

PAIN 2014

Programa de apoyo a la iniciación en la investigación

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN (*):

La ciudad y el mar: la avenida Costanera entre la Lima Aristocrática y la Lima del Oncenio (1917-1930)

AUTORES:

Flores Apaza, Daniel Delfín
Gamarra Galindo, Marco Antonio
Florián Guerrero, Juan Carlos

FACULTAD - ESPECIALIDAD:

Arquitectura y Urbanismo – Arquitectura

DOCENTE ORIENTADORA:

Álvarez Calderón Ayulo, María Delfina

AÑO (**):

2015

(*) El título original del proyecto fue: *La avenida Patria Nueva, luego Costanera y hoy Costa Verde: objetivos de la planificación de una importante obra vial del Oncenio de Augusto B. Leguía (1919-1930).*

(**) Año de finalización de la investigación

La ciudad y el mar: la avenida Costanera entre la Lima Aristocrática y la Lima del Oncenio (1917-1930)

Flores Apaza, Daniel Delfín

Gamarra Galindo, Marco Antonio

Florián Guerrero, Juan Carlos

Resumen: La avenida Costanera tuvo su origen en 1917, durante el segundo gobierno de José Pardo, como uno de los varios negocios inmobiliarios privados que empezaron a florecer en la comarca de Lima, y que venían transformando su rostro agrario lentamente. Alberto Boza Aizcorbe fue el ingeniero empresario que gestó esta avenida como trazo urbanizador. Luego de contar con el apoyo del gobierno de Pardo, obtuvo mayor auspicio por parte del gobierno de Leguía, que lo habría acogido con la intención de que formara parte de un proyecto para conformar una nueva gran capital metropolitana, de la que la Costanera sería eje emblemático. Durante el Oncenio se logró construir buena parte de los proyectos urbanos de Boza. Sin embargo, la crisis del 29 los habría paralizado, conllevando a su ulterior decaimiento general y abandono.

Palabras clave: Costanera, Miramar, Oncenio, Patria Nueva, expansión urbana de Lima, Alberto Boza

Abstract: The Costanera Avenue had its origin in 1917, during Jose Pardo's government. It was one of various real estate and urban enterprises in the city of Lima, which slowly started to transform its rural landscape. It was led and developed by engineer Alberto Boza Aizcorbe, who planned this road with the purpose of urbanizing its surroundings.

After the avenue had got the support of Pardo's government, its construction was promoted by the administration of President Leguia, known as the Oncenio. This last sponsoring could have been part of the construction of a new metropolitan capital as part of the regime's project, in which Costanera Avenue would become emblematic. During the *Oncenio*, most of Boza's urban projects were built. Nevertheless, the international crack of 1929 could have slowed them down, leading them to the abandonment.

Key words: Costanera, Miramar, Oncenio, Patria Nueva, urban development of Lima, Alberto Boza

Introducción

1. Modelos foráneos y locales en la transformación de Lima

1. La ciudad moderna: el barrio jardín y el balneario
2. Preexistencia: espacio y manejo territorial en las orillas de la comarca limeña
3. Lima imaginada: visiones modernas para la vieja ciudad

2. Avenidas y urbanizaciones: la Lima del Oncenio

1. Idea de modernidad durante el Oncenio
2. Legislación vial y urbana
3. Plan urbano del Oncenio para Lima

3. Evolución temporal de la avenida Costanera

1. Planteamiento y trazado (1917-1925)
2. Consolidación y ocupación lineal (1925-1928)
3. Inauguración, imagen y crisis (1928-1930)

Epílogo

Conclusiones

INTRODUCCIÓN:

La avenida Costanera ha vuelto actualmente a la escena pública como parte de un proyecto de renovación urbana por parte del Gobierno Regional del Callao. Esta nueva obra ha carecido de un reconocimiento de las ideas que precedieron y que motivaron el planeamiento y construcción de la primera avenida Costanera hace casi un siglo. Este desconocimiento de los antecedentes es aún más grave cuando, en lugar de consolidar la ciudad (como proponía el proyecto de 1917), la disgrega.

De esta manera, surge la inquietud de los autores de este trabajo por estudiar los orígenes del planeamiento y construcción de la avenida Costanera entre 1917, año en que se constituye la compañía urbanizadora que impulsa su planificación, y 1930, año de crisis económica, en el contexto de los gobiernos de José Pardo y Augusto B. Leguía. En relación a este tema, a modo de estado de la cuestión, existe bibliografía sobre aspectos generales del crecimiento urbano de Lima, de las urbanizaciones, de las avenidas y de los gobiernos de Pardo y Leguía, pero no existen estudios concretos y específicos sobre la avenida Costanera.

El problema de este tema radica en su poco estudio por parte de la academia y poco conocimiento por parte de la sociedad, como consecuencia de las turbulencias económicas y políticas de aquellos años, la posterior degradación de la obra física y su desaparición en el imaginario colectivo. Frente a esta situación, esta investigación se justifica porque llena un vacío historiográfico sobre los orígenes de la avenida Costanera, aporta conocimiento en la historia urbana de Lima y brinda información para que la ciudadanía descubra el misterio detrás de esta emblemática avenida metropolitana.

Surge, entonces, la pregunta: ¿qué intereses existieron detrás del planeamiento y construcción de la avenida Costanera? A manera de hipótesis, esta investigación sugiere que los motivos para la planificación de la avenida Costanera pasan por dos momentos: originalmente, cuando se establece la empresa para llevarla a cabo en 1917, tendría como motivación principal el realizar un negocio inmobiliario privado en la bahía de Lima, similar a otros que se venían dando durante esa década, que es cuando las urbanizaciones comienzan a establecerse en lugares cada vez más alejados del casco antiguo de la ciudad. En este caso,

el potencial paisajístico habría sido clave para la elección del lugar, así como la creciente demanda de vivienda propia por parte de la población.

Sin embargo, cuando se establece el régimen del Oncenio, las motivaciones para la urbanización de la bahía de Lima habrían sido asumidas también por el gobierno de Leguía, en cuyo régimen se habría vislumbrado los lineamientos urbanos para conformar una nueva gran capital metropolitana, que concretara los ideales de modernidad que el Oncenio se proponía mostrar. Para ello, el gobierno habría acogido la iniciativa privada de Alberto Boza como parte de su plan propagandístico, en una especie de asociación público privada, que fue finalmente sorprendida por la crisis de 1929, que paraliza las obras y acaba con los planes para terminar su construcción.

Para la investigación, se han utilizado técnicas básicamente cualitativas. Se realizó una extensa investigación bibliográfica entre numerosos autores que abordan temas relevantes para el trabajo; asimismo, se realizó una búsqueda de fuentes primarias en diversos repositorios. La información recabada se ha utilizado para reconstruir procesos históricos, las ideas del régimen de Leguía sobre el progreso y el crecimiento urbano, y las visiones urbanísticas de la época. Entre las fuentes primarias que se han utilizado, figuran artículos de diarios y revistas, conferencias, libros, partidas registrales, así como una entrevista que se le realizó, gracias al apoyo permanente de María Delfina Álvarez-Calderón, asesora de esta investigación, al señor Enrique Boza Barrios, sobrino de Alberto Boza Aizcorbe, empresario protagonista del tema estudiado.

Dado que muchos textos del Oncenio tienen tendencia propagandística, en cada caso, se ha procedido con la crítica correspondiente. Un tratamiento diferente ha tenido los textos con contenido técnico de la época. Por otro lado, entre las fuentes secundarias, se ha revisado trabajos de historiadores, abogados, ingenieros y arquitectos. Tales investigaciones refieren tanto a la realidad peruana como a la internacional.

Esta investigación se divide en tres capítulos. El primer capítulo analiza las ideas internacionales y locales sobre la modernidad de las ciudades (barrio jardín y balneario), estudia la situación de la comarca de Lima en el que se insertan estas ideas y revisa los proyectos de expansión urbana previos a la segunda década del siglo XX (momento en que

se gesta la avenida Costanera). El segundo capítulo explora las ideas de modernidad del régimen de Leguía que se tradujeron en infraestructura física, identifica los instrumentos normativos promovidos por el gobierno de Leguía para impulsar su visión de ciudad (que difirieron de las políticas viales del gobierno de Pardo), y aborda los planes que el gobierno de Leguía tenía para la Metrópoli. El tercer capítulo analiza el proceso proyectual de la avenida Costanera, desde su planeamiento, trazado (con fines privados) en 1917 hasta su apropiación por el régimen de Leguía, que condujo a la inauguración del tramo La Perla-San Miguel en 1928, y su decadencia luego de la caída de la bolsa de valores de Nueva York de 1929. Por último, se cuenta con un epílogo que narra los principales acontecimientos post-crisis económica que grafican la degradación, desnaturalización y abandono progresivo de la avenida Costanera.

CAPÍTULO 1: Modelos foráneos y locales en la transformación de Lima

1.1. La ciudad moderna: el barrio jardín y el balneario

La avenida Costanera, así como la urbanización de la bahía de Lima, tienen su referente en otras ciudades del mundo, que venían implementando proyectos de modernización, y se enfoca en dos aspectos fundamentales: el barrio jardín y el balneario. El concepto de ciudad jardín se concibió en un tiempo de crecimiento urbano en ciudades industriales europeas. Desde el siglo XIX diversos planeadores propusieron soluciones para el desorden social y físico de la emergente ciudad industrial, pues la preocupación por la higiene urbana era un tema recurrente en aquella época¹. Ante esta situación, se consideró como solución atractiva mover a las personas al campo.

Si bien es cierto que Ebenezer Howard es la figura más importante de este movimiento, no fue el autor original de los postulados de la ciudad jardín². Su labor se basó en sintetizar escritos, pensamientos, postulados y experimentos previos sobre nuevas comunidades que planteaban combinar las mejores características del campo y la ciudad, para lo cual se idearon

¹ HARPMAN, Louise y Evan M. SUPCOFF. "Twentieth Century American Patterns". *Perspecta*. Connecticut, volumen 30, 1999, p. 6.

² HALL, Peter. *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996, pp.98-99.

áreas residenciales que contaban con parques, calles arboladas y viviendas rodeadas de jardines³.

Dentro de la visión de Howard, la ciudad jardín tendría una población de 32,000 personas y una extensión de 1,000 acres, rodeada por un cinturón verde donde no habría solamente explotaciones agrícolas sino instituciones urbanas como reformatorios y casas de convalecencia, así como una gran gama de trabajos y servicios, que estarían conectadas por sistemas ferroviarios de transporte⁴.

La ciudad jardín multifuncional planificada por Howard devendría más adelante en el modelo de Unwin, quien propondría, en base a las propuestas de Howard, barrios netamente residenciales. Se opone de esta forma a la idea original de crear comunidades completas con zonas industriales y una serie de servicios⁵. A este modelo se le llamaría barrio jardín y es el que llega a Lima a principios del siglo XX e inspiraría todas las urbanizaciones que se construyeron por aquellos años.

En lo concerniente a los balnearios, tuvieron un desarrollo independiente en Occidente desde el siglo XIX, pero se vieron influenciados por las ideas de la nueva modernidad de la ciudad jardín a principios del siglo XX. Los baños de sol y de mar se volvieron populares a fines del siglo XIX, de modo que a principios del siglo XX, se hablaba de los beneficios a la salud que tales actividades producían⁶.

Con estas ideas se inicia la construcción de balnearios en las costas de países europeos. La construcción de un balneario implicaba el aprovechamiento de un recurso natural: el mar, cuya explotación requería en repetidas ocasiones modificaciones drásticas del borde costero. Parte de estos trabajos están relacionados con el control del mar, que a fin de garantizar el funcionamiento de los balnearios, intentaban crear un margen seguro entre este y la tierra⁷.

³ CALDAS, Patricia. *Pintoresquismo limeño en Santa Beatriz*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, 2012, p. 42.

⁴ HALL, Peter, *op. cit.*, p. 103.

⁵ HALL, Peter, *op. cit.*, p. 111.

⁶ GRAY, Fred. *Designing the seaside architecture, society and nature*. Londres: Reaktion, 2006, p. 20.

⁷ GRAY, Fred, *op. cit.*, p. 44.

Los balnearios de fines del siglo XIX y principios del siglo XX contenían varias estructuras dentro de su configuración. Se puede observar los hoteles con vista al mar y muelles que mejoraron su acercamiento a cambio de una transacción monetaria directa. Por otro lado, también existían malecones, paseos, refugios y parques al borde del mar como atracciones públicas, que estaban diseñados para atraer y mantener a las personas dentro de los balnearios⁸.

La construcción de estos sitios tuvo lugar durante un periodo de experimentación e innovación en las técnicas constructivas, que propició el surgimiento de una nueva arquitectura de balnearios: primero el hierro, y luego, el acero, combinados con el concreto y el vidrio se convirtieron en los materiales más usados. El desarrollo de las funciones permitió la fabricación barata de varios elementos en serie, lo que posibilitó la construcción de muchas estructuras como edificios, malecones, muelles, etc.⁹.

El acceso a los balnearios se democratiza con la construcción de ferrovías en el siglo XIX. En el siglo XX, llegó el automóvil y con ello el desarrollo de los sistemas viales, lo que favoreció una ruta más flexible al mar y permitió el desarrollo de zonas que antes eran consideradas inaccesibles. Esto significó tanto la adaptación de los balnearios existentes como la creación de balnearios más amigables con el automóvil. La expansión suburbana, de la mano con el modelo del barrio jardín, cubrió bordes costeros que poco antes no estaban desarrollados¹⁰.

La llegada de este planteamiento foráneo a Lima puede denotarse en el surgimiento de balnearios modernos desde fines del siglo XIX, y la adecuación de los antiguos poblados coloniales de indios y pescadores cercanos al mar, en balnearios de moda para las clases acomodadas, los cuales fueron Barranco, Chorrillos y Miraflores.

1.2. Preexistencia: espacio y manejo territorial en las orillas de la comarca limeña

Estas ideas sirvieron de sustento, como se verá más adelante, para la planificación de la avenida Costanera, pues surge en un contexto internacional de modernización y

⁸ GRAY, Fred, *op. cit.*, p. 45.

⁹ GRAY, Fred, *op. cit.*, p. 49.

¹⁰ GRAY, Fred, *op. cit.*, pp. 49-58.

surgimiento del automóvil. Esto se tradujo en cambios en el modo de vida de las personas y la adecuación física de las ciudades. La bahía de Lima tuvo entonces que adecuarse a estos planteamientos modernos, y para entender esta adecuación, es necesario conocer la preexistencia: condiciones físicas, urbanas y rurales de la costa de la comarca limeña anteriores a 1917, que es cuando se inicia la construcción de la avenida Costanera.

Existía una red de asentamientos entre los cuales la ciudad y el puerto eran las estructuras de mayor jerarquía, interconectándose primero con antiguos pueblos de reducción y luego con los balnearios. Tales asentamientos no eran parte de una continuidad urbana, dado que el terreno agrícola, que se extendía desde la ciudad hacia el mar, llenaba los espacios que separaban a los diferentes islotes urbanos. El territorio del valle de Lima era una vasta red policéntrica, una comarca agraria.

Lima no era una ciudad de cara al mar, pues desde su fundación fue concebida como una urbe tierra adentro. Si bien Lima tuvo un acercamiento directo con su río, su aproximación con el mar fue limitada, pues se daba por medio del puerto del Callao y de los balnearios, que estaban totalmente rodeados de un entorno agrario y eran urbanísticamente independientes entre sí. Las conexiones con la ciudad se daban por medio de caminos y, desde el siglo XIX, por el ferrocarril.

La bahía de Lima no era más que el borde de un territorio con un prominente tejido agrario, del cual habían surgido brotes urbanos en algunos puntos del acantilado. Para mediados del siglo XIX, solo existían Chorrillos, Barranco y Miraflores por el sur, y por el oeste, el Callao. Hacia fines de ese siglo y principios del XX, en el espacio comprendido entre los balnearios anteriores, surgirían Magdalena Nueva primero en 1872 y San Miguel después en 1914¹¹.

Las costas de la bahía de Lima, que se destinaron para la construcción de la avenida Miramar (Costanera), también eran parte de un continuo agrario. En 1918, Germán Stiglich –marino, geógrafo y explorador chalaco– realiza una minuciosa descripción de dichas tierras: saliendo desde el Callao por las costas de la Mar Brava hacia el sureste, el tejido se componía por las haciendas Aguilar, Chacra Alta, Maranga, San Cayetano, San Miguel, pasando luego

¹¹ LUDEÑA, Wiley. *Lima, historia y urbanismo, 1821-1970*. Lima: Editora Perú SEGRAF, 2004, p. 143.

por los novedosos balnearios de San Miguel y Magdalena Nueva, para continuar con las haciendas de Orrantia y Santa Cruz. Luego, se continuaba atravesando los balnearios de Miraflores, Barranco y Chorrillos, con sus respectivos fundos interpolados, que eran Pacayar, La Viña y Armendaris¹².

En esta administración territorial, cada hacienda era una propiedad privada. Al analizar los planos de la época, anteriores a 1917, se puede concluir que no existió ningún camino que bordeara el mar por encima de los acantilados, y que comunicara los balnearios del sur con el Callao. Las poblaciones y haciendas se encontraban comunicadas mediante caminos rurales irregulares e inconexos que servían a caminos mayores, relacionados siempre con la ciudad de Lima.

El mar presentó desde el inicio un problema para la urbanización de estas tierras, lo que fue advertido por Stiglich en 1918, al señalar que la playa de la Mar Brava no era apropiada para el establecimiento de un balneario natural por la fuerza con la que el mar rompía contra ella. Extiende esta valoración a las playas de Chacra Alta al considerarlas como una prolongación de la Mar Brava; no obstante, considera que las playas de Maranga no eran del todo malas¹³.

¹² STIGLICH, Germán. *El derrotero de la costa del Perú*. Lima: Lit. y Tip. Berrío Co., 1919, p. 32.

¹³ Ídem.

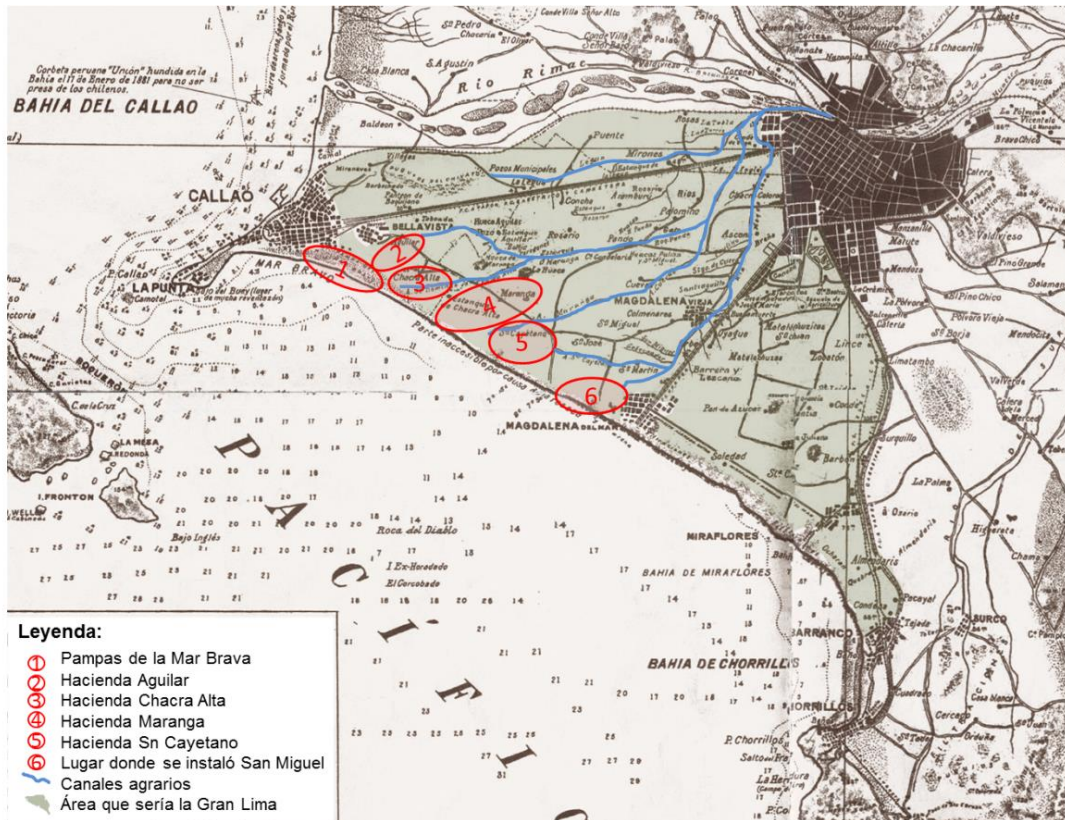


Figura 1:

Lima agraria en 1907. La comarca estaba ocupada por haciendas. La ciudad se relacionaba con el mar mediante los balnearios. Las orillas de la bahía de Lima están señaladas como “parte inaccesible por causa de la resaca”
 Elaboración propia sobre VALLEJOS, Camilo (1907) *Plano topográfico de Lima, Callao y sus alrededores*. Lima: Imp. Carlos Fabbri.

Se puede observar, entonces, que Lima experimenta un acercamiento inicial hacia el mar con el establecimiento de nuevos balnearios como parte de su red de asentamientos desde mediados del siglo XIX. Las nuevas vialidades creadas durante los gobiernos de Pardo y Leguía, cambiarían este sistema de manejo territorial, alterando las jerarquías urbanas: los islotes urbanos ya no se conectarían solamente con la ciudad sino también entre sí, llevando adelante un proceso de conurbación de toda la comarca limeña.

1.3. Lima imaginada: visiones modernas para la vieja ciudad

La configuración urbana y territorial que se ha detallado anteriormente, no satisfacía los anhelos de modernidad de fines del siglo XIX ni de comienzos del siglo XX, cercanos al urbanismo del barrio jardín ya explicado anteriormente. Dávalos y Lissón advierte en 1919, poco antes del ascenso de Leguía al gobierno, que existía una carencia de pavimentos de calidad en toda la ciudad, así como una falta de saneamiento en cuanto a servicios de agua y

desagüe¹⁴. Era un problema de vieja data, pero se venía agudizando con la creciente expansión de la ciudad. Por esa razón, surge la necesidad de planificar este crecimiento desde la segunda mitad del siglo XIX. Se podrían establecer dos etapas diferenciadas para el surgimiento de urbanizaciones, que son los antecedentes directos de la avenida Costanera: antes y después de la Guerra del Pacífico.

El periodo anterior a la guerra se caracteriza por la planificación de la ciudad a la usanza europea decimonónica. El primer plan fue encargado por el gobierno de Balta al ingeniero italiano Luis Sadá di Carlo en 1873¹⁵, quien proyectó la expansión radial de Lima hacia sus afueras inmediatas, planteando para ello la supresión de la muralla colonial y su reemplazo por bulevares con óvalos desde los que se trazaron radialmente nuevas avenidas sobre el territorio circundante. Parte esencial de este plan llegó a ejecutarse gracias al aporte empresarial de Henry Meiggs¹⁶.

El plan de Sadá solamente atendía al casco antiguo de la ciudad y su ensanche inmediato, mas no los otros asentamientos urbanos de la comarca limeña, a pesar de que se pretendía ensanchar indefinidamente el núcleo principal. En ese sentido, se construyeron algunas urbanizaciones que expandieron la ciudad según los planteamientos de Sadá, entre las cuales se encuentran La Chacrita (1859), La Victoria (1876) y La Unión (1876)¹⁷. Solamente la urbanización de La Marbella-La Magdalena (1872) surge como nuevo poblado satélite.

El periodo posterior a la guerra corresponde a la llamada República Aristocrática. Luego de veinte años de crisis, se genera nuevamente crecimiento económico y, con ello,

¹⁴ DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente*. Lima: Imprenta Gil, 1919, pp. 426-429.

¹⁵ MENDOZA, John. *Planes y realidades: Los planes de desarrollo metropolitano de Lima 1949-2010. EST espacio, sociedad y territorio*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, volumen 1, no 1, 2014, p. 63.

¹⁶ HAMMAN, Johanna. *Monumentos públicos en espacios urbanos de Lima 1919-1930*. Tesis doctoral presentada para la defensa del grado de doctor. Programa de Doctorado (EEES) Espacio Público y Regeneración Urbana: Arte, Teoría y Conservación del Patrimonio. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2011, p. 59.

¹⁷ LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, p. 143.

modernización¹⁸. La política centralista del Estado promovió la materialización de estos emprendimientos inmobiliarios. Además, se experimenta un crecimiento poblacional de 1.9% anual entre 1891 y 1903¹⁹. La élite tuvo un rol importante durante este periodo en la adecuación de la ciudad a los nuevos tiempos.

Según Antonio Zapata, los bancos nacionales entran en una etapa madura y a través de su sección hipotecaria se dio una vinculación económica entre los terratenientes de Lima y los tempranos empresarios de la construcción. De esta manera, se desarrollan las nuevas urbanizaciones²⁰. Durante el gobierno de Piérola (1895-1899), las compañías urbanizadoras recién formadas extendieron el área de la ciudad hacia huertas y minifundios que antiguamente eran espacios de recreo para la nobleza colonial²¹.

Esto conllevó al surgimiento de avenidas y urbanizaciones nuevas que, en un comienzo, crecieron dentro de la vieja ciudad o en sus inmediaciones, para lo cual se retomaron consideraciones planteadas por el plan de Sadá. Así, hasta el inicio del siglo XX habían surgido las urbanizaciones de Huerta Perdida (1886), La Exposición (1886), Quinta Heeren (1888) y La Colmena (1898) dentro del casco antiguo y su ensanche, pero también Chosica (1894) y La Punta (1898), muy distantes de él²². Son estos proyectos de instalar urbanizaciones alejadas de la ciudad tradicional, en búsqueda de un mejor clima y paisajes atractivos, los antecedentes de la idea de urbanizar la bahía de Lima.

Esto se dio en un contexto de población creciente, hacinamiento urbano y de acceso restringido de la clase media a la propiedad. Así floreció el negocio de la renta urbana y surgieron diversas urbanizaciones y proyectos en la década de 1910. Algunos de ellos no contaban con servicios básicos, por lo que se puede decir que se trató de un periodo de

¹⁸ TORREJÓN, Luis. *Rebeldes republicanos: la turba urbana de 1912*. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú, 2010, p. 152.

¹⁹ OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. *La población del área metropolitana de Lima y el Callao*. Lima: ONEC, 1975, p. 31.

²⁰ ZAPATA, Antonio. "Sociedad y desarrollo urbano: Lima 1900-1980". En: Johanna Hamann (ed.), *Lima: espacio público, arte y ciudad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, p. 101.

²¹ OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *op. cit.*, p. 30.

²² LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, p. 143.

urbanización precaria²³. De esta primera década del siglo XX son las urbanizaciones San Martín - Paseo Colón (1900), Desamparados (1900), Huerta Maravillas (1905), Chirimoyo (1905), Cocharcas (1905) y Surquillo (1905)²⁴.

El espacio que los planes destinaron para la ciudad se saturó rápidamente. En consecuencia, surgen iniciativas aisladas de urbanización, cada vez más distantes del casco antiguo²⁵, que coinciden con la huida de los residentes acomodados de la ciudad vieja a nuevas zonas residenciales ante el temor higienista de que los pobres, vecinos suyos, sean los responsables del contagio de enfermedades²⁶.

De este modo, la mancha urbana de Lima se fue expandiendo lentamente. Sin embargo, la naciente urbe estaba lejos aún de alcanzar una imagen de escala metropolitana, debido a su fragmentación, dispersión y a las limitaciones en cuanto a saneamiento y pavimentación.

CAPÍTULO 2: Avenidas y urbanizaciones: la Lima del Oncenio

2.1. Idea de modernidad durante el Oncenio

Sobre la base del fenómeno de urbanización desregulada, expuesta anteriormente, en la década de 1920, el proyecto político del Oncenio impulsa la transformación de todo el sistema urbano de la antigua comarca de Lima, incluyendo su bahía. Para Augusto B. Leguía, Lima debía alcanzar estándares de modernidad que la equiparen a las grandes capitales modernas del mundo de entonces, y las condiciones en que se encontraba la ciudad diferían de sus ideales.

²³ IZAGUIRRE, Carlos. *La legislación y compra venta de lotes de urbanizaciones*. Lima: Compañía de Impresiones y Publicidad. p. 241.

²⁴ LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, p. 143.

²⁵ Ídem. En esta década surgen las urbanizaciones Plaza Dos de Mayo (1910), Bajada de Baños-Av. Larco (1910), Los Pobres (1912), La Encarnación (1912), Santa Cruz (1913), Balneario San Miguel (1914), Manzanilla (1915), Lince (1914) y Azcona (1917).

²⁶ RAMÓN, Gabriel. *El Neoperuano. Arqueología, estilo nacional y paisaje urbano en Lima, 1910-1940*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014, p. 42.

En un discurso en la Municipalidad de Lima en 1908, Leguía manifiesta que “[t]oda capital es y debe ser, en efecto, el más alto exponente de la cultura y riqueza de un país”²⁷. Bajo esta consigna, su régimen pone especial énfasis a la capital de la “Patria Nueva”²⁸.

Durante este gobierno, que tomó lugar entre 1919 y 1930, el Estado retoma el rol modernizador de la ciudad, que se ve alentado, además, por la proximidad de las celebraciones con motivo del Centenario de la Independencia, que se llevarían a cabo en 1921. Es así como este nuevo proyecto de modernización de Lima ocurrió en un importante contexto histórico, económico y social, siendo influenciado por la mentalidad de sus principales representantes. Asimismo, el sector privado tuvo un rol fundamental en este crecimiento urbano²⁹, lo que se tradujo en alianzas público – privadas con el propósito de urbanizar la capital.

Durante el Oncenio hubo un afán por visibilizar el progreso. Al respecto, se entabla un debate alrededor de la idea de lo que esto significaba para el régimen, pues para algunos autores lo material “visible” no constituía el único elemento dentro de la concepción de progreso, sino que el Estado pretendía crear nueva prosperidad por estos medios³⁰. En cambio, para otros, Leguía habría simplemente endeudado al Estado para mostrar falsa prosperidad³¹.

Al margen de esta discusión, las obras durante el Oncenio en Lima revelan la visión de desarrollo del régimen. Se conjugaron fines tanto estéticos como funcionales (tras los cuales subyacieron propósitos políticos). Se tiene, por ejemplo, a los monumentos. Muchos de ellos fueron erigidos en conmemoración de personajes y sucesos de la historia del país. Esta dimensión estética influiría en el campo de la arquitectura, tanto en las viviendas construidas, así como en el diseño del espacio público.

²⁷ HOOPER, René. *Leguía: Ensayo biográfico*. Lima: Ediciones Peruanas, 1964, p. 146.

²⁸ ORREGO

²⁹ ÍSMODES, Julio. Antecedentes históricos del desarrollo urbano de Lima. *Revista del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales IECOS*. Lima, número 21, 2012, pp. 71-101.

³⁰ ORREGO, Juan. *¡Y llegó el Centenario! Los festejos de 1921 y 1924 en la Lima de Augusto B. Leguía*. Lima: Titanium Editores, 2014, p.46.

³¹ GUNTHER, Juan. *Lima*. Madrid: MAPFRE, 1992, p. 249.

En este nuevo contexto, el pintoresquismo supera la tendencia academicista y tendrá su apogeo durante la década de 1920 en Lima³². La arquitectura y el urbanismo limeño de los años 20 significa, pues, el fin de “(...) un periodo de tránsito lento desde el academicismo y la retórica historicista de finales del siglo XIX e inicios del XX, a la aparición gradual del antiacademicismo y la puesta proyectual de la modernidad”, que se daría a partir de la década de los años treinta³³.

En el ámbito funcional, el Oncenio de Leguía representa un incremento en obras de infraestructura, como ensanches y nuevas urbanizaciones, así como la construcción de avenidas con extensiones kilométricas. Durante los años 20, la ciudad creció rápidamente, dando pie a la gestación de la noción de metrópoli. Es decir, se consolida la idea de ciudad como una mancha de límites difusos más que como un enclave puntual en el territorio, pues se pensaba que el crecimiento urbano era un sinónimo de progreso.

Cuando Leguía ascendió al poder por segunda vez en 1919, se estaba consolidando una naciente industria inmobiliaria. Este negocio estaba en manos de inversionistas privados, quienes principalmente eran los dueños de las haciendas circundantes a la ciudad. La construcción de nuevas vías le dio un fuerte impulso a estos empresarios, quienes se dieron cuenta rápidamente que la accesibilidad era elemental para el éxito de sus proyectos. Por ello, empezaron a promover vías de comunicación que conectaran sus fundos con la ciudad urbanizada, incluso desde los años del segundo gobierno de José Pardo³⁴.

Para 1925 eran notables los avances en cuanto a vías de calidad preparadas para el automovilismo. Según el testimonio de un viajero, para entonces ya se contaba con una vía asfaltada, que era la avenida Leguía (hoy avenida Arequipa), mientras que las otras avenidas interurbanas -que conectarían Lima con el Callao- se encontraban en construcción.: “(...)

³² CALDAS, Patricia, *op. cit.*, p. 19.

³³ LUDEÑA, Wiley. Historia del pensamiento arquitectónico peruano contemporáneo: tratados y ensayos. La idea de arquitectura. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. *Con/textos*. Lima, año 1, no 1, 1991, p. 75

³⁴ La autora agrega que la avenida Leguía fue gestionada por Roberto Risso: “Esta avenida que va de Lima a Miraflores, ya había sido requerida anteriormente, e incluso planteada por los concejos distritales de Miraflores, Barranco y Chorrillos. Su trazo se originó en el segundo período de José Pardo (1915-1919) cuando los ayuntamientos arriba mencionados, presentaron una solicitud anexando incluso, el proyecto del arquitecto urbanista Augusto Benavides. Sin embargo, no había podido ejecutarse por los obstáculos que pusieran los propietarios de los fundos que la avenida debía atravesar”. HAMANN, Johanna, *op cit.*, p. 193.

alrededor de Lima, pavimentada con guijarros afirmados sobre una base de arena, existían cerca de 25 kilómetros de discretos caminos macadamizados”³⁵.

Es en estas condiciones como en la década de 1920 surgen unas 55 urbanizaciones privadas, la mayor parte de ellas en terrenos alejados del casco antiguo³⁶. A comparación de décadas anteriores, entre 1920 y 1930 el negocio de las urbanizaciones tuvo un apogeo de dimensiones grandes. Por ello, hubo la necesidad de contar con medidas de regulación, mediante una política urbana y vial que tome en consideración este creciente negocio.

2.2. Legislación en política vial y urbana

Para explicar los mecanismos impulsados por el Oncenio, son importantes los antecedentes dejados por el segundo gobierno de José Pardo y Barreda, que tomó lugar entre 1915 y 1919. Durante este régimen, se dictaron medidas legislativas en materia vial y urbana para la ciudad de Lima.

Entre ellas está la Ley 2323, de 1916, que propuso la construcción de caminos carreteros en todo el territorio de la República. El diseño de su plan involucró a todos los niveles de gobierno, y comprometía al Ejecutivo a consignar anualmente, en el pliego de Fomento, las partidas necesarias para realizar los estudios y la construcción de las vías de comunicación.

Esta ley propuso el estudio, planeamiento y construcción de avenidas de cuatro categorías: nacionales, departamentales, provinciales y distritales, que conectadas a los ferrocarriles permitirían un tráfico más rápido, seguro y económico. De la misma forma estableció que la importación de herramientas y materiales necesarios para concretar este plan se encuentren libres de impuesto a la aduana.

A fin de que el estudio de caminos sea uniforme y sistemático, el segundo gobierno de Pardo creó el Cuerpo de Ingenieros de Caminos en la propia Ley 2323. Asimismo, se

³⁵ GERBI, Antonello. *Caminos del Perú*. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1951, p. 69.

³⁶ Entre estas destacan las urbanizaciones de Chacra Colorada (1920), Lobatón-Risso (1921), Barboncito (1922), Jesús María (1923), Av. Miramar (1924), San Isidro (1924), Santa Cruz (1924), Orbea (1924), Surquillo (1924), Garden City (1924), Av. de la Magdalena (1924), Orrantia (1924), Country Club (1925), Azcona (1925), La Perla (1925), Limatambo (1926), Chacra Ríos (1927), entre otras.

crearon las secciones de Caminos y Puentes y la de Estadística dentro del Ministerio de Fomento y Obras Públicas. En virtud de estas acciones y con la colaboración de particulares que presentaron proyectos e ideas, se hicieron los primeros avances en la construcción de importantes vías en Lima, entre las que figuran las avenidas del Ejército, Bellavista, Santa Beatriz, Pardo y Miramar, entre otras. Estas avenidas fueron implementadas por el segundo gobierno de José Pardo, destinando partidas dentro del Presupuesto General para obras de apertura, ornato, relleno, extracción de desmontes, empedrado, pavimentación, ensanches y mantenimiento.

De este modo, la política vial de Pardo, en su segundo gobierno, fue un antecedente importante para el régimen del Oncenio de Leguía, que se encontró con una interesante estructura normativa en materia vial gestada por el gobierno anterior y continuó con la ejecución de muchas de estas avenidas. A comienzos de este nuevo período de Leguía, en 1920, se promulgó la Ley de Conscripción Vial (N° 4113), mediante la cual se pretendía expandir rápidamente la red carretera del país. La ley obligaba a trabajar en su construcción a los ciudadanos comprendidos entre los 18 y 60 años³⁷. No fue aplicada en toda la República, pero se aplicó donde se consideraba necesario.

Para la capital, la década de 1920 constituyó una época de transición, pues pasó de ser una ciudad pequeña y compacta a convertirse en una capital metropolitana extensa, que se perfiló con una apariencia caótica, rápido crecimiento y llena de contradicciones³⁸. Se acogió el modelo de barrio jardín siguiendo la lógica de Unwin (descrita en el capítulo anterior), dentro de la cual, la tipología de casa inglesa de campo fue la predominante³⁹.

Cabe recordar que se cimienta, en este proceso, una nueva estructura urbana basada en la red policéntrica de asentamientos precedentes, que se direccionó hacia cuatro polos de crecimiento: Centro de Lima y el Rímac; Miraflores, Barranco y Chorrillos; San Miguel y Magdalena; y el Callao⁴⁰. Es así como durante el Oncenio se trazan ejes viales dentro de la

³⁷ QUEDAS, Guillermo. *Historia vial y administrativa del Perú*. Lima: Imp. del Puericultorio Pérez Aranibar, 1945, p. 68.

³⁸ CALDAS, Patricia, *op. cit.*, p. 42.

³⁹ CUADRA, Manuel. "La arquitectura y el proceso de constitución nacional: los siglos XIX y XX en Chile, Ecuador, Bolivia y Perú". *Revista de Arquitectura*. Santiago: número 2, 1991, p. 41.

⁴⁰ CALDAS, Patricia, *op. cit.*, p. 46.

comarca limeña, lo que estuvo además influenciado por el mayor uso del automóvil. Con los años, este proceso llegaría a cambiar la escala de la ciudad.

El gran número de urbanizaciones que se habían estado construyendo durante esta época llevó a la creación de normas desde antes del régimen de Leguía. El 21 de noviembre de 1914, se dio la ley 2039 que pretendía impulsar la pavimentación de las vías de la ciudad, señalando el monto y la forma en que los propietarios debían contribuir a ella⁴¹. Como se ha descrito anteriormente, esto se da en un contexto de expansión urbana irregular donde muchas de las nuevas expansiones que se hacían carecían de servicios.

Buscando asegurar el adecuado crecimiento de la ciudad, durante el Oncenio se modificó la Ley de Avenidas, lo que, como explica Hamann, permitió la expropiación de “(...) hasta cien metros a cada lado del trazo de las avenidas interurbanas que hubieran sido declaradas de utilidad pública”⁴², lo que resolvió los obstáculos para la realización de vías como la avenida Leguía⁴³. En 1921, se reglamenta tanto el tráfico como las construcciones en ella, prohibiendo el uso comercial sin autorización del gobierno y dando un plazo de dos años para la urbanización de los lotes que hayan sido comprados al Estado⁴⁴.

Asimismo, se promulgó el 6 de octubre de 1922 el Decreto Supremo de Urbanizaciones y condiciones para realizarlas en Lima, Callao, Balnearios y alrededores. Este cuerpo normativo exigía la aprobación de las nuevas urbanizaciones por parte de las direcciones de Salubridad y Obras Públicas. De la misma manera, aumentaba la capacidad de fiscalización por parte del gobierno, exigía la construcción de viviendas con materiales más resistentes, prohibiendo los rústicos, y obligaba a los proyectos nuevos de urbanización a contar con servicios básicos, viéndose en necesidad las urbanizaciones existentes a implementarlos en el plazo de un año. Este decreto supremo fue desarrollado por el Reglamento de Urbanizaciones en 1924. En este mismo año, se crea por Resolución Suprema la Inspección técnica de urbanizaciones y construcciones.

⁴¹ OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS, *op. cit.*, p. 35.

⁴² HAMANN, Johanna, *op. cit.*, 192.

⁴³ Ídem.

⁴⁴ SANDOVAL, Ernesto. *Compilación de disposiciones legales y reglamentarias sobre urbanizaciones 1900-1953, con inclusión del nuevo reglamento de construcciones para Lima y balnearios*. Lima: Editorial Rímac, 1953, pp. 142-143.

2.3. Plan urbano del Oncenio para Lima

En este contexto de crecimiento urbano y de su regulación, se realizaron dos conferencias destacadas en 1927 que abordaron la planificación de la ciudad. Estos eventos fueron parte de la discusión académica existente por aquellos años sobre el futuro de Lima⁴⁵.

En mayo de 1927, el joven arquitecto Emilio Harth-Terré⁴⁶ sustenta la conferencia *El futuro urbano de Lima* en la Sociedad de Ingenieros, en la que expone una serie de reflexiones sobre el crecimiento urbano de la capital y propone ideas y posibles soluciones a los problemas que ello generaba. Harth-Terré identifica dos zonas de desarrollo importantes: por un lado, se presenta a la zona industrial y obrera que se iba extendiendo en el eje formado por las avenidas del Progreso y de la Unión; y por otro, se encuentra el triángulo formado por Lima, Miraflores y Magdalena. Esta última, según su análisis, era la zona de desarrollo residencial más importante para la ciudad, mientras que el espacio entre ambas zonas –donde se encontraría la Costanera- debería ser destinado a bosques como zona de amortiguamiento entre la residencia y la industria⁴⁷.

Harth Terré también sugiere la creación de avenidas concéntricas, como una sucesión de anillos viales centrífugos a la circunvalación planteada por Sadá en el siglo XIX, para que conectasen las vías radiales orientadas desde Lima hacia el mar y unan los barrios intermedios entre sí⁴⁸. En la conferencia se planteó también la implantación de grandes espacios cubiertos de vegetación, jardines y bosques, así como dedicar espacio verde en las mismas avenidas para la creación de bulevares⁴⁹.

⁴⁵ Esta investigación recurre a dos conferencias de 1927, dictadas por el ingeniero Alberto Alexander y el arquitecto Harth-Terré. Para analizar el Plan Urbano del Oncenio este trabajo no ha podido hallar la propuesta de la Gran Lima que, según Wiley Ludeña, fue elaborado por el arquitecto alemán Werner Lange a solicitud del gobierno de Leguía. Ver en: WILEY. Ludeña. *Ciudad y patrones de asentamiento. Estructura urbana y tipologización para el caso de Lima*. Santiago: Revista Eure, 2006, pp. 37-59.

⁴⁶ Emilio Harth-Terré era por aquellos años un destacado investigador y académico en el ámbito del urbanismo. Fue el primer ingeniero arquitecto formado en el Perú (en 1919). En 1922, obtuvo su diploma de ingeniero civil. Publicó su primer ensayo literario en el urbanismo en 1926, titulado 'Estética urbana: notas sobre su necesaria aplicación en Lima'. Ver en: HARTH-TERRÉ. Emilio. *Filosofía en el urbanismo*. Lima: Tierra y Arte, 1961, p. 3-6.

⁴⁷ HARTH-TERRÉ, Emilio. *El futuro urbano de Lima*. Lima: Impr. Torres Aguirre, 1927, pp. 8-10.

⁴⁸ HARTH-TERRÉ, Emilio, *op. cit.*, 11.

⁴⁹ HARTH-TERRÉ, Emilio, *op. cit.*, 10.

Debido a la orientación del crecimiento hacia el mar y las poblaciones vecinas resalta la función que tendría la avenida Costanera en la explotación de la perspectiva marítima, así como su importancia como nexo entre el Callao y los balnearios, pues permitiría el desarrollo de proyectos de nuevos balnearios, paseos y centros de reuniones sociales a lo largo de su trazo; en ese sentido, para este arquitecto la Costanera era una avenida concéntrica, que permitía el desplazamiento circular por el margen costero y la conexión con las avenidas radiales como Brasil y Leguía⁵⁰.

En julio de 1927 se sustenta otra conferencia en la Sociedad de Ingenieros. En esta oportunidad, el ingeniero Alberto Alexander Rosenthal⁵¹, jefe de la Inspección Técnica de Urbanizaciones del Ministerio de Fomento, presenta *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*, en la que expone posibles planes en materia de expansión urbana y modernización para Lima⁵². A diferencia de Harth-Terré, que se desplazaba en el ámbito académico, Alexander era el brazo técnico del gobierno en materia urbana en Lima.

Alexander afirma que las vías trazadas en lo que iba de la década de 1920 sobre la comarca de Lima eran parte de un plan para formar bloques de terreno rústico sobre los cuales sería posible urbanizar a futuro. Argumentaba que era necesario definir orientaciones básicas para el crecimiento urbano por medio de la construcción de vías, pero que era inapropiado realizar un plano ideal para la ciudad por la dificultad de avizorar sus necesidades futuras. Ello posibilitaba que los bloques fueran ocupados de acuerdo a las necesidades del momento en que se decida urbanizarlos⁵³.

Por esta razón, se pretendía trazar avenidas que fueran paralelas a la circunvalación de Lima, conformando una red con las existentes. De este modo, la propuesta de vías planteadas por Alexander resulta similar a la de avenidas concéntricas formulada por Harth-

⁵⁰ Ídem.

⁵¹ Alberto Alexander era, en ese entonces, un funcionario que ocupaba un cargo técnico en el Ministerio de Fomento. Elaboró el reglamento de urbanizaciones de 1924. Ver en: *El Arquitecto Peruano*. "El desarrollo de Lima en los últimos veinticinco años", 1944, número 89, año 8, p. 22. Entre 1928 y 1930, como Jefe de la Sección Urbanizaciones del referido Ministerio, realizó el catastro urbano de Lima. Ver en: *El Arquitecto Peruano*. "El catastro urbano de Lima", 1944, número 87, año 8, p. 2.

⁵² ALEXANDER, Alberto. *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*. Lima: Ministerio de Fomento, 1927, p. 15

⁵³ ALEXANDER, Alberto, *op. cit.*, p. 7.

Terré⁵⁴. Sin embargo, a diferencia de este último, que se enfoca en el sector delimitado por las avenidas Brasil, Ejército y Leguía, Alexander se presenta más visionario al describir el futuro de la ciudad como un triángulo de desarrollo definido por las poblaciones de Lima, Chorrillos y el Callao. Este triángulo se dividiría en tres sectores: zona residencial; zona industrial y obrera; y zona de atracción⁵⁵.

La zona residencial tomaría como eje a la avenida Leguía y se enmarcaría entre la avenida Brasil, la carretera a Chorrillos y la avenida del Ejército por el mar. La zona industrial y obrera estaría comprendida en el eje creado por las avenidas del Progreso y de la Unión, entre el Callao y Lima. Por último, la zona de atracción sería definida por las avenidas del Progreso, Brasil y Miramar (futura Costanera). Las zonas residencial e industrial se encontraban relativamente consolidadas; en cambio, la zona de atracción aún no había sido desarrollada en su mayor parte, por lo que Alexander proponía la expansión de la red de avenidas hacia esta zona⁵⁶.

Alexander también sostiene que, para la habilitación de las áreas que comprenderían el nuevo perímetro urbano, era preciso auspiciar la inclusión de las poblaciones satélites, unidas a la ciudad principal por las proyectadas avenidas. De esta manera, se afianza la expansión desde varios sentidos para preparar después la extensión por fajas laterales a las vías, y se plantea la aplicación del modelo de ciudad lineal en la expansión urbana, que propiciaría luego la conurbación total de toda la comarca, para formar así lo que él denomina como la Gran Lima, que sería la capital de la Patria Nueva⁵⁷.

Al igual que Harth-Terré, Alexander considera necesaria la creación de grandes áreas verdes, argumentando que la llamada zona de atracción era la que estaba en mejores condiciones para su implantación, dado su costo relativamente bajo. En el discurso de Alexander, se muestran grandes expectativas para esta parte de la ciudad, pues se creía que a largo plazo podía consolidarse como la zona más atractiva de la metrópoli⁵⁸.

⁵⁴ ALEXANDER, Alberto, *op. cit.*, p.16.

⁵⁵ Ídem.

⁵⁶ ALEXANDER, Alberto, *op. cit.*, pp.16-17.

⁵⁷ ALEXANDER, Alberto, *op. cit.*, p.18.

⁵⁸ ALEXANDER, Alberto, *op. cit.*, p.17.

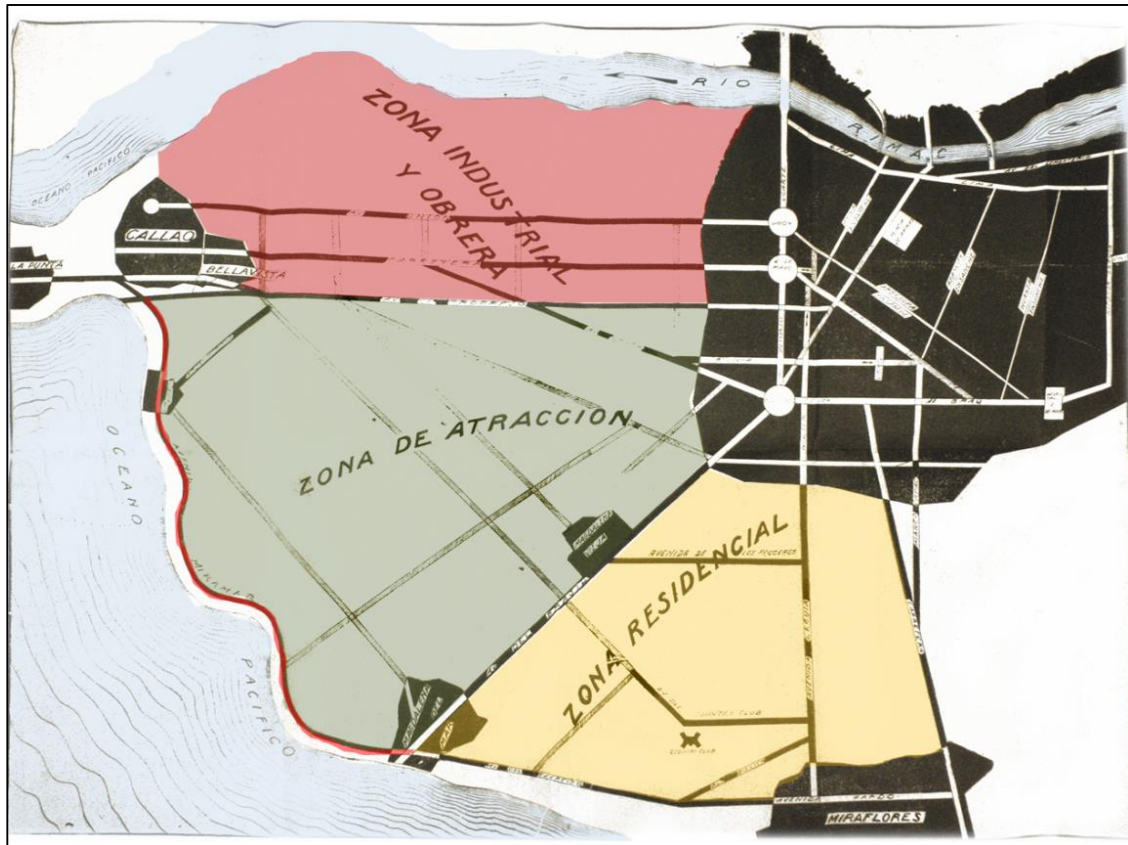


Figura 2:

Esquema de zonificación de Alberto Alexander para la futura “Gran Lima”. Comprende tres sectores o “blocks rústicos” definidos por avenidas urbanas. El trazo rojo corresponde a la Costanera como cara al mar.

Elaboración propia sobre ALEXANDER, Alberto (1927) *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*. Lima: Ministerio de Fomento

A pesar de la semejanza entre los textos de Harth-Terré y Alexander, este último, por su cargo, gozaba de una vinculación más directa al gobierno que el primero, por lo que puede mostrarnos una visión más clara de los planes urbanos del Oncenio⁵⁹, que habrían sido generar las bases urbanas sobre la gran llanura agraria para permitir una expansión futura, mas no presente. Eso explica los esfuerzos por sanear y regular mas no por planificar. Era, en ese sentido, un plan a largo plazo, que paradójicamente, no tenía plano.

Es probable que las ideas correspondientes a la conurbación metropolitana y la articulación del territorio por medio de avenidas radiales y concéntricas estuvieran presentes

⁵⁹ Se presume, por lo tanto, que las ideas del ingeniero Alberto Alexander debieron estar próximas al Plan de la Gran Lima del arquitecto Werner Lange de 1927.

dentro del medio académico de la época, influenciado por el modelo de barrio jardín. Dentro de este panorama, la avenida Costanera y el área que delimita junto a las avenidas del Progreso y Brasil, habrían gozado de una importancia significativa en los planes del Oncenio. Tanto el borde marítimo como la llamada zona de atracción eran áreas poco urbanizadas, cuya consolidación se buscaba impulsar. La avenida Costanera sería no solo el nexo entre los asentamientos costeros, sino la cara al mar de la futura ciudad metropolitana. Sin embargo, los planes y lineamientos presentados no llegaron a fraguarse, pues el crack de 1929 (con la consiguiente caída del gobierno de Leguía) frenó la inversión en obras públicas y privadas necesarias para su completa implementación.

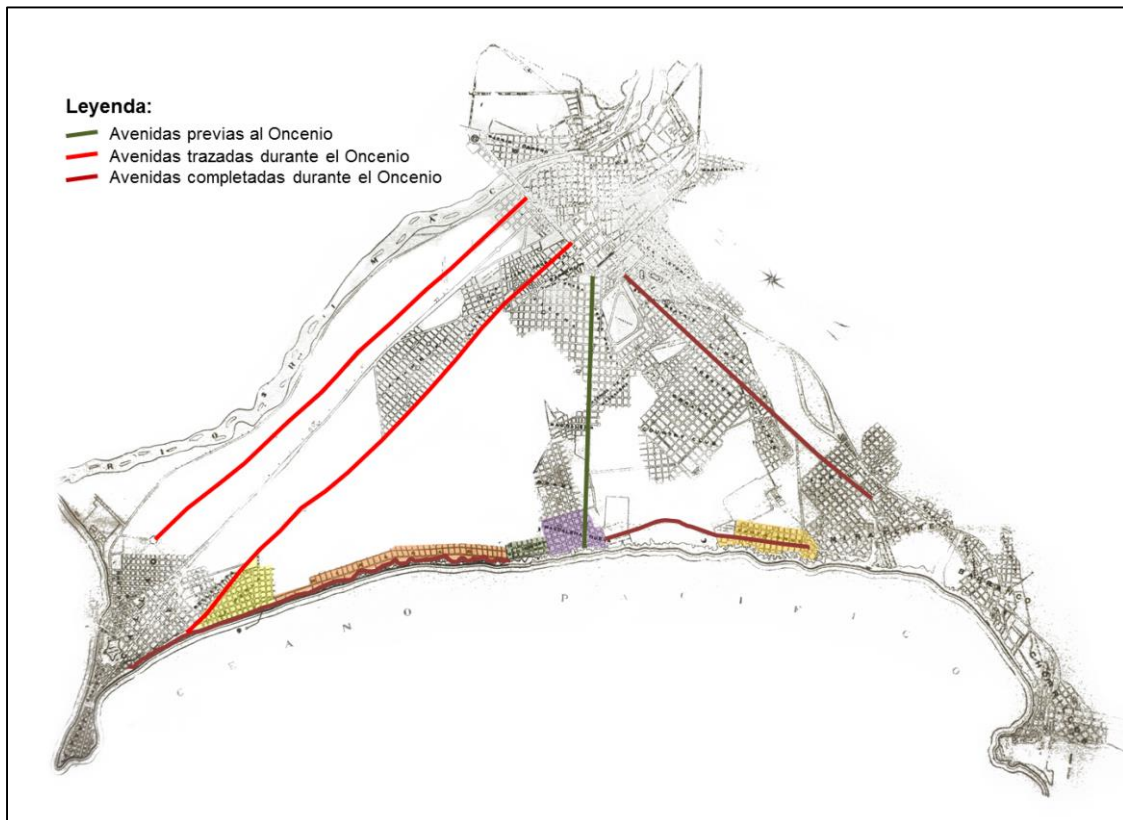


Figura 3:

Trazado de avenidas como propiciadoras de la urbanización. Al final izquierdo de la avenida Costanera se observa el trazado de La Perla, con su rompeolas hacia el Mar Bravo. En realidad, se trata de un mosaico compuesto por Alexander a partir de los proyectos de las compañías. Todo lo que aparece no necesariamente se construyó, pues muchas partes no se llegaron a trazar, como la urbanización de Miramar y parte de La Perla.

Elaboración propia sobre ALEXANDER, Alberto (1927) *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*. Lima: Ministerio de Fomento

CAPÍTULO 3: Evolución temporal de la avenida Costanera

3.1. Planeamiento y trazado (1917-1925)

El proyecto de la avenida Costanera, sin embargo, no fue una idea original del Oncenio de Leguía. Sus orígenes se remontan a 1917, durante el gobierno de José Pardo, como una iniciativa privada por parte de la familia Boza: un proyecto muy ambicioso que inició en un contexto cargado de optimismo y que fue destacado en varias publicaciones de la época, ya sea por genuina admiración o por intereses propagandísticos. Por nombrar un ejemplo, la avenida es llamada uno de los mejores paseos de su orden en Sudamérica por Enrique Centurión en 1924⁶⁰.

La Compañía que elabora el proyecto y plantea la construcción de la avenida se constituye el 27 de febrero de 1917 y adopta el nombre de Compañía Urbanizadora de la avenida de La Punta. Fue conformada por los dueños de las haciendas que atravesaba, quienes eran Dolores Osma viuda de Riva Agüero, Rosa Julia de Osma, Héctor F. Escardó y Rafael Escardó, además de Alberto M. Boza, quien gestó la idea. El objetivo de la sociedad era unir los balnearios de San Miguel y la Punta, a través de una avenida, y urbanizar los terrenos contiguos⁶¹.

El capital inicial en febrero de 1917 fue de 6,738 libras peruanas, dividido en 6,738 acciones de a una libra cada una. Las acciones de la compañía fueron totalmente pagadas por los accionistas mediante los siguientes aportes: Dolores Osma y Rosa Julia de Osma otorgaron 195 mil metros cuadrados del terreno del fundo San Cayetano; Héctor F. y Rafael Escardó otorgaron 244 mil metros cuadrados del terreno del fundo Maranga; mientras que Alberto Boza entregó sus servicios como gerente e ingeniero de la compañía. Para septiembre del mismo año, su capital había subido a 16,772 libras peruanas.

⁶⁰ CENTURIÓN, Enrique. *El Perú actual y las colonias extranjeras. La realidad actual y el extranjero en el Perú a través de cien años 1821-1921*. Bergamo,: Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1924, p. 64.

⁶¹ SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS. *Partida 02464748*. Lima: SUNARP, 1917, p. 1. De manera literal señala lo siguiente: "El objeto de la sociedad es la construcción de una avenida que partiendo de la población de San Miguel en la Magdalena del Mar, termine en el casino de La Punta, atravesando los fundos de San Cayetano, Maranga y Chacra Alta y los terrenos denominados de la Mar Brava, así como también la urbanización de los terrenos contiguos a la avenida en su trazo por los fundos Maranga y San Cayetano".

Alberto Boza fue quien concibió el trazo de la avenida⁶², que pasaría por los fundos San Cayetano, Maranga y Chacra Alta y por las pampas de la Mar Brava para unir San Miguel con La Punta. En un inicio, se contempló urbanizar solo dentro de los dos primeros fundos, ya que la obra se emplazó en un terreno irregular definido por la costa y los acantilados.

Semanas después de constituida la Compañía, Alberto M. Boza, en su calidad de gerente, inicia los trámites administrativos ante el Estado para conseguir la autorización de construcción y apertura de la avenida de La Punta. Le solicita que intervenga apoyando en la construcción de la avenida, lo que se oficializa mediante resolución de 27 de marzo de 1917, emitida por la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento. El Estado autoriza la construcción de la avenida de conformidad con el plano presentado, cambia el nombre de la avenida de La Punta por Miramar, y acepta concurrir a la ejecución de la obra⁶³.

Es así como el gobierno de José Pardo acoge el proyecto por ser de suma utilidad pública, pues permitía comunicar no solo los balnearios de San Miguel, el Callao y la Punta -como era el objetivo de la Compañía-, sino también Chorrillos, Barranco y Miraflores. A raíz de que el Estado cambia el nombre de la avenida, la Compañía también cambia su razón social a Compañía Urbanizadora de la avenida Miramar. En la resolución de autorización, a efectos de construir la avenida, se establecen las obligaciones de las partes, que vienen a ser las siguientes:

La Compañía queda obligada a la construcción de la avenida con un ancho de 15 metros interiores de cerco a cerco, de los cuales 7 serán dedicados al tráfico exclusivo de automóviles, 4 al de caballos, 2.50 para peatones y 1.50 para acequias regadoras de los árboles que lleve la avenida. Asimismo, se obliga a ceder a perpetuidad la zona del terreno indicada para la avenida, a proporcionar para el riego los desagües provenientes de los fundos adyacentes a la avenida y a construir las acequias, entre otros.

Por su parte, el segundo gobierno de Pardo se comprometió a autorizar la realización de la avenida y la urbanización de los terrenos contiguos a la vía, a realizar el relleno de las quebradas existentes en el trazo de la avenida y a entregar los árboles para adornar la avenida,

⁶² CENTURIÓN, Enrique, *op. cit.*, p. 308.

⁶³ EL PERUANO. *Avenida Miramar*. Lima: Editora Perú, semestre I, pp. 307-308.

entre otros. Entre 1917 y 1919, se destina cientos de libras para atender la construcción y conservación del tramo Bellavista - La Punta de la avenida Miramar.

Dicho monto, a partir de 1919, se consigna de manera mensual dentro de la partida de 'Extraordinarios' del Ministerio de Fomento, en el Presupuesto General de dicho año. Adicionalmente, también en el mismo ejercicio, se destinan siete libras mensuales por concepto de sueldo en favor del Comandante Manuel Alfajeme, por encontrarse al frente de la inspección de la avenida Miramar, y se otorga en el mes de junio noventa libras para la cancelación del trabajo de relleno de quebradas.

En los primeros años de la década de 1920, la Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar inicia sus operaciones para urbanizar 1'041,014 metros cuadrados⁶⁴, con lo que queda claro que los planes para esta empresa eran muy ambiciosos, pues comprendía modificaciones importantes al entorno y un reto a la ingeniería dadas las condiciones difíciles del terreno.

En virtud a la disposición del Estado y al compromiso de la Compañía liderada por Boza, los trabajos en el tramo Bellavista - La Punta de la avenida Miramar tienen un importante avance entre 1917 y 1919, aunque no se concluyen. En 1919 culmina el gobierno de Pardo e inicia el de Augusto B. Leguía, en cuyo periodo comienzan las obras de urbanización y se inaugura, en 1928, un segundo tramo de la avenida Miramar entre La Perla - San Miguel.

3.2. Consolidación y ocupación lineal (1925-1928)

En 1924 el capital financiero de la familia Boza se ve fuertemente incrementado por la venta de sus instalaciones en la mina La Guardia, operación en la que obtuvieron un millón de dólares⁶⁵. En una entrevista, Enrique Boza Barrios, sobrino de Alberto Boza, declara que el dinero obtenido con la venta fue utilizado para el negocio de urbanización de La Perla⁶⁶.

⁶⁴ IZAGUIRRE, Carlos, *op. cit.*, p. 254.

⁶⁵ ANAYA, Eduardo. "Las inversiones extranjeras en el Perú en el siglo XX (1897-1996)". En *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*. Lima, segunda época, año 1, número 2, 1996, p. 55.

⁶⁶ Boza Barrios, entrevista personal realizada el 12 de febrero de 2015.

Mediante estas inversiones Alberto Boza se constituirá en un importante empresario urbanizador de la época. Luego de haber formado la Compañía urbanizadora de la avenida Miramar en 1917, había participado en otras dos más en 1921: de la avenida del Progreso y de Ancón⁶⁷. Pretendió urbanizar buena parte del área que Alexander denominó como “zonas de atracción”, ubicadas en el triángulo formado por las avenidas del progreso, Brasil y Costanera. Para 1924 Boza era ya un importante profesional y empresario en varios rubros⁶⁸. Es así como en junio de 1925, se constituyó la Compañía Urbana La Perla con participación mayoritaria de los Boza⁶⁹, cuyo capital inicial fue de 80,000 libras peruanas y estaba dividido en 400 acciones de 200 libras peruanas cada una. La mayor parte de ellas eran acaparadas por miembros de la familia, siendo el accionista mayoritario Alberto M. Boza.

Dicha asociación planteaba la compra de las compañías urbanizadoras Obra Pía, de don José María Galdeano, y Avenida Miramar, así como de los terrenos frente al mar que formaban parte del fundo Chacra Alta. Ello demuestra el incremento de las expectativas del proyecto, pues originalmente se había conformado para la urbanización únicamente de los terrenos de Maranga y San Cayetano.

Además de la urbanización de estas tierras, se impulsaba la realización de las obras necesarias y la venta de los lotes resultantes, así como la construcción de casas en algunos de ellos para su futura venta. Asimismo, se pretendía la compra para urbanización y venta posterior de cualquier terreno colindante y la realización de cualquier operación o negocio que tenga como fin su progreso y desarrollo.

⁶⁷ LAOS, Cipriano. *Lima, la Ciudad de los Virreyes (el Libro Peruano)*. Lima: Editora Perú, 1929, p. 472

⁶⁸ LAOS, Cipriano, *op. cit.*, p. 472. Aparte de ser partícipe de los negocios mineros de su hermano Héctor, había ideado el trazo de la avenida del Progreso y había realizado, como ingeniero del Concejo Municipal, la apertura del Pasaje Olaya en el antiguo callejón de Petateros. También había incursionado en la telefonía, generando importantes ganancias.

⁶⁹ SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS. *Partida 02176955*. Lima: SUNARP, 1925, p. 1.



Figura 4:

El ingeniero Alberto Boza Aizcorbe y esposa, Angélica Tirado de Boza en 1924. Fue el gestor de la avenida Costanera desde 1917. Su familia estuvo vinculada a la minería, e invirtieron parte de su fortuna en las urbanizaciones de La Perla y Miramar, entre otras. Los Boza fueron uno de los principales agentes inmobiliarios de Lima durante el Oncenio.

Fuente: *Archivo Courret BNP*

En noviembre de 1925, la revista *Mundial* emitió un artículo que exaltaba las bondades del proyecto de La Perla y mostraba el avance de las obras. Se proyectaba como un balneario moderno para la época, que prometía un establecimiento de baños, una clínica, un restaurant-casino, una iglesia y un colegio⁷⁰. Para ese tiempo ya se había construido un malecón de 1,500 metros y una amplia berma en la avenida Miramar.

Sin embargo, aún estaba pendiente la domesticación del mar, y se reconoce que resolver la braveza del océano para permitir el acceso de los bañistas era fundamental. Por esta razón, se planteó la construcción de un rompeolas de 140 metros de penetración, que proporcionaría seguridad a los establecimientos para baños y permitiría habilitar una amplia

⁷⁰ MUNDIAL. "El futuro balneario La Perla". *Mundial*. Lima: número 284, 1925, p. 32.

playa de arena. En general, era un proyecto ambicioso para su época, pues representaba todo un reto para la ingeniería de entonces.

Los lotes de terreno y casas construidas se ofrecían en venta con servicios completos de agua, desagüe, alumbrado, pavimentación de concreto y veredas, tal y como el decreto supremo de Urbanizaciones de 1922 obligaba. La construcción de las viviendas estuvo a cargo de Jimeno Hermanos y Compañía, una firma importante que había participado en la construcción de numerosos edificios durante esos años. Por otro lado, el saneamiento y la pavimentación corrieron por cuenta de la compañía Fred A. Ley.

A partir de las fotos, las ilustraciones y la maqueta presentadas en la revista *Mundial*, se puede sugerir que La Perla se concibe como un barrio jardín post-howardiano, dado su exclusivo carácter residencial, su diseño urbano que incentiva el uso del automóvil, la disposición de los chalets y su estilo pintoresco con abundante vegetación, lo que correspondería además a un proceso de maduración de este concepto de ciudad en Lima.



Figura 5:

Maqueta del diseño para el balneario de La Perla. Destacan la avenida Santa Rosa, la Costanera, los pintorescos chalets proyectados y el gran rompeolas, en cuyo inicio estaba proyectado el gran casino, restaurant y hotel.

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)

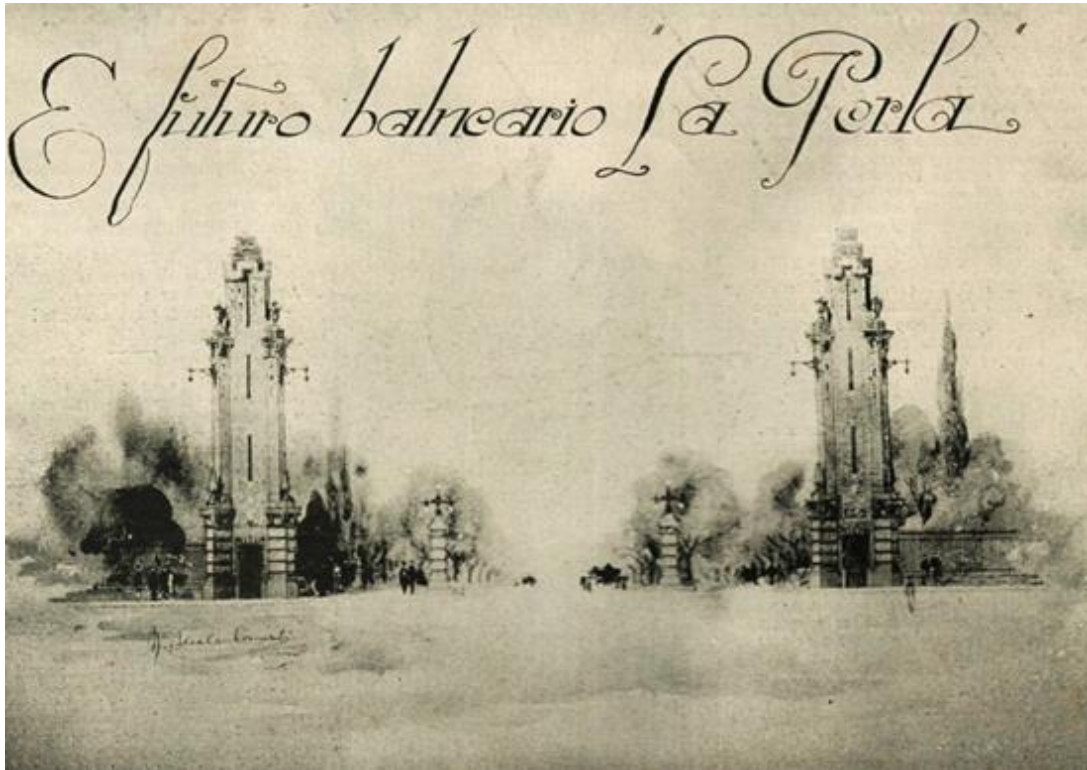


Figura 6:

Pórtico de ingreso proyectado para la avenida Santa Rosa en La Perla desde la avenida del Progreso. Esta avenida fue proyectada con 30 metros de ancho por mil de largo. El pórtico, como muchos proyectos, nunca se construyó.

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)



Figura 7:

Inicio de obras del gran rompeolas que amansaría el bravo mar de La Perla. Diseñado por Bernardo Pellny, ingeniero con amplia experiencia, no pudo ser terminado por la fuerza del mar, que terminó destruyéndolo.

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)



Figura 8:

Serie de chalets construidos en La Perla por la compañía Jimeno Hermanos. El saneamiento y la pavimentación corrieron por cuenta de la compañía Fred A. Ley.

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)



Figura 9:

Trabajos del malecón de 1500 metros en La Perla, que era parte de la avenida Costanera en este sector. La pista de concreto era de 8 metros de ancho con jardín central. Tenía balaustrada y mobiliario urbano.

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)



Figura 10:

“Distinguidas personalidades acompañan a los doctores Manchego Muñoz, ministro de marina y Huamán de los Heros, vocal de la Suprema en su visita al nuevo balneario” La construcción de la avenida, a pesar de ser una inversión privada, tuvo el aval del gobierno de Leguía

Fuente: *Mundial* n284 (20-11-1925)

3.3. Inauguración, imagen y crisis (1928-1930)

La avenida Costanera marcó el lindero de la Lima futura por el lado del mar⁷¹, y es que esta avenida canalizó la iniciativa privada de los Boza para generar no solo una carretera que uniera el Callao con San Miguel, sino una vía matriz para la urbanización lineal de toda bahía, entre La Punta y Chorrillos. Este borde costero se dividió en dos tramos: de La Punta a San Miguel y de San Miguel a Chorrillos. Solo el primero de ellos pudo completarse casi en su totalidad.

El optimismo alrededor de la obra era constante. Los trabajos, en la época de Leguía, comenzaron el primero de abril de 1928. Se encargó la obra del tramo entre San Miguel y la Perla Baja a Luis T. Larco. Los ingenieros detrás de ella fueron Alberto M. Boza, José Álvarez Calderón y Alberto Regal. Este fragmento fue el que se logró concretar durante ese año, con 6 kilómetros de extensión, un barandal de concreto hacia el mar, faroles

⁷¹ PARTIDO DEMOCRÁTICO REFORMISTA. *Lima 1919-1930*. Lima: Partido Democrático Reformista, 1935, p. 48.

ornamentales, veredas hacia ambos lados, jardines y árboles, con un costo total de aproximadamente un millón de soles⁷².

En los artículos periodísticos revisados, llama la atención la gran exaltación a la figura del automóvil. En un artículo de la revista *Ciudad y Campo* de marzo-abril de 1928, se afirma que el incremento del número de autos circulando y las nuevas conexiones que generaría la primera etapa de la avenida Costanera en la red vial de Lima, ocasionarían el surgimiento de urbanizaciones en su zona. También se afirma que los malecones que se construyeron en La Perla en 1925 serían replicados a lo largo de toda la Costanera, convirtiéndola en una “promesa para el automovilismo y base para muchos negocios de urbanización”⁷³. Hay que tomar en cuenta que esta revista no tiene el peso de una proclamación oficial, sin embargo, nos da indicios sobre intereses privados y públicos sobre la avenida.

Finalmente, el 5 de octubre se realizó la inauguración del primer tramo de la avenida, a la que se le da el nombre del lema del Oncenio: Patria Nueva. Para celebrar la ocasión, se realiza un desfile de cerca de 5,000 automóviles que recorren la nueva vía asfaltada. Del mismo modo, bandas de música del ejército ejecutaron marchas y aires marciales⁷⁴, demostrando un claro optimismo por la construcción de vías para automóviles y el crecimiento urbano que acompañaba la construcción de la avenida hasta ese momento. Sin embargo, no faltaba mucho para que la crisis internacional paralice este proceso.

El crack de 1929 fue uno de los factores que conllevaron a la caída de Leguía, afectando además múltiples sectores de la economía nacional. La crisis de la bolsa de valores de Nueva York también afectó a las compañías urbanizadoras. Este es un tema poco estudiado, sin embargo, Antonio Zapata relaciona la desaparición de revistas especializadas en bienes raíces, como *Ciudad y Campo* durante la década de 1930, con el golpe que recibió el sector inmobiliario⁷⁵. Fue así como la construcción de la avenida Costanera fue suspendida desde 1930⁷⁶.

⁷² PARTIDO DEMOCRÁTICO REFORMISTA, *op. cit.*, pp.48-49.

⁷³ CIUDAD Y CAMPO. “La avenida Costanera del Callao a Chorrillos”. *Ciudad y Campo*. Lima, número 39, 1928, pp. 19-20.

⁷⁴ CIUDAD Y CAMPO. “5 de octubre, Día del Camino”. *Ciudad y Campo*. Lima, número 41, 1928, p. 19.

⁷⁵ ZAPATA, Antonio, *op. cit.*, p. 102.

⁷⁶ ULLOA, Abel. *Escombros. (1919-1930)*. Lima: Imprenta E.B. y B. Sucesor, 1934, p. 47.

En lo concerniente a La Perla, se puede decir que se paralizaron los intentos infructíferos de construir el rompeolas. Para 1928, los urbanizadores ya se mostraban escépticos con la viabilidad de la obra y planteaban reemplazarlo por piscinas con agua de mar. Sin embargo, se volvió a intentar la construcción del rompeolas en 1929, pero la violencia del mar nuevamente, seguida de la crisis no permitió su conclusión. De este modo, se paralizó indefinidamente⁷⁷.

Lo mismo ocurrió con el resto de la urbanización. Para 1929 Cipriano Laos mencionaba que La Perla se encontraba próxima a inaugurarse, pues las obras de pavimentación y construcción del malecón estaban prácticamente terminadas⁷⁸. Sin embargo, la imposibilidad de construir el rompeolas volvía inviable su funcionamiento como balneario y todas las obras se tuvieron que paralizar luego de la crisis y la caída de Leguía. Fue así como el lugar decayó cada vez más con el paso de los años.

⁷⁷ PALMA, Edith. *Guía azul: Lima antigua y moderna*. Lima: Mosca Azul, 1940, p. 383.

⁷⁸ LAOS, Cipriano, op. cit., p. 472. Este autor describe que La Perla contaba con un “buen número de chalets del más puro estilo americano” y con “casi todas las calles pavimentadas con concreto y veredas”, además de “un malecón de 1500 metros de largo con frente al mar, con jardines y faroles ornamentales”

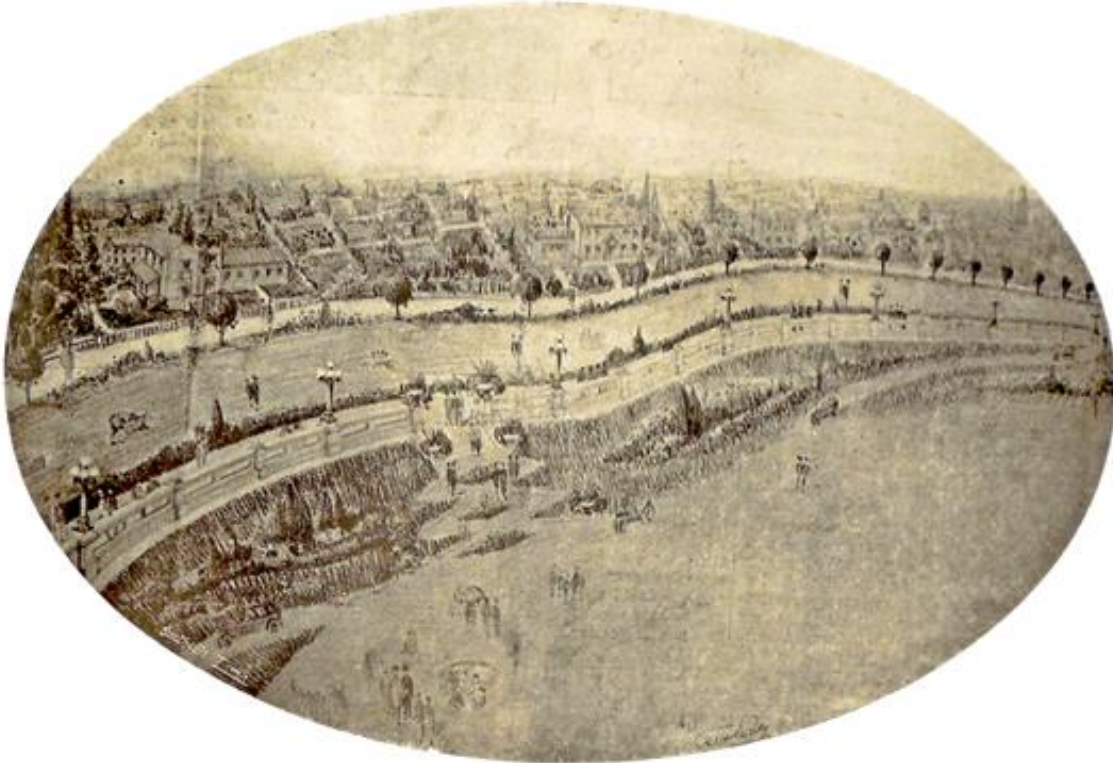


Figura 11:

Perspectiva idealizada de lo que se proyectaba a ser la avenida Costanera y la urbanización de Miramar entre San Miguel y La Perla. Destaca la visión de barrio jardín con chalets y abundante vegetación.

Fuente: *Ciudad y Campo* n38 (marzo-abril 1928)



Figura 12:

Construcción de la avenida Costanera durante los primeros meses de 1928 por la firma Edo. García Montero.

Fuente: *Ciudad y Campo* n38 (marzo-abril 1928)



Figura 13:

“La Perla: Balneario en formación, situado a 15 kilómetros de Lima, llamado a gran porvenir por la belleza del sitio en que se está edificando.”

Fuente: *Aspectos de Lima* (1929), p. 66



Figura 14:

Vista que ofrecía la avenida Costanera a la altura de la Perla Alta durante su construcción.

Fuente: *Ciudad y Campo* n38 (marzo-abril 1928)



Figura 15:

Día de la inauguración de la avenida Costanera el 5 de octubre de 1928, día del camino. Se colocaron carteles enunciando el empleo de conscriptos viales en su construcción.

Fuente: *Ciudad y Campo* n41 (setiembre-octubre 1928)



Figura 16:

Durante la inauguración de la avenida Costanera, con el nombre de Patria Nueva, se realizó un desfile automovilístico.

Fuente: *Ciudad y Campo* n41 (setiembre-octubre 1928)

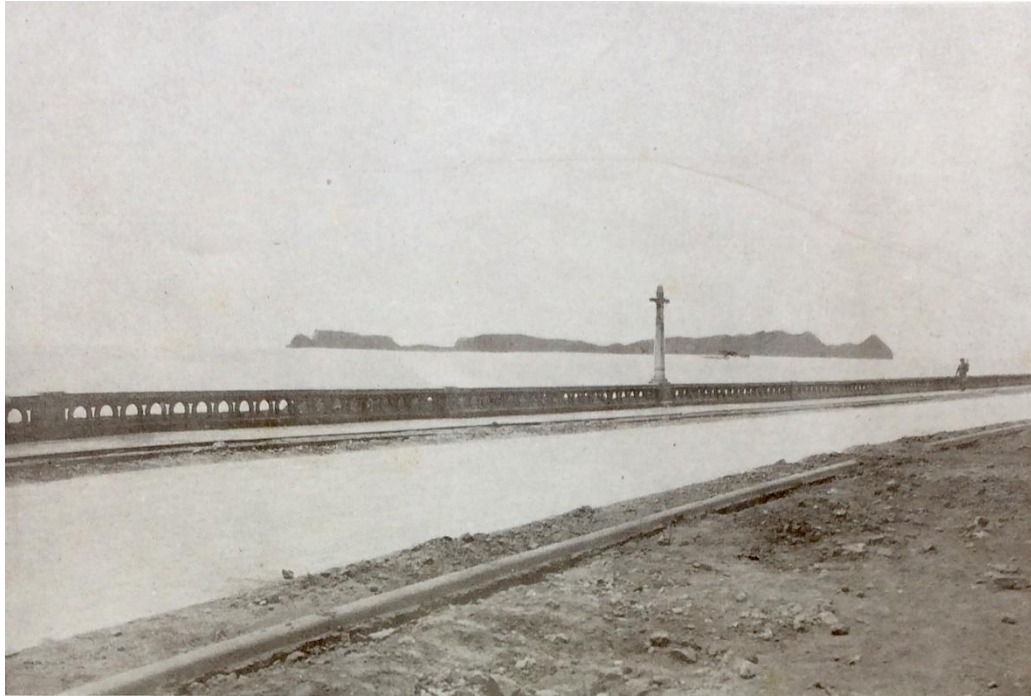


Figura 17:

“Avenida Costanera: Une esta avenida con pista de concreto asfáltico, en cuyo recorrido se goza de un panorama de imponderable belleza, el balneario La Punta con la población de la Magdalena del Mar. En su trayecto, bordeando los acantilados de la costa se pasa por las poblaciones de Callao, Bellavista, La Perla y San Miguel.”

Fuente: *Aspectos de Lima* (1929), p. 49



Figura 18:

Para 1932, la comarca de Lima ya había sido notablemente transformada, sin embargo, no se ven concretados todos los proyectos urbanizadores surgidos durante el Oncenio.

Elaboración propia sobre DIANDARAS y VALLENAS (1935) *Lima y alrededores*. Lima: Servicio Geográfico del ejército

EPÍLOGO:

La construcción de la avenida Miramar -luego llamada Costanera- tuvo el respaldo de los gobiernos de José Pardo (1915-1919) y de Augusto B. Leguía (1919-1930). Durante el periodo de Pardo, solo se había atendido rellenos y empedrados en algunos sectores, creando “un camino casi abandonado por el que era peligroso aventurarse a causa de su irregular trazo y los desmoronamientos frecuentes que se producían en su plataforma”⁷⁹.

Sin embargo, es durante el gobierno de Leguía que su primer tramo como camino asfaltado, comprendido entre La Punta y San Miguel, llegó a ser culminado parcialmente, mientras que el segundo tramo, comprendido entre San Miguel y Chorrillos, debió paralizarse por el crack del 29 y el golpe de Estado a Leguía. Para este tramo, se habían hecho gestiones e importantes trabajos de alcantarillado y canalización en la avenida del Ejército, que era la continuación por la que se pensaba proyectar la Costanera en su trayecto hacia Chorrillos e incluso hasta La Herradura.

La suspensión de los trabajos también significó el posterior deterioro de la sección del primer tramo que había sido inaugurado en 1928 y que comprendía solamente la sección entre La Perla Baja y San Miguel, no habiendo llegado hasta La Punta como había sido planteado en 1917. Como consecuencia, se abandonaron los estudios que se venían efectuando para la defensa, relleno y pavimentación del sector de la Mar Brava entre la Perla Baja y La Punta.

Con respecto a la urbanización de La Perla, que comienza en 1925, ésta fracasa también por el crack del 29, que afecta notablemente el negocio inmobiliario, pero también por la imposibilidad de construir un rompeolas que brinde las condiciones adecuadas para su uso como balneario. Según Enrique Boza, ello significó también el fracaso empresarial de su familia, pues muchos de los compradores de lotes y casas no pudieron pagar más sus cuotas, y por lo tanto tampoco se pudo seguir invirtiendo en la construcción del balneario. Según este testimonio, ello conllevó además a la ejecución de embargos⁸⁰.

⁷⁹ PARTIDO DEMOCRÁTICO REFORMISTA, op. cit., p. 48.

⁸⁰ Enrique Boza Barrios, entrevista personal realizada el 12 de febrero de 2015.

La crisis y el consiguiente fracaso de los proyectos de urbanización, que conllevaron a la ruina empresarial de la familia, habrían llevado a Alberto Boza a enfermarse, quedando paralítico luego de la caída del régimen de Leguía. Su casa en la Costanera es entonces donada por su familia al Estado, durante el gobierno de Oscar R. Benavides, para que sea residencia presidencial de verano, intención que tampoco llegaría a concretarse por mucho tiempo, pues el Estado la donaría al magisterio décadas después durante el gobierno de Belaúnde, convirtiéndola en Casa del Maestro⁸¹.

Por otro lado, en 1930, la compañía urbana de la avenida Miramar I-II etapa es traspasada a la inmobiliaria Chepén⁸², y en 1939, la urbanización La Perla pasa a manos de la Asociación Mutual Crédito Pro Vivienda de Empleados Públicos⁸³, propiciando su urbanización bajo criterios ajenos a su concepción original. Luego, en 1940, se expide la ley N° 9152, que dispone que los terrenos de propiedad del Estado ubicados en la avenida Miramar o Costanera se loticen y se trace un barrio para los oficiales de la Marina de Guerra. Esto demuestra que el Estado adquirió los terrenos de la urbanización de la avenida Miramar en algún momento, y probablemente tenga que ver con los embargos surgidos a raíz de la crisis del 29.

Continuando con la intervención estatal sobre los terrenos aledaños a la avenida, en 1955, la Junta de obras públicas del Callao construye la Unidad Vecinal de La Perla luego de haberla proyectado en 1951⁸⁴ desfigurando aún más la traza original de la urbanización de 1925. Finalmente, ese mismo año de 1955, la urbanización Miramar sufre una subdivisión, promovida por Jayme y Luis Pruski⁸⁵.

⁸¹ Enrique Boza Barrios, entrevista personal realizada el 12 de febrero de 2015.

⁸² LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, 2004, p. 144.

⁸³ Ídem.

⁸⁴ LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, 2004, p. 339.

⁸⁵ LUDEÑA, Wiley. *op. cit.*, 2004, p. 148.

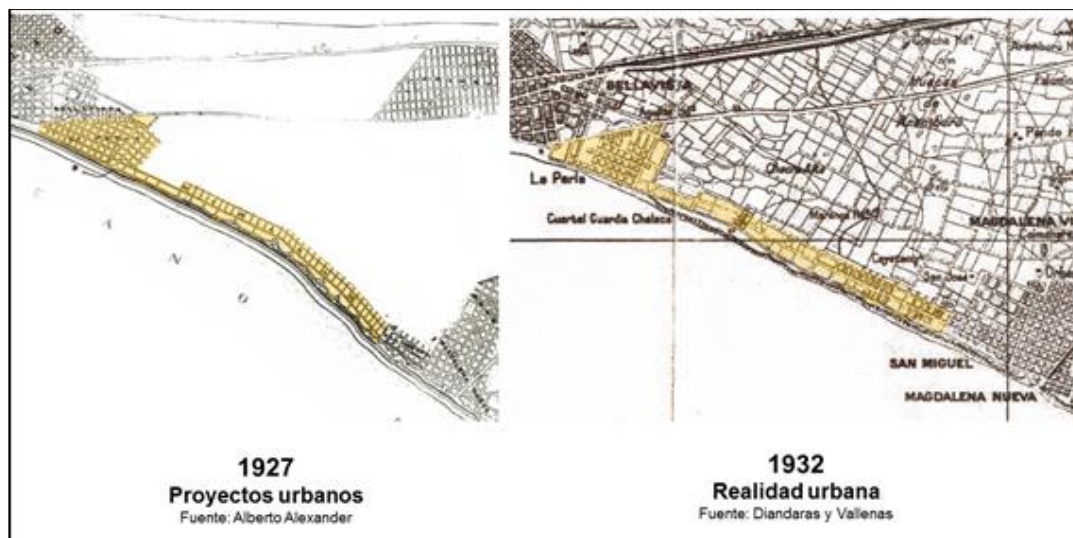


Figura 19:

Comparación entre las expectativas plasmadas en 1927 y la realidad de 1932. La Perla está a medio trazar y de Miramar solo se han trazado unas cuantas manzanas. La crisis del 30 habría acabado con los sueños urbanizadores de los Boza. Elaboración propia sobre ALEXANDER (1927) y DIANDARAS y VALLENAS (1935)



Figura 20:

“La llamada Avenida Costanera, bordea el mar, desde el Balneario de La Punta, hasta el de Chorrillos, prolongándose de ahí hacia los demás balnearios del sur. La parte construida, hasta fines de 1939, mide cerca de 13.400 metros de largo, con ancho variable de 15 a 20 metros y malecón del lado del océano Pacífico.”

Fuente: *Progresos del Perú 1933-1939 Durante el gobierno del Presidente de la República General Oscar R. Benavides* (1945)



Figura 21:

Casa de Alberto Boza Aizcorbe en la avenida Costanera, donada al Presidente de la República durante el gobierno de Benavides. Esta casa fue luego donada por Belaúnde como “Casa del Maestro”. Hoy, en ruinas, es parte del colegio Miguel Grau de La Perla

Fuente: *Archivo Courret BNP*



Figura 22:

Aspecto de la casa de Alberto Boza, otrora “Casa del Presidente” en la avenida Costanera en marzo de 2015.

Fuente: *Propia marzo 2015*



Figura 23:

Aspecto exterior de una casa ruinosa en La Perla Baja.
Fuente: *Propia*, marzo 2015



Figura 24:

Aspecto interior de la misma casa ruinosa en La Perla Baja. Destaca su tipología de chalet americano, con hoguera y *living room*. Lo más destacable es su construcción en adobe, caña y yeso.
Fuente: *Propia*, marzo 2015

CONCLUSIONES:

A manera de conclusión, se puede decir que la planificación de la avenida Costanera habría respondido originalmente, cuando Alberto Boza constituye la empresa urbanizadora en 1917, a un interés privado para generar rentas a partir de la conversión del suelo rural en urbano sobre la antigua comarca agraria de Lima, lo que era una tendencia por aquellos años de la República Aristocrática. Esta tendencia sería producto de la demanda de vivienda propia por parte de los limeños y de las corrientes de higienismo y modernidad urbana (barrio jardín y balneario) que habrían llegado al Perú por entonces, así como de la recuperación económica encaminada por los gobiernos posteriores a la Guerra del Pacífico.

Es así como Boza, inversionista nacional, decide incursionar en el floreciente negocio inmobiliario, y debido a la magnitud del proyecto y gracias a su posición social, logra contar con el apoyo del segundo gobierno de José Pardo para implementar el proyecto y comenzar con algunos trabajos de relleno y empedrado. Sin embargo, es con el ascenso al poder de Augusto B. Leguía en 1919, que el proyecto de la avenida Costanera se vuelve más ambicioso, pues sería acogido por el régimen del Oncenio, junto con otras iniciativas similares que se venían gestando en la misma época, para conformar un plan mayor de ciudad metropolitana, que materializara los ideales de modernidad del régimen; razón por la cual, la Costanera habría sido asumida dentro del plan propagandístico del gobierno de Leguía. Para este fin, se habrían implementado mecanismos estatales con el objetivo de ayudar a su construcción, entre ellos, la aplicación de la Conscripción Vial y el cobro de peajes.

De esta manera, lo que habría comenzado en la década del 10 -periodo de la Lima Aristocrática- como una iniciativa privada de urbanizar parte de la bahía de Lima por su potencial paisajístico e inmobiliario, terminaría convirtiéndose en los años 20 –periodo de la Lima del Oncenio- en un ícono de modernidad, y parte importante de un proyecto estatal para construir una gran capital, cuyos límites se extenderían, como un triángulo, desde el Callao hasta Chorrillos a partir del casco antiguo. Esta idea de metrópoli moderna, estuvo sustentada técnicamente por el encargado de la Inspección Técnica de Urbanizaciones, el ingeniero del Estado Alberto Alexander, quien propone para la antigua comarca agraria de Lima, los lineamientos y bases para su futura urbanización, a partir de un proyecto de ciudad que – paradójicamente- no tenía plan definitivo. El gobierno de Leguía habría entonces optado por

promover iniciativas privadas de urbanización, y desde 1922, regular su construcción mediante un Decreto Supremo de Urbanizaciones, que fue desarrollado en su respectivo Reglamento en 1924.

Es en este proyecto de ciudad del Oncenio, que la Costanera habría adquirido un rol preponderante al convertirse en la cara que la futura ciudad mostraría al mar. Fue tan simbólico para la modernidad del Oncenio el tener una bahía urbanizada, que incluso se la rebautiza como avenida Patria Nueva. Es así, que con este importante aval del gobierno de Leguía, se diseñan ambiciosamente las urbanizaciones de La Perla y Miramar, que debían estar ocupadas por románticas villas pintorescas rodeadas de extensa vegetación; que, sin embargo, no consiguen concluirse, y terminarían siendo abandonadas luego de la crisis internacional de 1929, coincidente con la caída del régimen del Oncenio, lo que habría terminado por reducir a ruinas los proyectos inmobiliarios de Boza y los planes urbanos del Oncenio de Leguía, representados técnicamente por la figura de Alexander.

BIBLIOGRAFÍA:

FUENTES PRIMARIAS

ALEXANDER, Alberto

1922 *Crisis de la habitación en Lima*. Lima: Imp. Torres Aguirre.

1927 *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*. Lima: Ministerio de Fomento.

AUTOR DESCONOCIDO

1945 *Progresos del Perú 1933-1939 durante el gobierno del presidente de la república, general Oscar R. Benavides*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft LTDA.

CAMACHO, Fabio

1929 *Aspectos de Lima. Historia gráfica de la capital del Perú. Monografía. Plano. Vistas panorámicas, de sus ruinas arqueológicas, templos, monumentos, edificios públicos y privados, paseos, avenidas, calles principales, ect [sic], y de sus poblaciones vecinas: La Punta, Callao, Bellavista, San Miguel, La Magdalena, Miraflores, Barranco, Chorrillos, Ancón, Chosica*. Tercera Edición. Lima: Editorial Incazteca.

CAPUÑAY, Manuel

1951 *Leguía: vida y obra del constructor del gran Perú*. Lima: Imprenta E. Bustamante y Ballivián.

CENTURIÓN, Enrique

1924 *El Perú actual y las colonias extranjeras. La realidad actual y el extranjero en el Perú a través de cien años 1821-1921*. Bergamo: Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

CIUDAD Y CAMPO

1928 "La avenida Costanera del Callao a Chorrillos". *Ciudad y Campo*. Lima, número 39, pp. 19-20.

1928 "5 de octubre, Día del Camino". *Ciudad y Campo*, Lima, número 41, p. 19.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

1914 *Ley 2039*. Ley que impulsa la pavimentación a áreas nuevas. Lima, 21 de noviembre.

1916 *Ley 2323*. Ley que propone la construcción de carreteras en todo el territorio de la República. Lima, 3 de noviembre.

1920 *Ley 4113. Ley de Conscripción Vial.* Lima, 11 de mayo.

DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro

1919 *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente.* Lima: Librería e imprenta Gil

EL ARQUITECTO PERUANO

1944 “El desarrollo de Lima en los últimos veinticinco años”. *El Arquitecto Peruano.* Lima, número 89, año 8, p. 22.

1944 “El catastro urbano de Lima”. *El Arquitecto Peruano.* Lima, número 87, año 8, p. 2.

EL PERUANO

1917 *Avenida Miramar.* Lima: Editora Perú, semestre I, pp. 307-308.

GERBI, Antonello

1951 *Caminos del Perú.* Lima: Banco de Crédito del Perú.

HARTH-TERRÉ, Emilio

1927 *El futuro urbano de Lima.* Lima: Impr. Torres Aguirre.

1961 *Filosofía en el urbanismo.* Lima: Tierra y Arte.

IZAGUIRRE, Carlos Alberto

1943 *La legislación y la compra venta de lotes de urbanizaciones.* Lima: Compañía de Impresiones y Publicidad

LAOS, Cipriano

1929 *Lima, la ciudad de los virreyes (El libro Peruano).* Lima: Editorial Perú

MUNDIAL

1925 “El futuro balneario La Perla”. *Mundial.* Lima, número 284, pp. 14-19.

PALMA, Edith

1940 *Guía azul: Lima antigua y moderna.* Lima: Ediciones Front.

PARTIDO DEMOCRÁTICO REFORMISTA

1935 *Lima 1919-1930.* Lima: Partido Democrático Reformista.

SUPERINTENDENCIA DE REGISTROS PÚBLICOS

1917 *Partida 02464748.*

1925 *Partida 02176955.*

STIGLICH, Germán

1918 *Derrotero de la costa del Perú.* Lima: Lit. y Tip. P. Berrio y Co.

ULLOA, Abel

1934 *Escombros (1919-1930).* Lima: Imprenta E.B. y B. Sucesor.

FUENTES SECUNDARIAS

ANAYA, Eduardo

1996 “Las inversiones extranjeras en el Perú en el siglo XX (1897-1996)”. En *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.* Lima, segunda época, año 1, número 2.

ALZAMORA, Carlos

2013 *Leguía, la historia oculta.* Lima: Titanium editores

BATCHELOR, Peter

1969 “The origin of the garden city concept of urban form”. *Journal of the Society of Architectural Historians.* Berkeley, volumen 28, número 3, pp. 184-200.

CALDAS, Patricia

2012 *Pintoresquismo limeño en Santa Beatriz.* Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.

CUADRA, Manuel

1991 “La arquitectura y el proceso de constitución nacional: los siglos XIX y XX en Chile, Ecuador, Bolivia y Perú”. *Revista de Arquitectura.* Santiago: número 2, pp.12-63.

GRAY, Fred

2006 *Designing the seaside architecture, society and nature.* Londres: Reaktion.

GUNTHER, Juan

1992 *Lima.* Madrid: Mapfre.

HARPMAN, Louise y Evan M. SUPCOFF

1999 “Twentieth Century American Patterns”. *Perspecta*. Connecticut, volumen 30, pp. 5-9.

HALL, Peter

1996 *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

HAMANN, Johanna

2011 *Monumentos públicos en espacios urbanos de Lima 1919-1930*. Barcelona: Tesis doctoral presentada para la defensa del grado de doctor. Programa de Doctorado (EEES) Espacio Público y Regeneración Urbana: Arte, Teoría y Conservación del Patrimonio. Universidad de Barcelona

HOOPER, René

1964 *Leguía: Ensayo biográfico*. Lima: Ediciones Peruanas.

ÍSMODES, Julio

2012 “Antecedentes históricos del desarrollo urbano de Lima”. *Revista del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales IECOS*. Lima, número 12, pp. 71-101.

LUDEÑA, Wiley

1991 “Historia del pensamiento arquitectónico peruano contemporáneo: tratados y ensayos. La idea de arquitectura”. *Con/textos*. Lima, año 1, no 1, pp. 51-87.

2004 *Lima: Historia y urbanismo en cifras 1821-1970*. Lima: Editora Perú SEGRAF.

2006 “Ciudad y patrones de asentamiento. Estructura urbana y tipologización para el caso de Lima”. *Revista Eure*. Santiago, volumen 32, número 95, pp. 37-59.

MENDOZA, John

2014 “Planes y realidades: Los planes de desarrollo metropolitano de Lima 1949-2010”. *EST espacio, sociedad y territorio*. Lima, volumen 1, no. 1, pp. 61-78.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS

1975 *La población del área metropolitana de Lima y el Callao*. Lima: ONEC.

ORREGO, Juan

2014 *¡Y llegó el Centenario! Los festejos de 1921 y 1924 en la Lima de Augusto B. Leguía*. Lima: Titanium Editores.

QUEDAS, Guillermo

1945 *Historia vial y administrativa del Perú: 1900-1965*. Lima: Imp. del Puericultorio Pérez Aranibar.

RAMÓN, Gabriel

2014 *El Neoperuano. Arqueología, estilo nacional y paisaje urbano en Lima, 1910-1940*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima.

SANDOVAL, Ernesto

1953 *Compilación de disposiciones legales y reglamentarias sobre urbanizaciones: 1900-1953*. Lima: Editorial Rímac.

TORREJÓN, Luis

2010 *Rebeldes republicanos: la turba urbana de 1912*. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú

ZAPATA, Antonio

2013 “Sociedad y desarrollo urbano: Lima 1900-1980”. En: Johanna Hamann (ed.), *Lima: espacio público, arte y ciudad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

ANEXO 1

AVENIDA MIRAMAR PARTIDA 02464748 FECHA 06 03 1917 (SUNARP LIMA)

Compañía Urbanizadora de la Avenida de la Punta

- 1 -

Por escritura pública otorgada el día veintisiete de febrero del año en curso, ante el notario de esta capital don Tomas Orrego, Doña Dolores Osma viuda de Riva Agüero, Doña Rosa Julia de Osma, Don Héctor F. Escardó, Don Rafael Escardó y Don Alberto M. Boza, todos peruanos y vecinos de Lima, han declarado constituida una compañía anónima denominada "Compañía Urbanizadora de la Avenida de la Punta", con sujeción a las estipulaciones siguientes. El objeto de la sociedad es la construcción de una avenida que partiendo de la población de San Miguel en la Magdalena del Mar, termine en el casino de la Punta, atravesando los fundos de "San Cayetano", "Maranga" y "Chacra Alta" y los terrenos denominados de la Mar Brava, así como también la urbanización de los terrenos contiguos a la avenida en su trazo por los fundos "Maranga" y "San Cayetano"; su nombre o razón social, el que queda indicado; su domicilio, la ciudad de Lima; su término indefinido, su capital, la suma de seis mil setecientos treintaiocho libras peruanas, dividido en seis mil setecientos treintaiocho acciones de a una libra cada una y totalmente pagadas mediante el aporte, por Doña Dolores Osma viuda de la Riva Agüero y por Doña Rosa Julia de Osma, de ciento noventaicinco mil metros cuadrados de terreno del fundo San Cayetano, por Don Héctor F. y por Don Rafael Escardó, de doscientos cuarentaicuatro mil metros cuadrados de terreno del fundo Maranga y por Alberto M. Boza, de su labor como gerente e ingeniero de la empresa y la administración de la compañía la tiene un directorio, elegido en junta general y compuesto de cuatro miembros, inclusive un gerente que también es director, y cuyo cargo ha quedado conferido a Don Alberto M. Boza. El título para esta inscripción fue presentado a las doce y cincuenta minutos de la mañana del día seis de los corrientes, bajo el número cuarentaicinco del tomo tercero del Diario. Lima marzo veintiocho de mil novecientos diez y siete. Derecho: por presentación un sol; por inscripción treintaidos soles cincuenta centavos y por anotaciones sesenta centavos según los artículos 1, 3 y 17 del Arancel.

Pedro C. Goitzolo

- 2 -

Por escritura pública extendida ante el Notario de esta capital don Tomas Orrego, con fecha doce de los corrientes, doña Dolores Osma viuda de la Riva Agüero, doña Julia de Osma, don Rafael Escardó, don Alberto M. Boza y don Héctor F. Escardó, representado por don Enrique G. Marriott, únicos socios de la compañía a que se refiere la anterior inscripción, han hecho constar que, habiendo denominado el Supremo Gobierno con el nombre de "Avenida Miramar", la que debe unir los balnearios de "San Miguel" y "La Punta", cuya construcción es el objeto de la sociedad que han formado, enmienda en cambiar el nombre de esta por el de "Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar". El título para esta inscripción fue presentado a las nueve y veinte minutos de la mañana del día dieciséis de junio en curso, bajo el número ciento nueve del tomo tercero del Diario. Lima, junio veintisiete de mil novecientos diecisiete. Derechos por presentación un sol; por inscripción, un sol, y por anotaciones, ochenta centavos, según los artículos 15 y 17 del Arancel.

Pedro C. Goitizolo

- 3 -

Por escritura pública otorgada en esta ciudad, ante el Notario Don Tomas Orrego, en diez y ocho de Setiembre del corriente año, los Señores José de la Riva Agüero, Henry G. Marriott y Alberto M. Boza, Presidente del Directorio, Director de Turno y Director Gerente de la Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar, a que se refiere esta partida, han hecho constar que conforme a lo resuelto por la Junta General de Accionistas en sesión de quince de Agosto último, ha quedado aumentado el capital de dicha compañía a la suma de diez y seis mil setecientas sesenta y dos libras peruanas, emitiéndose al efecto una nueva serie de acciones totalmente pagadas de una libra cada una por valor de diez mil treinta libras, de las cuales corresponden tres mil ciento seis acciones a Doña Dolores Osma de la Riva Agüero y a Doña Rosa Julia de Osma; tres mil ciento cuarenta y dos acciones a los señores Héctor F. y Rafael Escardó, y las tres mil setecientas ochenta y dos acciones restantes a Don Alberto M. Boza. El título para esta inscripción fue presentado a las tres de la tarde del día veintiuno de los corrientes bajo el número ciento cincuenta y siete del tomo tercero del Diario. Lima, setiembre veintiséis de mil novecientos diez y siete. Derechos: por inscripción, cincuenta soles; y por anotaciones, cincuenta centavos, según los artículos 2, 3, 6, y 17 del Arancel.

Pedro C. Goitizolo

- 4 -

Por escritura extendida ante el notario de esta capital don Luis N. Villarán, con fecha once de octubre último, consta que la Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar, a que se refiere esta inscripción, por acuerdo de la junta general de accionistas de nueve de mayo de mil novecientos veinte, ha designado como sus Directores a los Señores Rafael Escardó, Octavio C. Zegarra, José Rafael de la Puente, Enrique M. Boza, César Morelli y E. García, con el carácter de presidente del Directorio en sesión del primero de setiembre del año pasado designó al señor don Arturo García Salazar, como gerente de la citada Compañía. A la misma escritura se ha insertado el artículo cuadragésimo de los Estatutos que a la letra dice: El Gerente tiene la forma de la Compañía por poder de esta y ejerce la representación de ella ante los poderes públicos, pero para los giros de los cheques contra la cuenta corriente de la Sociedad, aceptación de letras, venta de terrenos y propiedades; y en general para cualquier acto por el que la Compañía se imponga una obligación, la firma del Gerente ha de ir acompañada y mancomunada con la del Director de Turno. El título para esta inscripción fue presentada a las diez y treinta minutos de la mañana del día veintiocho del pasado, bajo el número doscientos sesentisiete, de fojas veintiséis del tomo quinto del Diario. Lima, a cuatro de noviembre de mil novecientos veintidós. Derechos diez soles cincuenta centavos, pagados conforme los recibos números 682 y 696 y artículos once y diecisiete del Arancel.

[rubrica]

- 5 -

Por escritura pública otorgada ante el notario del Callao don Daniel E. Gordillo el catorce de agosto del presente año mil novecientos cuarenta y uno, se ha celebrado entre la "Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar Sociedad Anónima", inscrita en esta partida, representada por su Director Gerente don Enrique Boza Aizcorbe y su director de turno don Claudio Martínez y Boderó, dando cumplimiento al acuerdo de la junta general extraordinaria de catorce de julio del año en curso, la "Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima y la fábrica de ladrillos Bellavista Sociedad Anónima" de una parte y de la otra, don Abelardo Noriega del Valle, peruano, casado, comerciante, el contrato de administración y mandato que consta con arreglo a las siguientes principales estipulaciones dichas a partir del catorce de agosto de mil novecientos cuarenta y uno y con sujeción a la relación y planos que constan por separado, estas encomiendan todos sus terrenos de libre disposición y sus terrenos prometidos en venta, a don Abelardo Noriega del Valle, para que constituyendo una sociedad

administradora de dichos terrenos y de las urbanizaciones que son objeto de las Compañías, gestione el financiamiento de la cantidad que sea necesaria para completar las obras que están pendientes en las urbanizaciones de la Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima y de la fábrica de ladrillos Bellavista Sociedad Anónima. Dicha financiación será hecha sobre la base de un sol oro y cincuenta centavos por metro cuadrado de los terrenos que reciben y para el efecto, podrían garantizar el préstamo con la primera hipoteca de los terrenos pertenecientes a cada una de las Compañías que van a ser beneficiadas con las obras por ejecutar. Además don Abelardo Noriega del Valle se obliga a efectuar el reajuste o rension de todos los contratos incumplidos o su ejecución; a gestionar la venta de los terrenos libres y de los que se readquieren; a crear la organización adecuada para la propaganda a favor de las urbanizaciones; para la conservación y mejora de las calles, jardines y demás lugares públicos de las urbanizaciones hasta que las Municipalidades respectivas asuman estas funciones; a administrar la instalación de agua potable que la Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima le entrega con los terrenos adjudicados a esa instalación y sus construcciones, efectuando las conexiones para el consumo de agua n las urbanizaciones materia de este contrato. Para la ejecución de sus derechos y obligaciones don Abelardo Noriega del Valle tendrá todas las facultades y poderes que son necesarios conforme a derecho sin reserva ni limitación alguna. En consecuencia podrá el o la sociedad que constituya, vender, hipotecar, dar y tomar en arrendamiento, permutar, gravar, celebrar toda clase de contratos civiles y mercantiles; obtener dinero a mutuo, en cuenta corriente a otra persona, girar sobre los depósitos respectivo o disponer del dinero en otra forma; apersonarse en juicio y ante toda clase de autoridades a nombre de las Compañías prestatarias con las facultades generales del mandato, las especiales del artículo diez del Código de Procedimientos Civiles y todas las necesarias para el objeto será de responsabilidad del señor Noriega del Valle o de la sociedad, las multas o gravámenes que resulten del incumplimiento de las leyes seis mil ciento cincuentainueve, siete mil ochocientos cuarenticuatro, siete mil doscientos cincuentisiete, siete mil novecientos sesentisiete, ocho mil novecientos trece, ocho mil novecientos cuarenta, nueve mil ciento doce y nueve mil ciento trece y disposiciones reglamentarias municipales o fiscales; el señor Noriega del Valle o la sociedad que constituya percibirán el dinero proveniente de las ventas, cobranzas, pensiones de agua, derechos o precios de las conexiones etcétera, que será abonado a la cuenta del negocio que es objeto de

este contrato. Cargarán a la misma cuenta los siguientes gastos: comisión de cobranza; alquiler del local donde funcione la oficina; conservación y mejora de calles y jardines; sueldos del personal de empleados necesarios para el funcionamiento de la sociedad, gastos de luz, alumbrado, agua y desagüe y demás que son usuales; arbitrios, gabelas y contribuciones, gastos de administración del servicio de agua, gastos judiciales y todos los demás gastos que fueren necesarios para la administración, venta, financiamiento y celebración de los demás contratos que constituyen el objeto de la sociedad. Se exceptúan del pago de la pensión de agua las propiedades de los señores Héctor Boza, M. Esther de León, Guillermo Boza, Manuel Boza e Ismael Barua. Dicha cuenta será materia del balance que la sociedad efectuará al treintauno de diciembre de cada año conforme a Ley. La diferencia que resulte entre los ingresos y los gastos comprendidos anteriormente, se distribuirán en la forma siguiente: para el señor Noriega del Valle, en lo que se refiere a la Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima, inclusive los servicios de agua, y a la fábrica de ladrillos Bellavista Sociedad Anónima, el cincuenta por ciento, y en lo que se refiere a la Compañía Urbanizadora Miramar Sociedad Anónima, el veinticinco por ciento; para la Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima, inclusive los servicios de agua y para la fábrica de ladrillos Bellavista Sociedad Anónima, el cincuenta por ciento, y para la Compañía Miramar Sociedad Anónima, en lo que se refiere a dicha compañía exclusivamente el setentacinco por ciento. Para el efecto de la distribución, la sociedad que constituye el señor Noriega del Valle separará las cuentas de cada una de las Compañías propietarias y la cuenta del servicio de agua. Con su participación el señor Noriega del Valle cancelará la cantidad que invierta en las obras de urbanización glosadas anteriormente. En caso de que se invirtieran en dichas obras más de soles uno cincuenta centavos por metro cuadrado, el excedente que resulte cuya financiación también gestionarán el señor Noriega del Valle o la sociedad que constituye será cargado: el cincuenta por ciento a la cuenta del señor Noriega del Valle y el otro cincuenta por ciento a las Compañías propietarias respectivas en la proporción que benefician las obras ejecutadas a cada una de ellas. Sobre los terrenos de propiedad de la fábrica de ladrillos Bellavista Sociedad Anónima existe una hipoteca constituida a favor del Banco Italiano - Lima, para garantizar el préstamo que adeuda la sociedad a dicho Banco y que en la fecha asciende a soles ciento ocho mil; y la Compañía Urbana La Perla Sociedad Anónima tiene a su cargo letras aceptadas por un total de

veintiocho mil doscientos ochentidos soles oro ochentiun centavo. La sociedad que constituya el señor Noriega del Valle abonará ambas obligaciones a los acreedores respectivos, en su caso y oportunidad, por cuenta de las participaciones que correspondan cada una de las Compañías deudoras. La duración de este contrato será de seis años. Automáticamente este plazo quedará prorrogado, si a su vencimiento no se han terminado las ventas de los terrenos por urbanizar o existieran cobranzas pendientes como resultado de dichas ventas. El título fue presentado a las diez y cincuenta de la mañana del día nueve de setiembre último, bajo el número cuarenta del tomo decimo del Diario. Lima, diez de octubre de mil novecientos cuarenta y uno. Derechos de inscripción: diez soles oro, según el Arancel y la Ley 6665. Recibos 3408 y 3493.

[rúbrica]

Continuación de la partida # de fojas 13 del tomo 9, referente a la Compañía Urbanizadora de la Avenida Miramar

- 6 -

La escritura pública otorgada ante el notario don Guillermo E. Gordillo de la Fuente, el catorce de agosto del año en curso, don Guillermo Boza Aizcorbe, quien procede en nombre y representación de la Compañía inscrita en esta partida, cuyo presidente y dando cumplimiento de acuerdo de juntas de Directorio de cuatro de julio y cinco de agosto del año en curso, ha otorgado poder al gerente de la Compañía don Enrique Boza Aizcorbe, para que, además de las atribuciones que le corresponden en su calidad de gerente y que se enumeran en el artículo cuadragésimo de los estatutos, pueda intervenir en todo asunto que se relacione con la Compañía, presentando ante toda clase de autoridades administrativas o judiciales, así como ante todos los poderes del estado en general; para que pueda defender, en juicio o fuera de él, los derechos de la sociedad, para lo cual se le concede las facultades generales del mandato y las especiales contenidas en el artículo diez del Código de Procedimientos Civiles, para que pueda otorgar toda clase de escrituras públicas de ratificación, modificación o aclaración de ventas hechas por la Compañía, y, asimismo, para que, en unión del Director de Turno, suscriba toda escritura pública de venta de terrenos de la Compañía. Así mismo consta del acta acompañada que en sesión de junta general ordinaria de accionistas de cuatro de enero de mil novecientos sesenta se eligió el nuevo Directorio de la Compañía el cual quedó conformado por los señores Guillermo Boza Aizcorbe, Enrique Boza Aizcorbe,

Fernando García, Claudio Martínez y Enrique Risco. Así mismo según sesión de Directorio de ocho de enero de mil novecientos sesenta se eligió como Presidente de Directorio a don Guillermo Boza Aizcorbe, y a don Enrique Boza Aizcorbe como Gerente. El título fue presentado a las doce y cinco minutos del día veintitrés de agosto del año en curso; bajo el número quinientos ochentitres del tomo veintiocho del Diario. Lima, setiembre veintisiete de mil novecientos sesentiuno. Derechos: noventinueve soles oro según Arancel, Ley 11240 y Recibos 1225043 y 110169.

ANEXO 2

Ministerio de Fomento

Direcciones de obras públicas

Avenida Miramar

Lima, 27 de marzo de 1917

Visto el expediente organizado por don Alberto M. Boza, como gerente de la Compañía Urbanizadora de la Avenida de La Punta, constituida por escritura pública de 25 de febrero del presente año, con el objeto de que el Gobierno decrete la apertura de una avenida que partiendo de la población de la Magdalena, en el término de la avenida de este nombre, termine en el distrito de La Punta atravesando los fundos San Miguel, San Cayetano, Maranga y Chacra Alta y los terrenos denominados de la Mar Brava, así como para que concurra a la ejecución de esta obra;

Considerando:

Que la constitución de la Compañía Urbanizadora referida, de la cual forman parte precisamente los propietarios de los fundos San Cayetano y Maranga, asegura la ejecución de esta obra que es de manifiesta utilidad, pues mediante ella quedarán comunicadas las ciudades de Chorrillos, Barranco, Miraflores, la Magdalena, el Callao y La Punta;

Se resuelve

1o. Autorizar la apertura de la avenida mencionada, de conformidad con el trazo presentado. Esta avenida se denominará Avenida Miramar, dividiéndose en secciones, las que llevarán el nombre respectivo de los fundos y poblaciones que atraviesa;

2o. La Compañía Urbanizadora queda obligada a la construcción de la avenida con un ancho de 15 metros interiores de cerco a cerco, de los cuales 7 serán dedicados al tráfico exclusivo de automóviles, 4 al de caballos, 2.50 para peatones y 1.50 para acequias regadoras de los árboles que lleve la avenida;

3o. La Compañía queda obligada:

- a. A ceder a perpetuidad la zona del terreno indicada para avenida, según el plano acompañado, expropiando a su costa las áreas que se necesitan para ella y que forman parte de los fundos San Cayetano, Maranga y Chacra Alta;
- b. A proporcionar para el riego los desagües provenientes de los fundos adyacentes a la avenida; y
- c. A construir las acequias, hacer el cerco de alambre en el lado derecho de la avenida y levantar por su cuenta el muro de 45 centímetros de alto que limitará la avenida en el lado del mar;

4o. El gobierno, por su parte, concurre a la ejecución de esta obra:

- a. Autorizando su realización y la urbanización de los terrenos contiguos a la avenida;
- b. Haciendo por su cuenta el relleno de las quebradas existentes en el trazo de la avenida, pero solo hasta un relleno total de 36,250 metros cúbicos; debiendo la Compañía proporcionar para este trabajo el material disponible que se encuentre en estos terrenos;
- c. Proporcionando el alambre para el cerco de separación entre la zona por urbanizarse y la avenida;
- d. Entregando los árboles convenientes para la misma

5o. Concluida la nivelación del terreno de la avenida, para su debido perfeccionamiento, se proporcionará el uso de un rodillo, corriendo de cuenta de la Compañía el combustible;

6o. La Compañía iniciará los trabajos de apertura de la avenida, dentro de los diez siguientes a la fecha de la resolución; debiendo ser entregada el 30 de septiembre próximo;

7o. Los propietarios que adquieran lotes en los terrenos por urbanizarse con frente a la avenida, quedarán obligados a emplazar las construcciones por lo menos a cuatro metros de distancia de la línea de la avenida y a plantar jardines entre esta línea y las casas que construyan.

Regístrese, comuníquese y publíquese.
Rúbrica del Presidente de la República

Sosa.

ANEXO 3

Entrevista a Enrique Boza Barrios

Fecha 12/02/2015

Presentación del tema de investigación al entrevistado

Se dio la bienvenida y se explicó que el propósito de la entrevista era recopilar sus recuerdos en torno a la construcción del balneario de La Perla y la avenida Costanera. Se agradeció la participación, se pidió su consentimiento y se solicitó permiso para grabar la entrevista, a lo que el señor Boza accedió.

Nombre y apellido entrevistador: Daniel Flores Apaza

Cuestionario

Pregunta (P): ¿De dónde proviene el capital para la construcción de La Perla?

Respuesta (R): “La minería que hacen ellos en Otuzco les produce una fortuna, porque justamente el día anterior a que yo naciera [1924], la Northern Peru Mining compró la mina de los hermanos Boza, y con este dinero, se metieron al negocio de La Perla, y con el dinero que habían ganado con esas minas”.

P: ¿Qué recuerda sobre la urbanización y sus casas?

R: “Uno llegaba a La Perla por la avenida del Progreso, que tenía una arboleda frondosa de ficus, los árboles sembrados a cada lado se juntaban, era una preciosidad esa avenida. Esa frondosidad se habrá perdido por los años 40”.

“De lo que yo recuerdo, de la Perla Baja hasta Bellavista, en Chucuito, ahí no estaba construido (la Costanera). Ahí siempre ha habido estos barracones”.

“En La Perla también hizo su casa don Alberto Boza, que no es la casa que comúnmente se conoce como la Casa del Presidente. Esa no es la casa del Presidente. La casa del presidente es una que ya está derrumbada, y que fue la casa del maestro, que era la casa de mi tío Alberto”.

“Mi tío Alberto (Boza), al mismo tiempo que tenía su casa en el paseo Colón, hizo su casa en La Perla”.

“La que se conoce como casa del presidente fue la de su hermano Héctor”.

“Tanto Héctor como Alberto tuvieron casas en La Perla, prácticamente todos los hermanos, porque ellos fueron quienes lo urbanizaron todo”.

“Eran diez hermanos Boza: Consuelo, Alberto, Enrique (mi padre), Guillermo, Héctor, quien fuera ministro de fomento en época de Benavides, Manuel, Ricardo, Clotilde, María Esther y Carlos”.

“Toda la zona que va desde San Miguel hasta Bellavista fue comprado por los hermanos Boza para la avenida Miramar”.

“Yo recuerdo haber ido con mi padre cuando tenía 4 o 5 años y era una preciosidad”.

“En la avenida Costanera se instaló un peaje. Se pagaba algo de 50 centavos en esa época. La garita estaba, con toda seguridad, a la altura de la avenida que ahora se llama Haya de la Torre. Esto habrá sido desmantelado por el año 37-38, que se descuidó la cosa. No le dieron mantenimiento, y con el terremoto [de 1940] de lo que se ha caído no se reparó nada”.

P: ¿Qué recuerda sobre la construcción del rompeolas de La Perla?

R: “Habían intentado construir ahí un rompeolas, como esos espigones que hacen ahora, pero lo hicieron de frente en un sitio en donde el mar era muy bravo. No aguantaba. Yo tenía 4 años [1928] y lo estaban construyendo”.

“La Costa Verde nunca ha tenido arena, los espigones han hecho que tenga arena. Lo mismo quisieron hacer en La Perla, que iba a ser La Perla del Pacífico, que era la idea de mi tío Alberto, que es el gestor de eso”.

“Yo recuerdo cuando acompañaba a mi padre a ver las obras del rompeolas, que no funcionaba porque el mar se lo llevaba como papel. Y creo que ahí faltó más que un criterio de ingeniería, el sentido común. Los espigones de la Costa Verde se han hecho de sur a norte ganándole terreno al mar. Acá [en La Perla] se hizo de norte a sur”.

P: ¿Qué pasó con la urbanización después de la caída del Oncenio?

R: “La compañía urbana Miramar muere por el 34, ahí se acaba la cosa, ya el desorden es total. Leguía cae en el 30. Los bancos toman el control de las cosas. Les habrán estado cobrando a la fuerza las cuotas [a los compradores de lotes], ya que los bancos nunca pierden. Los nuevos ocupantes llegan por invasión, los lotes se adquirieron de buena fe, los Boza ya no cobraron ni un cristo más. Se aprovechaba el desorden, y ya el tiempo los ha hecho propietarios legítimos [a los invasores]”.

“En el año 1930 se produce una crisis mundial, que dejó un desorden terrible y la quiebra de mucha gente que tenía deudas fuertes por esta urbanización”.

“Donde terminaba el malecón de La Perla, había construcciones muy rudimentarias y desordenadas. Eso nunca fue urbanizado. Porque los hermanos Boza compraron desde donde comienza la avenida La Paz, ahí comenzaba la avenida Miramar, lo que seguía de Miramar hacia el sur, eso ya era la avenida San Miguel, lo que sigue detrás de la avenida del Ejército, esto fue dado por un señor Larco Herrera. Ahí donde está el puericultorio Pérez Aranibar”.

“No se le hizo mantenimiento, prácticamente se dejó ahí. Tenía una baranda con balaustres íntegro, desde la Perla Alta hasta la Perla Baja (el malecón), donde estaba la casa del maestro, esa era la casa de mi tío Alberto”.

“En toda esta parte desde La Perla hasta San Miguel se hizo toda la división y partición de lotes, pero con la crisis del 30, ya nadie pagaba nada y prácticamente los títulos deben ser unos títulos que no quedaron totalmente limpios”.

P: ¿Qué pasó con su familia luego de esta crisis?

“Mi tío Alberto se enferma en el año 1932, se queda paralítico, pero así todo trabajaba él. Pero ahí es cuando regalaron [la familia] la casa al Presidente de la República, en el año 1934, época de Benavides. La casa la recuerdo, era preciosa, con unos acabados de primera, hecha por Álvarez-Calderón”.

“Se volvió paralítico, además se le murió su hijo mayor, Alberto por el 34, y esto lo tumbó, pero luego se levantó, y así hacía negocios, el petróleo de la selva comenzó con Alberto Boza, ya paralítico”.

“Él [Alberto Boza] era el cerebro de La Perla, su enfermedad afectó el desarrollo de La Perla”.

“La crisis del 30 es la ruina de los hermanos Boza: esta residencia de mi tío Alberto se la venden al señor Wiese [del Paseo Colón]”.

“Mi tío Héctor era ministro de Benavides para el año 1936, y le dona la casa esta al presidente, no a Benavides, sino para el Presidente de la República. Pasa el tiempo y Fernando Belaunde Terry la dona a la Casa del Maestro. Ahí no le dan ningún mantenimiento sino hacen que se destruya la casa, era de un[a] preciosidad hecha por un arquitecto muy famoso que era don José Álvarez-Calderón Flores, que fue quien hizo el diseño de varias muy buenas casas de La Perla, e inclusive creo que hizo una casa para [la familia] Álvarez-Calderón”.

“Mi papá compró una casa, por el año 1940 y tantos en Miramar. Una casa, a uno de estos que habían dejado incompletos, y la vendió en el 47- 48. Él compró esa casa. Colinda con una casa que tenía el señor Henry Hamil de Lavalle. No es La Perla, en Miramar, muy cerca a donde hicieron el pozo. Las primeras casas que estaban en la avenida Costanera, paralelas a la avenida La Paz, ahí estaba, está todavía un pozo. Ese pozo estaba en las primeras cuadras”.

Justificación

Hijo de Enrique Boza Aizcorbe, quien fue hermano de Alberto Boza Aizcorbe. Nació en 1924, y fue testigo de la expansión urbana de Lima, al estar su familia vinculada al negocio inmobiliario. Cuando se le realizó la entrevista contaba con 90 años. Posee valiosa información sobre el desarrollo de la zona estudiada que ha llenado vacíos en la investigación.

Resumen

El entrevistado describe sus vivencias acerca de la urbanización de La Perla. Sus relatos se intercalan con numerosas referencias a sus familiares, quienes participaron activamente en la construcción del proyecto. Narra el enriquecimiento de su familia a través de hábiles gestiones en la minería, hasta su ruina con la crisis de 1929. En ese contexto de inversiones, la urbanización de La Perla es descrita como uno de los proyectos en que los Boza pusieron sus mayores esperanzas. El relato abarca desde la construcción del proyecto hasta su crisis y abandono.

Aportes

Por medio de la entrevista, se ha podido resolver dudas sobre la construcción de la urbanización, además de obtener datos sobre el capital para la empresa, la construcción del rompeolas y el destino de los terrenos luego de la crisis de 1929.

Información

Tipo de entrevista: Desestructurada

Entrevista a: Enrique Boza Barrios

Entrevista realizada por: Daniel Flores Apaza