Comercio*, p. 3: “[...] se hará saber al público que desde el 16 de setiembre quedará esta avenida abierta al tráfico y que, de conformidad con lo dispuesto con la resolución suprema de la fecha, quedan anuladas todas las tarjetas provisionales de pase libre y entrará en vigencia la tarifa: por cada automóvil, 50 centavos; omnibus, 5 centavos por persona; camiones, de 5 a 1000 por cada fracción de tonelada de carga. Está prohibido el tráfico de carretas y acémilas los boletos están a la venta en las oficinas de The Foundation Company [...]”.

11 “El progreso urbano de Lima en 1923”. (2 de enero de 1924). *El Comercio*, p. s/n.: “[...] y tal progreso parte para nosotros desde la plaza de Armas o si se quiere desde la plaza Italia, que es desde donde arrancan algunos omnibus que atraviesan toda la parte de la ciudad. Pero, ¿qué tienen qué hacer los omnibuses, se me dirá, con el progreso urbano de Lima? Pues nada, que son ellos los que van creando y resolviendo el problema de la pavimentación los que van aumentando las conveniencias de las edificaciones, los que realizan hoy lo que se realizará en un tiempo el carro eléctrico con más ventajas tal vez porque sin necesidad de costosas instalaciones de tracción van poniendo a la ciudad en comunicación con su zona sureste y cruzando Santa Beatriz, Lobatón y el Olivar hasta Miraflores, excluyendo el precioso barrio del Leuro han hecho nacer esta especie de cottage [...]”.

y las transformaciones que producía la creciente actividad inmobiliaria a este lado de la ciudad desde el periodo 1918-1921, con la aparición de las primeras urbanizadoras. En este proceso de urbanización del sureste, el transporte público cumplió el rol de permitir el desarrollo y la expansión de estos nuevos barrios y conectarlos entre sí, al mismo tiempo que se consolidaban y avanzaban los trabajos de pavimentación de las calles principales y secundarias de cada una de las urbanizaciones. Además, el transporte público se convertía en la alternativa para que la población circulara masivamente por estos nuevos territorios urbanizados. En 1921 el transporte público tenía un menor costo que el tranvía eléctrico, que demandaba un mayor costo de operación y mantenimiento, razón por la cual se convirtió en un medio masivo de transporte desde entonces.

Por estos años no existía un plan regulador en el Perú y las ideas de modernización seguían los deseos del gobernante en turno, en este caso del presidente Augusto B. Leguía, influenciado por miembros de la Comisión Municipal del Centenario, como el alcalde Pedro Mujica, Emilio Romanet, inspector de ornato; Raymond Stocman, inspector de pavimentos; Carlos Oddone Rozzeto, inspector de alamedas y paseos; Carlos Wagner, inspector de alumbrado; A. C. Schumway, inspector de obras; Andrés Dasso, síndico de rentas; Roberto Tode, síndico de gastos; Martín Pro y Martín Mariátegui, inspector de espectáculos, y Víctor Arboleda; inspector de rodaje, quienes fueron los gestores de estos cambios.<sup>12</sup> Una visión alternativa de modernidad a la que tenía el gobierno del presidente Leguía para construir la llamada "Patria Nueva" con un cambio radical era la propuesta de la élite, que manifestaba su punto de vista en cartas abiertas publicadas por diarios locales, como *El Comercio* y *El Nacional*. Un

ejemplo lo constituye una carta publicada por *El Comercio*, escrita por el Sr. Andrés Dasso, titulada "Las obras públicas de Lima. Carta abierta por el Sr. Andrés Dasso".<sup>13</sup> Dasso era un vecino de la ciudad que, como parte de la élite limeña, se inclinaba por medidas radicales que incluían demoler grandes extensiones de áreas urbanizadas para construir nuevas avenidas como alternativas para mejorar las condiciones de salubridad.

En el caso de Lima, la avenida La Colmena,<sup>14</sup> ejecutada por el gobierno del presidente Nicolás de Piérola (Ludeña, 2005:20-28), era un ejemplo de la aplicación de estas medidas a finales del siglo XIX y que habría dado como resultado la conexión de la avenida La Colmena con el ferrocarril de la Magdalena, al sur de la ciudad, y de allí la conexión con los suburbios y la destrucción de una porción del trazado del centro. Éste constituye el primer antecedente de construcción de una avenida central que conectará el centro con el sur y que en el gobierno del presidente Leguía sería una alternativa que se repetiría en muchos caminos de terracería convertidos en avenidas centrales, especialmente durante su segundo gobierno.

13 "Las obras públicas de Lima. Carta abierta por el Sr. Andrés Dasso". (23 de abril de 1924). *El Comercio*, p. 12. "[...] se describe esta búsqueda por parte del Estado, la Municipalidad y la población en general en el proceso de urbanización de la ciudad. [...] Para la higiene pública se hace necesario abrir nuevas arterias en el centro antiguo de la ciudad para el ornato, serán las nuevas avenidas de importancia sin igual y para los propietarios de los nuevos barrios una ventaja evidente en que se conviertan en calles las casas viejas que hoy les hacen competencia las ciudades antiguas se transforman ensanchando las calles a medida que se construyen los edificios o abriendo nuevas y anchas avenidas por el centro de las manzanas. El primer sistema es el término indefinido pues mientras se consigue que los propietarios demuelan y reconstruyen sus fincas pasan siglos mientras que el segundo es de realización inmediata [...]".

14 La avenida La Colmena o avenida Nicolás de Piérola fue la principal ruta concebida durante la presidencia de Nicolás de Piérola (1895-1899) para que fuera la vía central del distrito financiero que se pensaba concentrar en el centro de Lima, en el eje de la plaza San Martín.

12 Revista *Variaciones*, Año XVII, Lima 18 de Junio de 1921, Núm. 694. "La comisión municipal del centenario".



**Figura 11.** La avenida de Nicolás de Piérola o La Colmena. Fuente: Luis Enrique Tord Romero (2007). "Foto de la avenida Nicolás de Piérola o La Colmena". *Lima antigua 1562-1947*. Lima: Unimundo.

Entre los años 1919 y 1930 existían aproximadamente dieciséis inmobiliarias que ofrecían lotes de vivienda en la zona sureste de la ciudad, a ambos lados de la avenida Leguía. En los primeros años del segundo periodo del presidente Leguía, el proceso de urbanización presentaba las irregularidades que veremos más adelante y que demuestran la falta de una adecuada gestión por parte del Estado en el proceso de urbanización que se estaba produciendo. En 1924 entró en vigencia el Reglamento de Urbanizaciones, pero éste no se cumplía de acuerdo a lo establecido y seguían existiendo irregularidades. En un informe sobre la urbanización La Condesa, ubicada en el distrito de Barranco por estos años, se describen irregularidades en el proceso de urbanización en un artículo titulado "Las urbanizaciones en defensa de la salubridad popular".

[...] La Condesa limitada para urbanizar una zona de terrenos ubicados en Barranco esta inspección opina que topográficamente el proyecto es correcto, debiéndose solamente reservar la pequeña faja de terreno necesaria para permitir la prolongación de la calle que limita con los terrenos de Aurelio Cordano, comenzando en la avenida Piérola faja de terrenos que en con-

secuencia no debe de ser vendida al público. Que los interesados deben presentar el proyecto completo de servicios sanitarios: agua, desagüe, pavimento, veredas y alumbrado indicando especialmente las fuentes de agua que van a aprovechar para estos fines. Que no debe autorizarse la referida urbanización mientras que la compañía interesada no cumpla con los requisitos que señala el decreto supremo de 16 de octubre de 1922 [...]<sup>15</sup>

La gestión del gobierno en turno trataba que las urbanizadoras siguieran el reglamento establecido y que presentaran sus informes a la Inspección Técnica de Urbanizaciones y Construcciones, para que el proceso urbanizador cumpliera con los fines de salubridad y modernidad buscados. Desde 1908, según el plano de Lima de Ricardo Tizón y Bueno (figura 2), hasta 1927, como se puede observar en el plano elaborado por el Cuerpo de Tasaciones del Perú en 1927 (figura 9), se había avanzado en el proceso de urbanización de la zona sur.

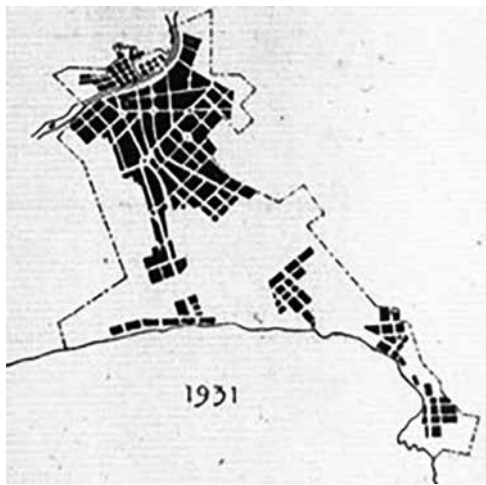
Casi a finales del Oncenio, el plano del Cuerpo Técnico de Tasaciones del año 1927 (Figura 9) (Günther, 1983) nos muestra lo que ya se había urbanizado en esta zona. La ex Escuela de Agricultura o Santa Beatriz ya se encontraban urbanizadas en un extenso territorio hacia ambos lados de la avenida Leguía. Rodeando esta urbanización se encontraban el Lawn Tennis, el Jockey Club de Lima, el Stadium, parte de la granja escuela, el Lima Cricket y el velódromo de Santa Beatriz, moderna instalación para la práctica del automovilismo.<sup>16</sup> El ferrocarril Lima-Chorrillos seguía dando un servicio regular desde el centro hasta Chorrillos y, en paralelo, ofrecía servicio de transporte público a través de las ave-

<sup>15</sup> "Las urbanizaciones en defensa de la salubridad popular". *El Comercio* (24 de mayo de 1924).

<sup>16</sup> Revista Variedades Año XVII, Lima 30 de Julio de 1921, No 700 p.s/n. Edición del centenario "foto del velódromo de santa Beatriz".

nidas Leguía, Brasil, Arica, 28 de Julio y Arenales, rumbo a Miraflores, con fluidez.

En este plano también se observa la urbanización de la zona casi en su totalidad y la existencia de algunos terrenos rurales en las periferias, lo que indica que la mancha urbana aún no había llegado a los bordes y que la urbanización de este territorio aún se encontraba en desarrollo. Para estos años, la ciudad de Lima ya se había expandido desde la avenida 28 de Julio —la antigua periferia— hasta Miraflores, donde culminaba la avenida Leguía, que constituía la nueva periferia y seguiría su proceso de expansión hasta Chorrillos en los siguientes años. El proceso de expansión de la ciudad hacia los balnearios del sur seguía su curso de manera sostenida a medida que los desarrolladores inmobiliarios privados vendían los lotes. La ciudad crecía al ritmo de la inversión privada, bajo el control del Estado, a través de la Inspección Técnica de Urbanizaciones y Construcciones.



**Figura 12.** Expansión de la ciudad a los balnearios del sur el año 1931. Fuente: Fragmento del plano "Desarrollo de Lima ciudad capital 1535-1945", lámina 31. En Juan Bromley & José Barbagetlata, *Evolución urbana de Lima*. Ed. Lumen.

### Algunas características de las urbanizadoras y la distribución del mercado de la renta de suelo a ambos lados de la avenida Leguía

Durante el Oncenio del presidente Leguía, al sureste de la ciudad operaban dieciséis empresas inmobiliarias a ambos lados de la avenida Leguía. Muchas de ellas dieron sus nombres a los distritos de Lima, que ahora conocemos como Miraflores, San Isidro o Lince, y a zonas como Lobatón y Miramar. Muchos de los ingenieros que elaboraron los planos de estas urbanizaciones fueron ingenieros y arquitectos extranjeros y locales que, a pedido de los inversionistas privados, realizaron el trazado de muchas de estas construcciones, convirtiéndose en los artífices del desarrollo urbanizador de este lado de la ciudad. Un ejemplo fue el diseño de la urbanización San Isidro, ejecutado por el arquitecto español Piqueras Cotolí (Ludeña, 2009:20-23). En muchos casos, las propuestas respondieron a adaptaciones locales del urbanismo internacional; la ciudad jardín de Howard (Álvarez, 2007:324-335) fue interpretada y propuesta en las urbanizaciones de la zona de expansión. Por ejemplo, el diseño de la ciudad jardín fue adaptado en las urbanizaciones Garden City de Breña y el Olivar de San Isidro, de acuerdo con las tendencias del urbanismo internacional.



**Figura 13.** Urbanización de San Isidro, diseñada por el arquitecto Manuel Piqueras Cotolí. *El Comercio de Lima*, domingo 23 de octubre de 1921, "Compañía urbanizadora San Isidro", p. 1.

Entre los años 1918 y 1920, con el inicio de la construcción de las avenidas centrales, y en especial de la avenida Leguía, se inició la distribución del precio de renta de suelo en este territorio al sureste de la ciudad. En este caso, se trataba de un mercado dominado por la oferta y la demanda. Gran parte del dinero utilizado por las urbanizadoras que trabajaban a lo largo de la avenida Leguía provenía de las cosechas de algodón de las haciendas de la costa norte del Perú (Basadre, 2015:14-29). A pesar de las condiciones económicas adversas, producto de la situación internacional con la Primera Guerra Mundial, el mercado inmobiliario local tuvo un momento de apogeo desde 1921 hasta 1929, llegando a operar, como ya se mencionó, a ambos lados de la avenida Leguía hasta dieciséis urbanizadoras aproximadamente. Como consecuencia de su aparición, el mercado de renta de suelo se dinamizó y diversificó con una oferta variada de tamaños de lote para distintos tipos de viviendas, como: chalets, casonas, casas residenciales, viviendas habitación, quintas, etcétera. Por ejemplo, para 1921 el urbanizador del actual distrito de San Isidro reportó la apertura de una nueva sección de venta de pequeños lotes, como parte de la oferta de la urbanizadora.<sup>17</sup> Esta parte sur de la ciudad se construía bajo el discurso nacionalista del gobierno personalista del presidente Leguía y la inversión privada, que veía una oportunidad de negocio y de incrementar su capital de inversión.

El capital privado cumplió un rol urbanizador bajo las condiciones que le impuso el Estado, a través del Reglamento de Urbanizaciones desde 1924 (Ludeña, 2005:411-412), éste regulaba desde el diseño urbano y las obras de equipamiento hasta el pago por los servicios en las urbanizaciones. Se observa un Estado regulador de un proceso urbaniza-

dor que se estaba produciendo. Sin embargo, no pudo regular el precio del mercado de la renta de suelo, porque estaba regida por la oferta y la demanda. En estos años se cometieron excesos por parte del Estado, como la función otorgada a The Foundation Company para regular el transporte público a lo largo de la avenida Leguía, en lugar de que las municipalidades distritales se encargaran de ello.<sup>18</sup>

Lo anterior se produjo, sin embargo, de manera contraria a como sucedió a finales del siglo XIX con el urbanizador Meiggs en la periferia de Lima, que generó un mercado de monopolio sin precedentes con su empresa inmobiliaria (Esquivel, 2016:61-74). No se había registrado una actividad inmobiliaria a gran escala en un área importante de la ciudad hasta entonces. En esta oportunidad, las urbanizadoras constituían el mercado de renta de suelo con la inversión privada y sin la necesidad de los bancos. Entre los años 1921 y 1929 la actividad de bienes raíces era tal, que los bancos ofrecían hipotecas y préstamos para la adquisición de los terrenos, según Ley 5226, del 22 de octubre de 1922, que redujo a 0.25% anual el tipo de comisión sobre los préstamos hipotecarios mayores de 2,000 Lp. (libra peruana) o 20,000 soles, y estableció la facultad de pagar los intereses y la amortización por trimestres vencidos (Basadre, 2015:147-148). A esta oferta de hipotecas se sumaron las urbanizadoras que ofrecían préstamos a un menor interés que los bancos para adquirir un lote de terreno.

Entre 1918 y 1930 se había dado un proceso de transformación de suelo rural a urbano a gran escala, lo que generó una renta de suelo tipo 1 de vivienda (Jaramillo, 2009:89-120) a lo largo de toda la avenida Leguía, esta vez bajo un mercado

17 Compañía urbanizadora San Isidro (12 de octubre de 1921). *El Comercio*, p. s/n: "[...] Lotes de terrenos en la avenida Leguía dentro del Olivar. La compañía ha abierto una sección de lotes pequeños por mensualidades..."

18 Municipalidad de Lima (1921). *Carta al Sr. Director de Obras Públicas*. "[...] Por resoluciones supremas del 10 y 23 de octubre se ha encargado a The Foundation Company el control del tráfico de la avenida Leguía y se ha dispuesto que la dirección de obras públicas otorgue licencias para la construcción de cualquier edificio..."

diversificado, cuya distribución de precios se daba en función de las avenidas de conexión, dominados por la oferta y demanda. Dentro de la distribución de la renta tenemos un mercado uniforme de lotes para vivienda, con algunos espacios deportivos que permanecían desde finales del siglo pasado. Según los precios de aranceles para el año 1921, en la periferia de la ciudad —la avenida Grau o Circunvalación— era de 25 soles el metro cuadrado (Bromley & Barbagelata, 1945), este precio posiblemente fue constante desde la periferia hasta la avenida 28 de Julio. El valor del metro cuadrado a lo largo de la avenida Leguía variaba entre de 1.20, 2.30, 8 y 10 soles el metro cuadrado, debido a su ubicación fuera de la ciudad. Estas variaciones de precios responden a la ubicación del lote respecto a la avenida Leguía, calles principales, secundarias y tamaño de lote. Por ejemplo, para 1926 se ofertaba en el Olivar de San Isidro<sup>19</sup> el metro cuadrado a 8 soles, pagaderos en cuotas de 10 soles al mes o 1 Lp.

Entre los años 1927 y 1929, cuando la urbanización Santa Beatriz ingresó al mercado de renta de suelo con una oferta para empleados del Estado,

militares y pensionistas, se produjo una segmentación de la oferta para particulares y para los trabajadores del gobierno. Este cambio ocasionó una mejora en los precios y en el producto que ofrecieron los inversionistas privados ante la aparición de una competencia estatal. Durante los años que se configuró este mercado de renta de suelo no se presentó ningún proceso especulativo ni un aumento repentino de los precios a causa de una demanda masiva por lotes de vivienda producto de un aumento de migración a este lado de la ciudad o de una fuerte crisis económica por la que hubiera atravesado el país.

### **Las malas prácticas de los desarrolladores inmobiliarios y un balance de su aporte a la urbanización de la ciudad.**

Aunque al principio muchas de estas empresas inmobiliarias operaron en un contexto informal, como San Isidro, Surquillo, El Progreso, Chacra Colorada y Jesús María, debido a que no existía una reglamentación (entre 1919 y 1923) incurrieron en errores de malas prácticas que poco a poco fueron subsanando, esto es posible observar más adelante (cuadro 2).

19 Aviso de venta de lotes en el Olivar de San Isidro. (3 de enero de 1926). *El Comercio*, p. 1: “[...] lotes en el Olivar de San Isidro venta a largos plazos a precios módicos desde 8 soles el metro cuadrado con agua, desagüe, luz y pistas asfaltadas...”

**Cuadro II.** Urbanizadoras al sur de Lima en la avenida Leguía entre 1919 y 1923

Nombre de la empresa	Año de operación	Ubicación	Tipo de servicios que ofrecían	Fuente
Compañía urbanizadora San Isidro	1921	Urbanización Gran Olivar de San Isidro	Venta de lotes por mensualidades pagaderos en tres años	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 11 de septiembre de 1921, p. 1
Compañía urbanizadora Miramar	1921		Sin dato	<i>El Comercio de Lima</i> , jueves 8 de septiembre de 1921, p. 1
Compañía urbanizadora El Progreso	1921	Cerca al colegio Guadalupe	Sin dato	<i>El Comercio de Lima</i> , lunes 28 de noviembre de 1921, p. 1
Compañía urbanizadora El Leuro	1921	Miraflores	Sin dato	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 25 de diciembre de 1921
Compañía urbana Chacra Colorada	1921	Frente a la avenida Alfonso Ugarte	Venta de lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , 1 de enero de 1922, p. 7
Compañía urbanizadora Jesús María	1923		Venta de lotes y terrenos	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 7 de junio de 1923, p. 1

**Fuente:** Elaboración propia con base en los diarios *El Comercio de Lima* del periodo 1921-1928.

Entre 1921 y 1923, muchas de estas empresas urbanizadoras iniciaron la venta de lotes a ambos lados de la avenida Leguía sin la culminación de las obras de habilitación urbana. Este hecho generó problemas de salubridad pública. Por ejemplo, en el balance de rubros de la urbanizadora Miramar no se observa ningún monto de habilitación urbana de pavimentación, ni servicios de agua, luz o desagüe que describe que aún el problema existía.<sup>20</sup> En

muchos casos, los vecinos tuvieron que asumir las obras de instalación de agua y desagüe. Aunque The Foundation Company estaba a cargo, los permisos no fueron gestionados a tiempo debido a que debían ser asumidos por el urbanizador, lo que aún estaba en proceso de normalización.

<sup>20</sup> Balance de la compañía urbanizadora Miramar (8 de noviembre de 1923). *El Comercio* (pp. 9-13).

**Cuadro III.** Empresas inmobiliarias al sur de Lima entre 1924 y 1927

Nombre de la empresa	Año de operación	Ubicación	Tipo de servicios que ofrecían	Fuente
Compañía urbanizadora Santa Cruz	1923	Sin dato	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , viernes 20 de noviembre de 1923
Urbanización Santa Beatriz	1923	Avenida Leguía	Venta de terrenos y Lotes	Diario oficial <i>El Peruano</i> , 22 de marzo de 1927
Compañía urbanizadora Avenida de La Magdalena	1924	Avenida Leguía, avenida Brasil y avenida de la Magdalena. Ingeniero Saavedra	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 30 de marzo de 1924
Compañía urbana Ancón	1924	Sin dato	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 27 de Julio de 1924, p. 3
Urbanización del Manzanillo	1925	Sin dato	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , 19 de enero de 1925, p. 3
Urbanización Lince Lobatón	1925	Urbanización Lince Lobatón	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , domingo 7 de junio de 1925, p. 3
Compañía urbanizadora Chorrillos y Villa Olaya	1925	Sin dato	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , 21 de junio de 1925
Urbanización San Martín	1925	Triángulo ubicado en la avenida Brasil y 28 de Julio	Venta de terrenos y lotes	<i>El Comercio de Lima</i> , 21 de junio de 1925

**Fuente:** Elaboración propia con base en los diarios *El Comercio de Lima* del periodo 1921-1928.

Como se observa en los cuadros 1, 2 y 3, la mayoría de las empresas inmobiliaria sólo se dedicaban a la venta de terrenos y lotes, dejando a las constructoras o estudios de arquitectos la construcción de las casas chalet a lo largo de la avenida Leguía o Arequipa. Mientras que las urbanizadoras construían el nuevo tejido urbano, las constructoras privadas construían el perfil urbano de las zonas cerca a la avenida Leguía. En 1924, un aviso de venta de terrenos situados en las avenidas Leguía, Brasil y Magdalena, de la compañía urbanizadora La Magdalena,

ofrecía lotes de terrenos a precios de entre 3,50 y 8 soles el metro cuadrado, según su ubicación, con agua, desagüe y luz eléctrica.<sup>21</sup> Para estos años se describen las nuevas condiciones de oferta de los lotes en este lado de la ciudad. Para 1925, las urbanizadoras Manzanilla, Lince, Lobatón, Chorrillos y

21 Compañía Urbanizadora Magdalena (11 de abril de 1924). *Mundial*, año 4, 204, p. 34: "[...] venta de terrenos por lotes al contado a plazos terrenos situados entre la avenida Leguía y la avenida Brasil o de la Magdalena. Calle de 20 metros de ancho con servicios de luz, agua y desagüe a 3,50 y 8 soles el metro cuadrado..."



San Martín lograron la urbanización de la zona de expansión al sur de la ciudad en el eje de la avenida El Progreso (Venezuela), que uniría el centro de la ciudad por el oeste de modo paulatino. La expansión y el crecimiento de la mancha urbana hacia el sur de la ciudad se daba al ritmo de los desarrolladores inmobiliarios. A partir de estos años las urbanizadoras estaban obligadas a ofrecer lotes con servicios completos de luz, agua y desagüe.



**Figura 14.** Plano de la urbanización Chacra Colorada. "Compañía Urbanizadora Chacra Colorada", *El Comercio* de Lima, domingo 1 de enero de 1922, p. 7.

Uno de los principales aportes de las urbanizadoras de este periodo fueron las formas de financiamiento directo por mensualidades, que iban desde la adquisición de un lote hasta la construcción de la vivienda y venta de materiales; de esta manera,

competían con el resto de empresas inmobiliarias. El tipo promedio de lote ofrecido era rectangular o cuadrado y dependía del diseño de la urbanización, que era lo que permitía el reglamento de urbanizaciones de 1924. Las áreas de lotes tenían desde 300 hasta 1,600 metros cuadrados (Ludeña, 2005:411-413). Esta forma de lotes se observa en los planos de las urbanizadoras (Figuras 13 y 14) de las compañías urbanizadoras Leuro y Cocharcas. Esto obedecía al trazo realizado por los arquitectos o ingenieros encargados del diseño urbano. Nuevamente la parrilla cuadriculada se imponía como un modelo urbanizador, aunque sin un plan regulador previo.<sup>22</sup>

### La Dirección Técnica de Urbanizaciones y Construcciones y el Reglamento de Urbanizaciones de 1924

En el decreto del 6 de octubre de 1922 se resolvió crear la Dirección Técnica de Urbanizaciones y Construcciones (Izaguirre, 1943:19); para su funcionamiento se pediría una cuota mensual de 10 Lp. a las urbanizadoras, con la finalidad de crear un fondo que permitiera cumplir con el encargo y pagar los gastos administrativos de esta oficina (Ludeña, 2005:412). La nueva dirección dependía directamente de la Dirección de Salubridad Pública, que era la institución encargada de aprobar los proyectos y que, a su vez, dependía de la Dirección de Fomento y Obras Públicas. Con la creación de esta institución se trató de evitar el problema de la insalubridad en las nuevas edificaciones que se construían a lo largo de la avenida Leguía. La Dirección Técnica de Urbanizaciones y Construcciones tramitaba el proyecto de urbanización que sería aproba-

<sup>22</sup> Compañía urbanizadora Cocharcas. (2 de febrero de 1908). *El Comercio*, p. 7.

da por resolución suprema a través de la Dirección de Salubridad Pública.

Entre los aspectos relevantes de estos reglamentos se tiene que el plazo máximo para terminar las obras de urbanización era de cuatro años a partir de la fecha de expedición del permiso (Ludeña, 2005:412). Las empresas estaban obligadas a ejecutar por su cuenta las obras de saneamiento y cedían al Estado y al municipio las obras públicas, lo que era una forma de poner a la empresa privada al servicio de los planes del Estado de modernizar la ciudad. Sólo cuando las empresas terminaran de instalar los servicios de agua y desagüe era posible vender el lote, pero esto no se cumplía, se observó que se realizaban malas prácticas de manera reiterativa antes de la implementación de este reglamento.

En cuanto al diseño urbano, se exigía que las manzanas fueran rectangulares, con un máximo de una hectárea (Ludeña, 2005:412). El Estado buscaba replicar la parrilla uniforme de urbanización que antes se había impuesto en la periferia mediante el plan de modernización del ingeniero Luis Sada, en 1872. La parrilla mercantilista seguía vigente en este nuevo proceso de urbanización.

Se normaba también el ancho de las vías principales y secundarias de las que debían encargarse las urbanizadoras (Ludeña, 2005:413).<sup>23</sup> Las urbanizaciones debían ceder al Estado un lote de terreno del 2% del área total para que se utilizara en servicio de la población (Ludeña, 2005, pp. 412-414). En la actualidad también se sigue esta práctica, y el 2% del área total se destina al equipamiento de la urbanización: mercado de abastos,

local comunal, iglesia parroquial o espacios de recreación y deporte.

Un artículo de 1926, titulado “Las urbanizaciones y su liquidación”<sup>24</sup> describe la intención de controlar las condiciones técnicas y económicas sobre las que operaban las urbanizaciones, y revela la falta de fondos para terminar las obras de habilitación urbana. Si bien el empresario urbanizador estaba a cargo de la pavimentación de la urbanización, era posible que esto fuera gestionado ante The Foundation Company en caso de incumplimiento, para evitar los problemas de insalubridad que se estaban produciendo. En otro artículo de *El Comercio* de Lima —“En plena renovación urbana”<sup>25</sup>— se hablaba del trabajo de renovación urbana que se ejecutaba en la ciudad central y muestra cómo el proceso de renovación de vías y colocación de alumbrado eléctrico se encontraba a cargo de The Foundation Company y empresas eléctricas asociadas.

Otro aspecto interesante de esta norma era la potestad que tenía la Dirección de Fomento y Salubridad para regular las tarifas que debía establecer cada una de las urbanizaciones por concepto de servicios públicos como alumbrado público, baja policía y serenazgo.<sup>26</sup> Por ejemplo, en muchas de

24 Las urbanizaciones y su liquidación. *El Comercio*, (Lima jueves 22 de enero de 1926) p. s/n: “Siendo necesario salvaguardar los intereses de los compradores de lotes de terreno, así como asegurar las condiciones sanitarias que deben reunir las urbanizaciones existentes, y visto el informe de la Comisión Técnica de Urbanizaciones, ninguna empresa podrá proceder a su liquidación sin que previamente lo solicite al gobierno...”

25 En plena renovación urbana (24 de setiembre de 1924). *El Comercio*, p. 1: “Los trabajos de The Foundation y Empresas Eléctricas Asociadas vienen realizando en el actual momento con gran celeridad la remoción de los pisos de las calles en el centro de la ciudad y ellos explican causan molestias y dificultades en el tráfico callejero. Desgraciadamente no se pueden rehacer las calzadas y las líneas de tranvía sin esos inconvenientes...”

26 La tarifa de servicios públicos en la urbanización San Isidro (2 de febrero de 1926). *El Comercio*, p. 4: “[...] Visto el anterior recurso por Don José Ortiz de Zevallos a nombre de la urbanizadoras San Isidro solicitando la aprobación de la tarifa de servicios públicos de alumbrado eléctrico, baja policía y serenazgo de medio centavo [...]”.

23 “[...] Reglamento de Urbanizaciones de 1924 Lima 22 de agosto de 1922. Art.29. En toda urbanización debía proyectarse al menos una avenida, el ancho mínimo de las calles y avenida era de 20 metros y las calles de 14 metros [...] Art. 32 La extensión máxima de una urbanización era de 20 hectáreas debían tener una plaza, debía contemplarse los árboles y jardines laterales en las calles y avenidas [...]”.

las urbanizadoras de este lado de la ciudad la tarifa era de medio centavo de sol por cada metro cuadrado de espacio urbanizado; este monto era reunido por los vecinos y abonado a las prestadoras de los servicios, como sucede en la actualidad. Esta tarifa serviría para la limpieza de los jardines y las acequias que correspondían. En la actualidad, estas funciones le corresponderían al gobierno local. La empresa urbanizadora organizaba la recolección de basura para su ubicación en un depósito que construiría o el lugar de la cremación de la basura.<sup>27</sup> Esta acción también le corresponde en la actualidad al gobierno local. Se observa que el gobierno local no asumía sus funciones de limpieza de espacios públicos ni recojo de basura debido a que poco a poco aparecerían las nuevas municipalidades distritales a lo largo de la avenida Leguía.

Si bien el reglamento permitió que las empresas siguieran un modelo urbanizador de parrilla, le fue difícil controlar el proceso de habilitación, debido a la presión que tenían las empresas inmobiliarias de vender los lotes para recuperar el capital en el menor tiempo posible. Fue exceso darle todas las tareas de gestión y administración de fondos a las urbanizadoras, dejando de lado al gobierno local y a la ciudadanía que habitaba estos nuevos barrios. Sin embargo, el aporte de las urbanizadoras fue construir la ciudad y establecer un valor de la renta de suelo.

### **Santa Beatriz, la única urbanizadora estatal a lo largo de la avenida Leguía**

La urbanización Santa Beatriz constituyó la única empresa del Estado ante la inversión privada y una forma de urbanizar que el gobierno puso como

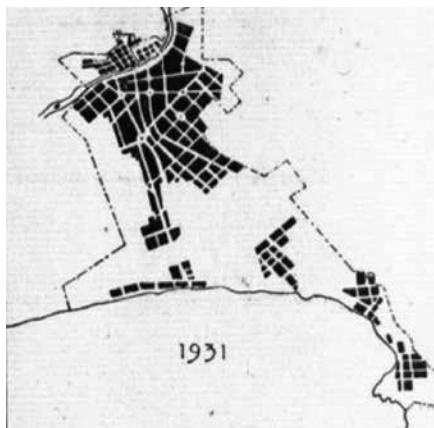
ejemplo de gestión y financiamiento para el resto de las urbanizadoras. En 1925, cuando se dio inicio a su construcción, había pasado un año de la vigencia del Reglamento de Urbanizaciones, lo que permitió que, siguiendo las nuevas directivas, la urbanización se convirtiera en un modelo estatal a replicar por su forma de gestión. El 25 de enero de 1925 fue aprobado el plano de distribución de los lotes de Santa Beatriz.<sup>28</sup> Entre los años 1925 y 1927, el Estado se preocupó por organizar de la mejor manera el modelo de gestión, financiamiento y organización de la urbanización para culminar a tiempo las obras de equipamiento y comenzar la oferta de los lotes. Entre 1927 y 1930 se realizó el proceso de adquisición de los lotes y migración de la población que albergaría la urbanización. Al final del proceso de urbanización el Estado se encargaría de organizar el padrón de propietarios y establecer la junta de vecinos encargada del mantenimiento y administración de los servicios de la urbanización. A partir de 1930, las urbanizaciones privadas realizaban procesos de urbanización hacia el sureste.

Para finales de 1930, ambos lados de la urbanización lucían totalmente urbanizadas. Se había cumplido el deseo del presidente Augusto B. Leguía y lucía como la más moderna y progresista de la ciudad. Además, cumplía la función de ser el principal eje de expansión de la ciudad y unía al centro de Lima con los balnearios del sur aún, en proceso de urbanización (figura 15). Se había culminado el primer proceso de urbanización a gran escala que permitió la expansión de la ciudad con la

27 Tarifa para servicios públicos (2 de febrero de 1926). *El Comercio*, p. 4. "[...] 3.- Queda igualmente obligado la empresa recurrente a efectuar el recojo de basura por medio de vehículos cerrados eligiendo un lugar conveniente para el depósito y cremación de basura [...]"

28 Aprobación de los planos de distribución de Santa Beatriz (11 de febrero de 1925). Diario oficial *El peruano*, p. 147: "[...] De conformidad con el decreto supremo del 9 del presente que reserva los terrenos de la hacienda Santa Beatriz [...] se resuelve aprobar el plano de distribución de los terrenos de Santa Beatriz entre las secciones de la Escuela de Agricultura y Veterinaria y la Estación Central Agronómica..."

inversión privada, pero bajo la reglamentación del Estado. Uno de los grandes procesos de venta de suelo urbano a cargo de los desarrolladores inmobiliarios del siglo XX había culminado.



**Figura 15.** La expansión de la ciudad de Lima en 1931. Fuente: Fragmento del plano “Desarrollo de Lima ciudad capital 1535-1945”, lámina 31. En Juan Bromley & José Barbagetlata, *Evolución urbana de Lima*. Ed. Lumen.



**Figura 16.** La avenida Leguía o Arequipa en 1930. Postales de Lima (mayo de 2018). Recuperado de <https://www.google.com.pe/search?q=Avenida+Arequipa+en+1931>.

## Conclusiones

A partir del inicio del segundo gobierno del presidente Leguía (1919-1930), la preocupación del

Estado por solucionar el problema de la vivienda en el centro y el deseo de cambio a la denominada “Patria Nueva” —que era el discurso del presidente Leguía— tenían como principal interés la búsqueda de materializar la modernidad personalista a través de la ejecución de obras de envergadura con motivo del Centenario Patrio de 1921. Se inició el mejoramiento de plazas y plazuelas del centro, la construcción de la plaza San Martín y la aparición de la avenida Leguía (después se llamaría Arequipa), una vía que uniría el centro de la ciudad con Miraflores y se convertiría en el símbolo de cambio del gobierno y el comienzo de un proceso de urbanización al sureste de la ciudad. El inicio de esta obra y la ejecución de las avenidas de conexión, junto con el cambio de uso de suelo, dieron como resultado la expansión de la ciudad al sureste, a lo largo de la avenida Leguía.

Todo este proceso de urbanización se dio desde el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección de Salubridad Pública. En esta oportunidad, el gobierno permitió la incursión de empresas americanas para contribuir con la ejecución de obras de envergadura. A partir de 1921, The Foundation Company se convirtió en la principal empresa a cargo de la habilitación de agua, desagüe y pavimentación de la ciudad. A medida que se construía la ciudad, el gobierno del presidente Leguía le otorgó mayores atribuciones a esta empresa, algunas de las cuales correspondían a la municipalidad, como la organización del tráfico de la avenida Leguía, el levantamiento de los planos de las urbanizaciones y el registro del padrón de vecinos. Esto no fue positivo para el proceso de urbanización que se dio a lo largo de la avenida Leguía, porque no permitió que se desarrollara una gestión local ni que se organizara mejor la gestión después de la ocupación de los nuevos vecinos. A pesar de las grandes ganancias que obtuvo, por ser un monopolio a cargo de la construcción de la obra pública durante el gobierno del presidente

Leguía, The Foundation Company cumplió su rol de pavimentar y dotar de equipamiento urbano a toda esta zona, lo que evitó problemas de salubridad y la convirtió en una de las principales ejecutoras de la modernidad.

La apertura del Estado para permitir el cambio de uso de suelo de los terrenos al sureste de la ciudad generó una distribución de renta de suelo que activó el capital privado proveniente de la élite que vivía en la ciudad. Esta clase social contribuyó a materializar las metas que el gobierno se había trazado, como modernizar la ciudad. Aunque el Estado quiso determinar el diseño urbano de parrilla mediante la puesta en vigencia del Reglamento de Urbanizaciones de 1924, no pudo controlar en su totalidad el trazado urbano resultante, porque la oferta y la demanda determinaron el tamaño de los lotes y la distribución de estos al interior de las nuevas urbanizaciones. Como resultado de este proceso tenemos un mercado con una oferta diversificada en lotes pequeños, desde 300 a 600 metros cuadrados, para casa chalet, y terrenos de 1,200 metros para casonas señoriales, entre los tamaños que más se repetían. Esta urbanización, producto del mercado de la oferta y la demanda, hizo que el gobierno, a través de la oficina de Obras Públicas, normará las nuevas edificaciones que se estaban construyendo para controlar el crecimiento de la ciudad.

El mecanismo de gestión de la urbanización a través de la Inspección Técnica de Urbanizaciones sólo permitió normar los permisos de operar a las urbanizadoras y el diseño urbano. Pero no pudo controlar el cumplimiento de la entrega de servicios en los lotes, como agua y desagüe. The Foundation Company fue la compañía extranjera que cumplió el rol de construir la ciudad.

La decisión del gobierno del presidente Leguía de permitir la aparición de la urbanización Santa Beatriz y ofrecerla a los empleados públicos generó la segmentación del mercado en oferta para par-

ticulares y empleados del gobierno. Fue positivo para el proceso de urbanización que se producía, logró que el gobierno asumiera el papel de las urbanizadoras y que, con su intervención en el mercado, generara un modelo de gestión y etapas de urbanización que el resto de urbanizadoras debieron replicar en los años posteriores a 1930. La aparición de la urbanización Santa Beatriz fue favorable para el proceso urbanizador, y que el gobierno cumpliera el rol de proporcionar lotes para vivienda de los empleados estatales permitió mejorar el proceso.

El proceso de urbanización a lo largo de la avenida Leguía significó un trabajo en conjunto entre la inversión privada y el Estado, este último en su rol de gestor y generador de una oportunidad de negocio para los desarrolladores inmobiliarios en la búsqueda del objetivo de alcanzar el desarrollo y la modernización de la ciudad. Este proceso fue el más grande del siglo XX y permitió la expansión de la ciudad hacia la zona sur. Gran parte del suelo urbano fue ofertado ante un nuevo mercado de suelo controlado por el Estado. Este proceso de urbanización también significó una oferta de viviendas a gran escala para la clase media y una gran parte de la población que vivía en el centro en malas condiciones, de modo que consiguió solucionar, en parte, el problema de vivienda y salubridad en el centro. De este modo motivó la migración de familias a ese lado de la ciudad y aumentó la demanda de transporte, servicios y equipamiento en esta zona, que de manera paulatina sería cubierta en los siguientes periodos de gobierno.

La avenida Leguía o Arequipa se convirtió en el símbolo de la modernización, además de ser el eje más importante de expansión y conexión con los suburbios del sur, como Chorrillos y Barranco, todavía en proceso de construcción para el año 1931. Significó también la aparición de la principal vialidad de interconexión entre el centro y el suroeste hasta la actualidad.

## Referencias bibliográficas

- Ames, M. (2009). *El Oncenio de Leguía a través de sus elementos básicos (1919-1930)*. Tesis para optar el título profesional de licenciada en Historia. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.
- Arcos, C. (2009). *Sociedad, cultura y literatura*. Quito: Flacso Sede Ecuador y Ministerio de Cultura del Ecuador.
- Álvarez, D. (2007). *El jardín en la arquitectura del siglo XX: Naturaleza artificial en la cultura moderna*. Madrid: Reverte.
- Basadre, J. (2015). *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Tomo 15. Lima: El Comercio.
- Bromley, J. & Barbagelata J. (1945). *Evolución urbana de Lima*. Lima: Talleres Gráficos de editorial Lumen.
- Esquivel Coronado, J. (2016). "La Muralla de Lima entre las razones para su construcción y demolición". Revista *Ciudad y arquitectura* (pp. 61-75), vol. 7, Núm. 1. Lima: Ed. FAUA UNI.
- Izaguirre, C. (1943). *La Legislación y compraventa de lotes de urbanizaciones*. Lima: Cía de Impresiones y Publicidad.
- Günther, J. (Ed.) (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana.
- Jaramillo, S. (2009). *Hacia una teoría de renta de suelo urbano*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Ludeña, W. (2005). *Historia del urbanismo en cifras 1821-1971*. Volumen I. Lima: Ministerio de Vivienda.
- Ludeña, W. (2009). *Urbanismo Dixit: Inquisiciones*. Quito: Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos.
- Parker, D. (1998). *The Idea of the Middle Class: White Collar Workers and Peruvian Society 1900-1950*. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press.
- Martínez Riaza, A. (1994). "El Perú y España durante el Oncenio. El hispanismo en el discurso oficial y en las manifestaciones simbólicas (1919-1930)". *Histórica* (pp. 335-363), 18(2).
- Rivera Pavón, J. A. (2013). "Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012". Universidad de Barcelona, tesis para optar por el Doctorado en Geografía, Planificación Territorial y Gestión Ambiental.
- Tord Romero, L. (2007) *Lima Antigua 1562-1947*. Lima: Unimundo.
- Torres, A. (2013) *Opinión Pública 1921-202: Un viaje en el tiempo para conocer cómo somos y qué queremos los peruanos*. Lima: Penguin Random House Grupo Editorial Perú.
- Walter R. (1905) "Lima un cuarto de siglo —La fisonomía arquitectónica de Lima— la ciudad colonial y la nueva urbe cosmopolita" *Revista Variedades*, Año XXV, Núm.1096, Lima 6 de Marzo de 1929.

## Referencias hemerográficas

- Diario oficial *El Peruano* (1923) Lima, 9 de febrero. "Entrega de la avenida Leguía al tráfico público".
- Diario oficial *El Peruano* (1925) Lima, 11 febrero. Aprobación de los planos de distribución de Santa Beatriz, p. 147.
- Diario oficial *El Peruano* (1921) Lima, 15 de abril. Poder Ejecutivo. Contrato entre el Supremo Gobierno y The Foundation Company. p. s/n.
- Diario *El Comercio de Lima* (1919) Lima 10 de marzo. La política sanitaria que debe de seguir el Perú con relación al saneamiento de sus poblaciones, p. 3.

- Diario *El Comercio de Lima* (1924) Lima, 23 de abril. Las obras públicas de Lima. Carta abierta por el Sr. Andrés Dasso p. 12.
- Diario *El Comercio de Lima* (1924) Lima, 23 de agosto. Avenida del progreso. p. 3
- Diario *El Comercio de Lima* (1924) Lima, 2 de enero. El progreso urbano de Lima. p. s/n.
- Diario *El Comercio de Lima* (1926) Lima, 3 de enero. Aviso venta de lotes en el Olivar de San Isidro, p.1.
- Diario *El Comercio de Lima* (1923) Lima, 8 de noviembre. Balance de la compañía urbanizadora Miramar, pp. 9-13.
- El Comercio de Lima* (1908) Lima, 2 de febrero. Compañía urbanizadora Cocharcas, p. 7.
- El Comercio de Lima* (1926) Lima, 22 de enero. Las urbanizaciones y su liquidación. p. s/n.
- El Comercio de Lima* (1924) Lima, 24 de setiembre de 1924. En plena renovación urbana, p. 1.
- El Comercio de Lima* (1926) Lima, 2 de febrero. La Tarifa de servicios públicos en la urbanización San Isidro, p. 4.
- El Comercio de Lima* (1924) Lima, 24 de mayo. Las urbanizaciones en defensa de la salubridad popular. p. s/n.
- El Comercio de Lima* (1924) Lima, 23 de abril. Las obras públicas de Lima. Carta abierta por el Sr. Andrés Dasso.p.12.
- Revista Variedades* Año XVII, Lima 18 de Junio de 1921, No 694 p.s/n. "La comisión municipal del centenario".
- Revista Mundial* Año IV, nro. 204, p.34. Lima 11 de Abril "Compañía Urbanizadora Magdalena" (1924).