

Lo urbano y lo moderno: consideraciones teóricas*

EDITH ARANDA DIOSES

Universidad Nacional Mayor de San Marcos
etarad@gmail.com

RESUMEN

En este artículo se aborda el análisis de la relación entre lo urbano y lo moderno, incorporando algunas precisiones conceptuales sobre los componentes de esta relación. Nos acercamos al escenario histórico para explicar el papel de la ciudad como espacio institucional de la modernidad. A partir de este contexto de referencia, se reflexiona acerca de la ciudad moderna en América Latina y el Perú para intentar desentrañar lo particular de su conformación en sociedades como la nuestra. El marco teórico desarrollado recupera los aportes de diversos autores que desde enfoques distintos estudian la ciudad moderna.

Palabras claves: Urbano, moderno, ciudad moderna.

Urban and modern: theoretical considerations

ABSTRACT

This article approaches the analysis of the relationship between the concepts of «urban» and «modern», incorporating some conceptual precisions about the components of this relationship. We address the historical scenario to explain the role that the city has had as an institutional space in modernity. From this referential context, a reflection is made about the modern city in Latin America and Peru to try and unravel its particularities in the composition of societies such as ours. The theoretical framework we develop recovers the contributions from diverse authors, who from different perspectives, study the modern city.

Key words: Urban, modern, modern city.

* Capítulo 1 de la tesis *El proyecto urbano moderno de los company towns en el Perú: La Oroya y Talara, 1940 -1970*, presentada en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos para optar por el grado académico de doctora en Ciencias Sociales, en la especialidad de Sociología, sustentada el 12 de abril del 2017.

La modernidad es un fenómeno específico de una dimensión cultural, económica y social históricamente determinada: la civilización occidental. Este fenómeno sociocultural involucra una serie de procesos. Uno de estos procesos claves es el centrado en la razón humana que lleva a racionalizar el conjunto de la vida, para renunciar a posiciones míticas o metafísicas de la existencia que constituyen la visión premoderna de las sociedades tradicionales. Es decir, nos ubicamos en el mundo de la ciencia, primer nivel de validación de la razón. La racionalidad de esta ciencia se basa en el método científico, que a su vez se sustenta en la verificación de los fenómenos y en la aplicación de instrumentos de observación de la realidad que permiten la verificación. Lo que antes se fundaba y sustentaba en los textos sagrados, ahora requiere de la epistemología científica (Heller, 1982, p. 32).

La constelación llamada moderna, como señala Heller (1982), se habría iniciado al final de la Baja Edad Media, manifestando en la Revolución francesa, en la Revolución industrial, en los Estados nacionales, en las ciudades y en el arte moderno sus puntos más altos. Habría entrado en crisis luego de la Segunda Guerra Mundial. Se habría pasado, entonces, según algunos estudiosos, a una nueva era: la posmodernidad.

Desde la perspectiva de Giddens (1999), lo que estamos viviendo es una modernidad radicalizada. No es una ruptura de una etapa a otra, sino que estamos en una etapa en la cual las consecuencias de la modernidad se han radicalizado y se han vuelto más universales. Giddens hace un análisis institucional de la modernidad, a diferencia de los posmodernistas que hacen énfasis en el análisis epistemológico. Sostiene que las instituciones sociales modernas son únicas, muy diferentes a las tradicionales tanto en su extensión como en su intensidad. En su extensión, porque han establecido formas de interconexión social que se expanden por todo el globo. En su intensidad, porque han alterado las características más íntimas y personales de la existencia humana.

Al respecto, Bauman (2004) propone el concepto de «modernidad líquida» (en el sentido de fluidez) propia de lo contemporáneo, a diferencia de lo que él llama «modernidad sólida», que caracteriza a la modernidad de la época industrial. Bauman nos muestra cómo la modernidad sólida corresponde con la idea de una sociedad que busca el «orden social», es decir, la regularidad frente al desorden y la precariedad, en la que se desarrollan los primeros impulsos modernos ligados a las luchas revolucionarias de los siglos XVIII y XIX. Esta idea de modernidad vinculada al orden está presente hasta mediados de siglo XX. Desde la posguerra, habría evidencia de la existencia de

nuevos fenómenos asociados a los cambios políticos, sociales, económicos y tecnológicos, producidos principalmente en Europa. Para Bauman es evidente que la sociedad moderna de mediados del siglo XX en adelante ya no es la misma; a esto lo denomina «modernidad líquida» o «fluida», en donde el primer problema es precisamente definir esta realidad, ya que es justamente su característica dialéctica de creación/destrucción lo que dificulta tal intento.

Consideramos lo urbano como un aspecto fundamental de la modernidad en países como el nuestro, entendiéndolo como el conjunto de experiencias que representan el «mundo de la vida» (Habermas, 1990) en el espacio social de la ciudad. Esta constituye en la cultura occidental un fenómeno revelador para el despliegue de la modernidad como lo fueron la industrialización o los principios democráticos. Al referirnos a lo urbano, aludimos específicamente a la ciudad moderna.

La ciudad, según López Soria (2003, p. 19): «Es el topos por excelencia desde el que se concibe, se enuncia y en el que se realiza el proyecto de la modernidad». La imposibilidad de encontrar un criterio empírico de definición de lo urbano, señala Manuel Castells (1978, p. 42), es una imprecisión ideológicamente necesaria para connotar, a través de una organización material, el mito de la modernidad.

Estas reflexiones nos llevan a plantear la siguiente cuestión teórica: ¿cuál es el proceso de producción social de las formas espaciales de una sociedad? Y recíprocamente: ¿cuáles son las relaciones entre el espacio constituido y las transformaciones estructurales de la sociedad? Se trata de revelar los procesos de articulación entre las «formas urbanas» y el sistema de producción con las representaciones y prácticas sociales.

1. El escenario histórico: la ciudad como espacio institucional de la modernidad

Las ciudades de Europa occidental son el escenario de la modernidad en sus inicios. Según Pipitone (2003), en ellas se establecen los elementos incipientes de una forma de producir, una forma de vivir colectivamente y una concepción de la existencia. La ciudad mercantil es el principal protagonista de ese primer recorrido de la modernidad en formación.

Desde la perspectiva de Weber (1967, p. 5), la ciudad nació como un fenómeno de la sociedad occidental porque, aun cuando en distintas civilizaciones

y en momentos diversos los hombres hubiesen construidos caseríos en áreas espacialmente contiguas, solo en el mundo occidental ocurrieron dos procesos simultáneos que permitieron caracterizar con propiedad el asentamiento poblacional como una ciudad: el mercado (y las reglamentaciones de la política de la economía urbana) y la autoridad política-administrativa que sujetaba a los habitantes de la ciudad, pero, al mismo tiempo, les aseguraba (o por lo menos a un grupo de ellos) ciertos derechos relativos a su destino político.

Por su parte, Marx (1979, pp. 894-895) mostró, además, que la existencia de una economía urbana supone un extenso proceso de división social del trabajo y una redefinición de las formas de explotación de unas clases por otras. Así, la ciudad surge como una manifestación de la fractura de la economía feudal y del antiguo régimen señorial: la economía cerrada del feudo y el régimen de corporaciones de oficio de los ayuntamientos va a ser reemplazada por una forma de organización económica que se caracteriza por la existencia de la mano de obra «libre y disponible», la concentración de los medios de producción en las manos de cierto tipo de propietarios, siendo estos elementos fundamentales para la aparición del modo de producción capitalista. Para este autor, la era capitalista se desarrolla con mayor claridad a partir del siglo XVI.

Así, para Marx la ciudad es tan indispensable para la existencia del capitalismo como lo es el obrero para la ganancia del patrón. Sin mano de obra «libre y disponible» y sin los propietarios de los medios de producción también «libres» no existe mercado. De tal manera que la ciudad es, a la vez, un hecho económico y una relación política, considerando que detrás de la igualdad formal del mercado se encubre la discriminación de la propiedad.

La modernidad, plantea Pipitone (2003, p. 7), se ha constituido a través de dos grandes experiencias institucionales y territoriales: la ciudad mercantil de la Baja Edad Media y el Estado nacional. Pero, desde la segunda mitad del siglo XX, comienza a surgir un tercer protagonista: la región plurinacional. En la Baja Edad Media, con la emergencia de centros urbanos que crecen en riqueza y en poder, ya no es posible suponer que la Edad Media y el feudalismo son sinónimos. Con la ciudad, un nuevo mundo va conformándose en relación y en contraste con el viejo. La ciudad moderna es una entidad social compleja: en el diseño de sus calles, en sus edificios, mercados y plazas se va perfilando una nueva racionalidad en la cual la presencia y la ausencia se entremezclan. Como dice De Vries (1997, p. 23), cuanto más avanzamos en la Edad Moderna registramos la formación de un

«sistema de ciudades» que cubre Europa occidental como las intersecciones de una trama cada vez más compacta.

Con la ciudad avanza lo que Braudel (1984, p. 72) considera una doble conquista: la de la tierra (roturación de nuevas superficies, obras de riego y apertura de nuevas rutas de comunicación) y otra, igualmente fundamental, la del mar. Sin embargo, desde mediados del siglo XIV, la peste va a interrumpir una prolongada etapa de crecimiento urbano y demográfico. El período de un siglo y medio posterior a comienzos del siglo XIV será un período de retroceso o estancamiento económico y urbano en gran parte del Viejo Continente.

Una vez superados los efectos más graves de la enfermedad, desde fines del siglo XV, se manifiesta una reactivación de las actividades urbanas y del comercio. La ciudad, en esta época, como señala Mumford (1963, p. 349), comienza a tomar otra respiración:

Para volver a respirar, los nuevos planificadores y constructores removieron los muros atestados de gente, demoliendo barracas y viejas casas, perforando sinuosos callejones para construir calles rectas y plazas rectangulares. Una clarificación geométrica del espíritu.

En el siglo XVI de prosperidad económica, creciente poder de los incipientes Estados nacionales y conquistas coloniales, se abre un nuevo ciclo, en el cual las ciudades en pleno desarrollo, según Pipitone (2003, p. 37), tienen que enfrentar las nuevas fuerzas políticas de los Estados nacionales en formación. El ciclo histórico de las ciudades europeas podría ser revelado a partir de sus intentos (exitosos o fallidos), señala el mencionado autor, de encontrar una forma institucional apropiada frente a los cambios que se producen. Si la experiencia urbana fue históricamente exitosa en la conformación de nuevos valores y comportamientos económicos, difícilmente podría decirse lo mismo acerca de las instituciones políticas del capitalismo incipiente. Las frágiles democracias urbanas oscilan a menudo entre dos polos: el autoritarismo y la anarquía, sin poder crear instituciones sólidas.

La ciudad no es autosuficiente, por consiguiente, el vínculo con el campo es una cuestión central desde los inicios. Para sostener su población creciente, la ciudad necesita asegurarse fuentes de abastecimiento de alimentos, madera, carbón y las materias primas requeridas por sus artesanos. De tal suerte que las urbes mercantiles se convierten en el principal impulso de la modernización del campo y de las complejas relaciones sociales que lo caracterizan. Las

ciudades imponen reglamentos y esquemas de regulación fiscal, comercial y política con sus territorios cercanos (Mumford, 1963, p. 352).

El mundo moderno tiene en la ciudad un referente de expansión inicial y en la ampliación de la geografía (viajes, conquistas) un impulso de trascendental impacto. El cambio fundamental en la Baja Edad Media está compuesto por el incremento demográfico, el progreso agrícola, la reactivación del comercio y el renacimiento urbano. La continuidad de estos hechos fue diferente según las regiones de Europa; la mezcla de los factores mencionados varía en cada caso de acuerdo con el devenir histórico. La ciudad moderna es el espacio donde lo local se inserta en redes universales que le exigen renovarse para perdurar.

Simplificando el recorrido histórico de las ciudades en el contexto de la modernidad, tal vez pueda decirse que las ciudades se desarrollan desde la Baja Edad Media, sobre todo a partir de un principio de riqueza en el cual el poder es aún una necesidad colateral y subordinada a la producción de bienes y su circulación. Pero, a partir de algún momento, cuando los mercados se amplían y las comunicaciones se extienden, otro principio se aplica: la protección de la riqueza, el principio de poder. El poder del Estado se vuelve principio ordenador cada vez más poderoso. El Estado nacional necesita promover y apoyar procesos globales de creación de riqueza: economía y poder se complementan (Pipitone, 2003, p. 57).

2. La ciudad y la modernidad

Al vincular la modernidad con la ciudad reconocemos una relación dialéctica entre lo moderno y lo urbano. Sin perder de vista que cronológicamente la ciudad antecede al origen de la modernidad, de tal suerte que la modernidad abarca mucho más que cualquier configuración espacial. Como señalan Heller y Ferenc (1985, p. 78), desde el siglo XVII se van conformando y difundiendo las lógicas de la modernidad: la realización del intercambio a través del mercado, la producción de bienes a través de la industrialización, la gestión macrosocial a través de la democracia parlamentaria, la producción y difusión de conocimientos a través de la escuela urbana, etc. Estos componentes traen consigo el desmantelamiento del orden «villano» o «aldeano» que es premoderno, religioso, atravesado por mitos y organizado estamentalmente

para dar paso a la emergencia del orden urbano y moderno. Este proceso ha sido analizado por los historiadores de la ciudad mencionados anteriormente.

El advenimiento de la ciudad moderna, según López Soria (2003, p. 19), producto ella misma de la racionalidad del proyecto moderno, hace posible que la razón despliegue todas sus potencialidades, es decir, el poblador urbano establece con respecto a sus tradiciones y a los demás una relación racional. Sin embargo, señala el mismo autor, no podemos dejar de reconocer que la ciudad contiene a la vez el pensamiento y los instrumentos de deshumanización e irracionalidad. La ciudad moderna es escenario de la libertad, pero también de la coerción; realidad contradictoria de carencia y bienestar, de participación y exclusión.

Respecto al carácter general de la ciudad moderna, recuperamos de Habermas (1990), en relación con la modernidad, el reconocimiento de su hipercomplejidad y de lo que este autor denomina sus «patologías y ambivalencias». Desde la teoría de la acción comunicativa propone la idea de desacoplamiento del sistema (el dinero y el poder) con el «mundo de la vida» (en el cual entrarían en juego la diversidad de actores urbanos), junto con el surgimiento de múltiples formas de control sistémico y la generación de las mencionadas patologías (segregación socioespacial, pobreza urbana, contaminación, etc.) y ambivalencias. Allí se puede comprender tanto la heterogeneidad territorial de la ciudad como la expresión espacial de los conflictos urbanos, lo que va más allá de los procesos económicos. La ciudad desde la perspectiva de Habermas no sería, como señala Weber, el espacio de la racionalidad por excelencia, sino aquel en donde coexisten, inclusive en forma contrapuesta, los intereses del sistema y los heterogéneos y contradictorios intereses del mundo de la vida privada.

Si bien planteamos la existencia de una sustancial relación entre modernidad y ciudad, es conveniente precisar que se trata de fenómenos sociológicos distintos. Sobre el particular, Mumford (1963) distingue tres aspectos claves: i) la ciudad no es consecuencia de la modernidad; ii) la génesis de la modernidad tiene una estrecha relación con la ciudad; iii) la modernidad surgió vinculada a la ciudad, dando lugar a un tipo especial de ciudad, la metrópoli (ciudad moderna), en la cual la propia modernidad se manifiesta de forma emblemática y se reproduce.

La ciudad no puede ser pensada como una consecuencia de la modernidad, considerando que su origen es anterior al fenómeno moderno. Mumford (1963), en su amplio estudio sobre la ciudad en la historia, afirma que la géne-

sis de la ciudad se encuentra en la prehistoria de la humanidad, inclusive antes de las formaciones urbanas helénicas. Para Mumford, la ciudad no surgió en función de necesidades materiales, sino de necesidades rituales y simbólicas, siendo por tanto un fenómeno antropológico más que económico. Resultaba que había que enterrar a los muertos, homenajearlos y, principalmente, ofrendarles rituales, por consiguiente, se da el primer paso para el proceso de fijación del hombre prehistórico en las ciudades, tal como ocurrió en las culturas prehispanicas que se desarrollaron en el actual territorio de América Latina, y en el Perú en particular.

En este sentido, la modernidad está relacionada con la evolución y con la consolidación del espacio social urbano. La ciudad cumple un papel central en el establecimiento y afirmación del fenómeno moderno, en la medida que no solo es su soporte material, sino también representa el escenario de la formación de la mentalidad moderna. Desde esta perspectiva, se puede pensar dialécticamente la relación ciudad/modernidad como una relación de mutua determinación.

En las ciudades se instalan las fábricas y los servicios públicos modernos (por ejemplo, la electricidad); así también, el gran comercio y la fuerza de trabajo industrial se concentró en la ciudad. Precisamente, en el contexto de la Revolución industrial, el fenómeno moderno encuentra un ambiente propicio, entre otros factores, por la preexistencia de las ciudades, impulsando su transformación. Por consiguiente, la relación dialéctica de mutua determinación no se da propiamente entre ciudad y modernidad, sino más bien entre metrópoli y modernidad. Es decir, tomando en cuenta el planteamiento de diversos autores que analizan la relación ciudad/modernidad, reconocemos que la ciudad es una realidad anterior y distinta a la modernidad, pero sin perder de vista que la ciudad contribuyó para la formación y consolidación de la misma. Asimismo, se trata de aceptar que la propia modernidad contribuye a la emergencia de una nueva forma de lo urbano: la metrópoli, que es consecuencia directa del fenómeno moderno y condición para su existencia. Allí se observan diversidad, complejidad, disenso y segregación como elementos a tomar en cuenta desde una perspectiva sociológica del fenómeno metropolitano.

Nos apoyaremos para continuar con esta reflexión sobre la ciudad y la modernidad en autores como Georg Simmel y Walter Benjamin. Según Simmel (1976, p. 55), la metrópoli es el teatro en donde el dinero actúa como valor hegemónico de los intercambios materiales y no materiales entre los hombres. La metrópoli sería no solo un símbolo de la modernidad, sino que sería

también productora de características modernas, las cuales simboliza. Para Simmel, la búsqueda incesante y frenética de dinero es lo que produce el ritmo nervioso y de desgaste de la vida moderna y, en consecuencia, también de la vida metropolitana. No obstante, para este autor, la metrópoli es más que un escenario en el que la modernidad ocurre, es el espacio que contiene, de forma condensada, lo característico en la modernidad. Si bien la modernidad no es la gran ciudad, es aquí en donde la modernidad mejor se manifiesta.

Desde la perspectiva de Simmel, lo moderno no es percibido como el mundo de lo positivo, del progreso y del triunfo. La visión simmeliana sobre la modernidad manifiesta un cierto pesimismo, expresa el testimonio de una tragedia. El otro autor que ve con cierto desaliento el mundo moderno es Benjamin (1980). Su mirada melancólica, según Ortiz (2000), se revela en la denuncia de las pérdidas que trae consigo la modernidad: la experiencia colectiva, el arte de narrar experiencias comunes, el narrador, el aura en la obra de arte, etc.

En la reflexión de Benjamin existe una importante categoría para comprender la relación entre modernidad y ciudad. Nos referimos a la noción del tiempo,¹ ligada a la idea del «instante como repetición» que atraviesa el pensamiento de este autor. Lo moderno, entonces, contiene en sí el germen de su propia superación. La modernidad es tan trágica para Simmel como para Benjamin, no obstante, el eje central de la tragedia moderna es diferente entre estos autores. Es el tiempo y no el dinero el núcleo fundamental de la tragedia moderna para Benjamin. No se refiere al tiempo abstracto e indefinido, sino al tiempo social que contiene el envejecimiento y la muerte de todo lo que es nuevo por definición. Es la conciencia moderna de su «transitoriedad inmanente» el sello trágico de la modernidad. Benjamin trata de demostrar cómo la proliferación fantasmagórica de nuevas mercancías que distinguía la vida urbana, bajo las condiciones del capitalismo del siglo XIX, en realidad constituían una regresión a la noción de «eterna recurrencia» o «repetición mítica». Esto es, representaba un regreso a la noción de «tiempo cíclico» dominante en la vida prehistórica, en la medida en que las mismas novedades eran completamente intercambiables (Cuesta, 2004, p. 54).

Mientras que para Simmel (1976, p. 17) la modernidad pasa por el tiempo autoconsumido, frenético, que nunca cesa y que determina un mundo de es-

1 Al respecto, recuperamos el aporte de José Manuel Cuesta en su libro *Juegos de duelo: la historia según Walter Benjamin*, (2004), en el cual desarrolla un interesante análisis de la categoría del tiempo en la obra de Benjamin.

tímulos alucinados, Benjamin se refiere al tiempo de la historia que contiene lo transitorio y efímero de la modernidad. Para ambos pensadores, la gran ciudad aparece como una posible síntesis de la modernidad, como el espacio dialécticamente productor de esa modernidad, en donde el tiempo es siempre tiempo moderno.

La relación ciudad/modernidad es notable en el pensamiento de Simmel como en el de Benjamin. Este último narra la condición urbana a través de su visión en «El libro de los pasajes: París como la capital del siglo XIX» (1980), donde recurre a metáforas, alegorías y al mismo tiempo a conceptos para ofrecernos una mirada aguda sobre la ciudad moderna. La modernidad es, para Benjamin, el tiempo/espacio de la sociedad capitalista. Es el tiempo del fetiche de la mercancía, de la división del trabajo y de la alienación. Por lo tanto, es un tiempo de lo fragmentario y de las múltiples pérdidas. El hombre moderno, típicamente un hombre urbano, pierde la experiencia colectiva, alejado de la comunidad tradicional en la cual «memoria, palabra y prácticas eran compartidas por todos». Este hombre tiene cada vez más experiencias vividas, particulares, efímeras, en contraposición con las experiencias colectivas, interpersonales y asentadas en una temporalidad común a varias generaciones (Ortiz, 2000).

Las pérdidas producidas por la modernidad es una cuestión muy importante en el pensamiento de Benjamin, y permite establecer un nexo entre su teoría de la modernidad y el papel de la gran ciudad. Desde su punto de vista, esas pérdidas que la modernidad provoca llevan a una nueva barbarie: «Un tiempo de hombres carentes del espíritu comunitario y colectivo tradicional, pero dominados por la racionalidad moderna». En este sentido, la cuestión de las pérdidas nos remite, según Ortiz (2000), a la dualidad moderno/tradicional, considerando todo un conjunto de valores y prácticas sociales que van a ser desplazadas por el impacto notable de la modernidad. La metrópoli, gran contexto del tiempo moderno, es el espacio de todas las pérdidas y de las reminiscencias. Benjamin no plantea que la pérdida de la aureola en la obra de arte o la pérdida de las experiencias de comunicación interpersonales, a las cuales hemos hecho referencia, solo se manifiestan en el escenario urbano, sino que precisa que la ciudad tiene el poder de concentrar, y por tanto de simbolizar, los más importantes componentes que son parte del espíritu de la modernidad.

El enfoque pesimista de Simmel y Benjamin ha sido destacado a propósito, reconociendo su importante contribución a la reflexión de la relación

ciudad/modernidad, en la medida que constituye una perspectiva claramente opuesta sobre la ciudad moderna planteada por corrientes de pensamiento como el urbanismo modernista y el ecologismo urbano.² Le Corbusier (2001), connotado representante del urbanismo modernista, observa también la ciudad moderna con una mirada bastante pesimista. La diferencia del pesimismo modernista en relación con el pesimismo de los dos autores anteriores es que, para los modernistas, la enfermedad de la ciudad tiene cura a través de la intervención de un urbanismo positivo, racional y moderno. Asimismo, posibles aspectos patológicos de la ciudad son detectados por los sociólogos de la escuela de Chicago, los cuales coinciden con los urbanistas modernistas en una posible cura. Para los ecologistas urbanos no es preciso reconstruir la ciudad o levantar otra, como pensaban los modernistas. La propia ciudad tiene el potencial de autorregularse y lograr una mejor disposición.

El urbanismo modernista y la escuela de Chicago han difundido por décadas la apuesta por la ciudad como un proyecto posible. Se trata de dos visiones positivas no solo sobre las posibilidades de la ciudad, sino también de la modernidad, considerando que ambas perspectivas asumen un nexo fundamental entre lo urbano y lo moderno. Estos dos enfoques promovieron discursos y prácticas e influenciaron algunas generaciones de planificadores urbanos. Desde esta concepción, se ve la ciudad a través de una lectura que vincula lo urbano con lo moderno como el lado positivo de la dualidad tradición/modernidad. Moderno y urbano pasan a ser sinónimos entre sí, y ambos a su vez representan progreso y futuro.

El notable aporte de Simmel y Benjamin a la reflexión sobre la relación ciudad/modernidad se presenta en contraposición teórica al optimismo modernista que caracteriza a varias corrientes del pensamiento social. Reflexionar la metrópoli a partir de la lectura de estos dos autores implica necesariamente pensar la modernidad. Las reflexiones de ambos nos convocan a pensar la ciudad no como una totalidad, sino como fragmento. La gran ciudad, así como otros espacios sociales, son parte de un mundo social mucho mayor y su complejidad expresa, al mismo tiempo, la complejidad del mundo del cual es parte. Se trata de pensar la ciudad moderna como fragmento y símbolo de la modernidad.

2 Al respecto, recuperamos la perspectiva del urbanismo modernista representado por Le Corbusier en su obra *Cómo concebir el urbanismo* (2001). La escuela de Chicago es conocida también como la escuela ecológica. En la obra de Louis Wirth, *El urbanismo como modo de vida* (1968), encontramos planteamientos centrales de esta corriente de pensamiento en relación con la ciudad.

De manera sugerente, Berman (1988, p. 1) nos dice: «Ser modernos es formar parte de un universo en el que, como dijo Marx, ‘todo lo sólido se desvanece en el aire’». Precisamente, refiriéndose a la ciudad moderna, en particular a Nueva York, señala que esta ha sido concebida «para demostrar al mundo entero lo que pueden construir los hombres modernos y cómo puede ser imaginada y vivida la vida moderna». De tal manera que las estructuras más impresionantes de la ciudad fueron planificadas como expresiones simbólicas de la modernidad (Central Park, el puente Brooklyn, la estatua de la Libertad, etc.). Desde la perspectiva de Berman, la modernidad se expresa en la vorágine de la vida en la ciudad, donde el dinamismo innato de la economía y de la cultura moderna aniquila todo lo que crea (ambientes físicos, instituciones sociales, visiones artísticas, valores morales, etc.) «con el fin de seguir creando el mundo infinitamente». Al plantear este autor que todos estamos inmersos en la experiencia de la modernidad, la que atraviesa todas las fronteras de la geografía y la etnia, de la clase y la nacionalidad, de la religión y de la ideología, nos invita a reflexionar sobre nuestra propia modernidad, tema que abordaremos en el siguiente acápite en relación con la ciudad latinoamericana y peruana.

3. La ciudad en la modernidad de América Latina y el Perú

En nuestros países, la permeabilidad de la sociedad ha tolerado componentes modernos y premodernos, por lo que se instauró una coexistencia entre ambos que generó una diversidad de tensiones. Las ciudades latinoamericanas contienen una sociedad de masas con un alto nivel de pobreza y exclusión social urbana. La gran ciudad latinoamericana se caracteriza por el desorden de su expansión demográfica y física, por la violencia. Crece irregularmente, se hipertrofia sin dirección. La urbanización, como parte del proceso de modernización de nuestras sociedades, no cambia ni destruye las estructuras del atraso; es decir, no hace realidad para las mayorías el ideal del progreso. Como señala Quijano (1988, p. 15), la modernidad en Europa se consolida como experiencia social cotidiana y a la vez como ideología legitimadora, mientras que en América Latina, hasta bien entrado el siglo XX, se instala «una profunda y prolongada brecha entre la ideología de la modernidad y las prácticas sociales, no infrecuentemente dentro de las mismas instituciones sociales y políticas».

Si tomamos en cuenta las digresiones históricas sobre la formación de las ciudades en el mundo occidental, presentadas en el segundo acápite, lo que importa retener para los fines inmediatos de esta reflexión es que la ciudad fue pensada como un fenómeno social en el que se dan dos procesos simultáneos: el mercado (división social del trabajo) y la autoridad político-administrativa que sujetaba a los habitantes de la ciudad, pero a la vez les aseguraba ciertos derechos (Weber, 1967).

¿Hasta qué punto este tipo de planteamiento del fenómeno urbano se aplica a las ciudades latinoamericanas? Comencemos por la primera cuestión. Es sabido que, en la Colonia, la ciudad latinoamericana nació y creció bajo la inspiración del capitalismo comercial ibérico y en el marco de la relación metrópoli-colonia. Dentro del dominio hispánico, tal como lo señala Hardoy (1968, p. 19), la ciudad nació bajo la inspiración directa de los reglamentos de «las leyes de los reinos de Indias». Se impuso a la naturaleza y a los pueblos dominados la marca del rey. Se diseñó «ciudades abstractas», en las cuales el cuadrilátero central de la plaza Mayor y la disposición de las calles obedecían estrictamente al modelo de los reglamentos; se marcaba así la geografía local con el sello de la autoridad metropolitana. Las ciudades coloniales crecieron, en su mayoría, como ciudades administrativas, como piezas adaptadas al sistema imperial en las colonias más que como núcleos de soberanía y representación propia. Fueron sobre todo ciudades de funcionarios más que ciudades de burgueses.

La ciudad concebida como foro de la libertad de los habitantes locales y como mercado que igualaba jurídicamente a los económicamente desiguales, señala Hardoy (1968), no tenía razón de ser en las colonias. Estas exportaban su producción basada en la explotación de una mano de obra que, si no era esclava, estaba sujeta al régimen de las «encomiendas», «mitas» y otras formas no mercantiles de explotación del trabajo, y cuya relación política con la metrópoli derivaba del patrimonialismo colonial.

Cuando se produce el proceso de autonomía nacional y se constituyeron los Estados independientes en América Latina, el continente pasó a depender de la penetración del capital inglés para su inserción en el mercado internacional. Entonces la presencia de la ciudad-capital constituyó un referente de cohesión importante en la vida nacional. En este sentido, el pasaje de la situación colonial a la independencia formal tendrá cierta incidencia sobre la vida urbana. La reactivación de las ciudades como centros de decisión política se

había comenzado a dar en los años inmediatamente anteriores a la independencia, en un contexto de «ruptura del pacto colonial».

En el siglo XIX, el modelo de crecimiento económico dependiente del mercado externo propició la formación de algunos centros urbanos en toda la región. Sin embargo, a parte de las ciudades-capital, el desarrollo urbano fue mediocre en aquellas sociedades latinoamericanas donde la economía latifundista creció independientemente de las ciudades. Este limitado proceso de urbanización se aprecia con más claridad en las economías nacionales que mantuvieron la explotación esclavista o las formas no asalariadas de explotación del trabajo. Posteriormente, el estímulo básico para el crecimiento urbano se dio con la introducción y generalización del trabajo libre. Asimismo, en aquellos casos en que se dio una importante inmigración extranjera, este proceso constituyó un factor importante en el impulso a la vida urbana.

Desde fines del siglo XIX, los propietarios rurales paulatinamente se trasladan a las ciudades. Esta experiencia es importante no solo porque es un indicador de la expansión urbana, sino porque el propietario rural pasa de ser «señor» a convertirse en burgués agrario, quien se instala en la ciudad y en esta va a consumir e invertir parte de su excedente. A pesar de la inevitable simplificación, es posible decir que, en el caso peruano, los latifundistas serranos tienden a mantener relaciones e instituciones tradicionales en el campo y no se convierten en burgueses agrarios (Yepes, 1992, p. 52).

El sistema político que articuló el nuevo pacto entre las clases agrarias y los sectores urbanos ligados a ellas fue denominado en América Latina «sistema de dominación oligárquica», el que implicó múltiples alianzas entre diferentes clases en los distintos países. En el Perú, la alianza entre los gamonales de la sierra y los hacendados de la costa (aliados a la burguesía mercantil) definía a la oligarquía. De cualquier forma, para los fines de este estudio importa señalar que, a pesar de la influencia evidente de la base agraria del sistema de dominación, no se puede minimizar el papel de las ciudades en el sistema político durante el período de expansión de la economía exportadora. Reconocemos la importancia que en varios países tuvo la oligarquía en el proceso de «modernización» de fines de siglo, sin perder de vista la relación que había entre ciudad y liberalismo oligárquico.

En las primeras décadas del siglo XX, el viejo conflicto europeo ciudad burguesa contra campo terrateniente, según Yepes (1992, p. 32), difícilmente se dio en el Perú. Por el contrario, la ciudad gradualmente se consolidó como el espacio físico de la principal relación de poder en aquel período: burgue-

sía/terratenientes tradicionales. Es decir, la economía urbana que adquiere cierta dinámica (servicios, banca, comercio, industria, etc.) no se desarrolla en oposición a la agroextractiva que se amplía, sino que más bien resultará siendo derivada y complementaria a esta última. De tal manera que la urbe, más que constituir un centro productor, considerando la incipiente industrialización, sostendrá su desarrollo básicamente como centro privilegiado de intermediación. Precisamente cuando asume el poder Augusto B. Leguía (1919-1930), quien cuestiona la legitimidad del poder oligárquico, su gestión representa una etapa significativa en el trazo propiamente moderno de la ciudad capital del Perú.

Cabe señalar que el proceso de politización de las clases sociales urbanas en América Latina no puede ser entendido a partir del paradigma clásico de construcción de los derechos ciudadanos. En nuestros países, según Hardoy (1972, p. 33), no hubo aproximadamente desde el siglo XVIII hasta inicios del siglo XX una lucha por las libertades urbanas contra el feudalismo y el señorío, las ideas sobre la individualidad, los derechos de la persona, la representación; es decir, la construcción de ciudadanía estuvo prácticamente ausente como parte fundamental de la experiencia urbana. En el caso peruano, la clásica separación entre economía y política, entre sociedad civil y Estado —que según Yepes (1992, pp. 41-42) caracteriza al capitalismo moderno—, no se da con claridad en las primeras décadas del siglo XX. Existe más bien una continuidad político-ideológica del mundo señorial mercantil del siglo XIX que se evidencia en el control que ejercen las clases propietarias costeñas sobre la mayor parte de los niveles estatales y en las relaciones paternalistas con las clases subalternas.

Después de 1930, con el incremento de la industrialización y en particular en el caso peruano con el impulso de la migración del campo a la ciudad, este proceso adquirió nuevas dimensiones. En este escenario, la relación peculiar entre clase y Estado que caracteriza el patrimonialismo no llegó a romperse. El auge del populismo urbano, según Hardoy (1972), representó muchas veces la alianza del conservadurismo oligárquico con la masa deseosa de participación contra otros sectores de la oligarquía. Así se consolidó en la cultura política urbana latinoamericana un estilo de participación dependiente del Estado que tiene poco que ver con el sistema de representación y voto heredado del liberalismo individualista europeo, incluso en los casos en que aparentemente la «inclusión» de las masas se dio por el voto.

4. Aproximaciones a la ciudad desde la modernidad en el Perú

Nos interesa referirnos a la modernidad en el Perú, considerando sus alcances y límites como proyecto dominante y escenario objetivo a partir de la década de 1940. Este planteamiento nos permite reflexionar sobre la modernidad en el Perú, tomando en cuenta que la sociedad peruana recibe la influencia de un contexto internacional marcado por la supremacía económica, cultural y política de los Estados Unidos, después de la Segunda Guerra Mundial, y simultáneamente experimenta un considerable proceso de urbanización dinamizado sobre todo por la masiva migración de procedencia andina que tiene un notable impacto en la dinámica socioeconómica y cultural del conjunto del país. Esta migración rural-urbana es reconocida por diversos analistas como uno de los fenómenos sociales más importantes del siglo XX en el Perú.

En la posguerra, después de 1945, el proceso de modernización se halla vinculado a la diversificación y afianzamiento del crecimiento económico, la consolidación de la expansión urbana y la ampliación del acceso a la educación de sectores mayoritarios de la población. Desde la perspectiva de Ledgard (2015a, p. 139): «El mito del permanente progreso tecnológico y del crecimiento económico ilimitado, el ‘modo de vida americano’ como modelo al cual aspirar, [...] pasan a dominar la vida urbana nacional y acaban afectando irremediablemente a todo el país». Este proyecto modernizante en el Perú se caracteriza por una industrialización incipiente, lo que da lugar a un acelerado proceso de urbanización.

Como hemos señalado anteriormente, lo moderno expresado en la dinámica urbana se relaciona directamente con otro fenómeno particularmente significativo: la migración masiva a la ciudad. En el Perú, el traslado de los migrantes de origen campesino hacia el mundo urbano constituye una apuesta por la modernidad. Al respecto, Franco (1991, p. 195) plantea que la migración puede ser considerada como el proceso fundador de la «otra modernidad», en la medida que supuso la ruptura de la sociedad rural, la liberación de la subjetividad campesina y provinciana de los lazos de la tradición, el cambio de patrones conductuales y estilos culturales de los actores involucrados y la capacidad para coproducir la urbanización, la economía informal, la cultura chola y la organización popular del Perú actual. Dicho proceso social fue protagonizado por multitudes que no solo se dirigen a Lima, sino que este tras-

lado masivo de población se irradia a las principales capitales de las diversas regiones del país.³

En el caso peruano, a partir de la posguerra se aplica el modelo de industrialización de sustitución de importaciones, en el contexto de una corriente desarrollista en América Latina. Pero el mencionado estilo de desarrollo no logra consolidarse, por lo que la urbanización cobra especial relevancia como manifestación de la modernidad. Sin embargo, el crecimiento urbano no se explica básicamente por la ocupación formal del suelo, a través del mercado inmobiliario, sino que predominan modalidades ilegales de acceso al suelo. Para interpretar esta experiencia Calderón (2005, p. 13), refiriéndose al caso de Lima, la denomina «ciudad ilegal».⁴ Allí destacan las barriadas como una de las modalidades que configuran esa ciudad ilegal; se trata de asentamientos que surgen a partir de la invasión o reubicaciones de tierras.⁵ En general, el proceso de urbanización en nuestro país se caracteriza por el notable incremento de las barriadas y por la expansión de la informalidad en el mercado laboral urbano. Así se generan formas precarias de producción, predominando actividades de comercio y servicios con amplios sectores de mano de obra que no están adecuadamente empleados. Esta experiencia, según Quijano (1998, p. 70), trae consigo la «terciarización marginal» de la economía urbana, conformada por una mano de obra sobrante. Se trata de un amplio contingente de fuerza laboral que no participa en relaciones asalariadas propiamente capitalistas como parte del proceso de modernización dinamizado por el desarrollo urbano.

En este escenario urbano, para enfrentar el deterioro de la calidad de vida de la mayoría que sufre la escasez de puestos de trabajo, se práctica una «cultura del recurso» que recrea formas de sobrevivencia. De este modo, se in-

3 Franco (1991, p. 195) se refiere a la migración iniciada en la década de 1950 como un proceso fundamentalmente nuevo y distinto. Allí, los protagonistas de esta experiencia: «Al optar por sí mismos, por el futuro [...], por el cambio, por el progreso, en definitiva, por partir, cientos de miles o millones de jóvenes comuneros, campesinos y provincianos en las últimas décadas se autodefinieron como 'modernos' [...]».

4 Calderón (2005, p. 14) señala: «Por ilegal se entiende aquello que se ha constituido infringiendo las normas vigentes [...]. En la ciudad ilegal se infringen las leyes y normas a través de invasiones de tierras, ocupaciones graduales, compras ilegales y alquileres en edificios de calidad por debajo del promedio. No obstante, la ciudad legal y ciudad ilegal forman parte de un mismo proceso de constitución histórico y configuran un espacio único».

5 Para ilustrar cómo el crecimiento de Lima se da mayormente mediante barriadas, Calderón (2005, p. 13) presenta los siguientes datos: «En 1961, cuando Lima tenía poco menos de dos millones de habitantes, existían alrededor de doscientas barriadas con aproximadamente doscientos mil pobladores, que representaban el 17% de la población metropolitana. En 1998, cuando Lima alcanzaba los siete millones de personas [...], las barriadas ya cobijaban al 38% de la población metropolitana [...]. Mientras que la población metropolitana se había multiplicado por 3.5, las barriadas lo habían hecho por 10».

sertan en la modernidad urbana estrategias que nacen de la iniciativa popular para obtener ingresos a través de la autogeneración de puestos de trabajo. Pero su rentabilidad es tan baja que no permite sino ingresos para la sobrevivencia familiar y/o la reproducción de la misma actividad económica, sin ningún margen de acumulación o de capitalización. Asimismo, los sectores populares urbanos se organizan en colectividades para procurar mejorar sus condiciones de vida. Se recrean en la ciudad ciertos valores de una tradición comunitaria característica de la cultura andina (Aranda, 2007, p. 113).

Abordemos la modernidad en la ciudad tomando en cuenta la forma urbana, y observemos que se expresa arquitectónicamente a través de un lenguaje formal que intenta representar sus valores centrales. La arquitectura moderna, señala Ledgard (2015a, p. 140), pretende alcanzar validez universal. Frente a esto, la cultura local, la tradición de usos del espacio, las limitaciones económicas y las técnicas de sociedades menos desarrolladas constituían trabas que podían ser resueltas introduciendo, en diversos contextos socioculturales, los recursos racionalistas del «estilo internacional» y el funcionalismo de la nueva arquitectura.

En relación con la morfología urbana, nos interesa conocer cómo se aplicó en la ciudad los principios del urbanismo moderno. Al respecto, un aspecto a destacar es la «zonificación»⁶ (Benévolo, 1994, p. 23) que organizó en zonas el espacio urbano, en función de usos diferenciados (vivienda, trabajo, comercio, industria, etc.). En nuestro medio, este planteamiento llevó a concebir el desarrollo urbano, según Ledgard, como un instrumento de la expansión urbana: la ciudad se extendió notablemente, lo que dio lugar a la especulación en la ocupación del territorio urbano. El mencionado autor considera que la especulación anuló uno de los mitos principales del urbanismo moderno: la reconciliación entre la ciudad y el campo, expresado en la concepción de la «ciudad-jardín». En la urbanización especulativa, los pequeños *chalets* y los edificios en altura dirigidos a la clase media son los paradigmas de la vivienda moderna. La «ciudad especulativa» es un modelo predominante de ciudad que se sustenta en el valor de cambio de la tierra, en el terreno considerado como una mercancía que se negocia comercialmente para incrementar la rentabili-

6 El concepto de zonificación es parte del racionalismo arquitectónico y urbano que aplicó al diseño de la ciudad y de los edificios un sentido de funcionalidad derivado de la idea básica de que el manejo lógico de los factores que intervienen en la conformación urbana lograría supuestamente entornos físicos confortables. La zonificación urbana consiste en dividir una ciudad en secciones reservadas para usos específicos, ya sean residenciales, comerciales e industriales, con el propósito de regular el crecimiento y desarrollo ordenado de un área (Benévolo, 1994).

dad de la inversión. Según el criterio de Ledgard (2015b, p. 195), la «ciudad especulativa» en el contexto capitalista es sinónimo de «ciudad moderna», definida como:

Aquella que por su tamaño —magnitud de extensión y población— está compuesta por diversas estructuras de orden espacial y social, relativamente desarticuladas entre sí; que se encuentra sometida a un cierto ordenamiento global de índole burocrático y cuya única homogeneidad cultural se la dan los medios masivos de comunicación.

Esta aproximación a la ciudad, desde la modernidad en nuestra sociedad, nos lleva a diferenciar entre: i) la emergencia del modernismo arquitectónico y urbanístico, y ii) la modernidad en la vida urbana; diferenciación en donde se manifiesta una profunda asimetría. Observamos en el paisaje urbano un precario entorno representado por las barriadas, coexistiendo así con una arquitectura y urbanismo que presenta propuestas estéticas modernas en las zonas urbanas consolidadas. Por un lado, la urbanización hace posible el acceso a los servicios (agua potable, energía, educación, salud), el redimensionamiento de la tradición y cierta legitimación de las culturas populares; por otro lado, es también desarraigo y crecimiento de la exclusión social (Aranda, 2007, p. 114). Este proceso trae consigo una desigual distribución de sectores sociales en el espacio urbano que da cuenta de la segregación residencial que se manifiesta en el grado de proximidad espacial de familias pertenecientes a un mismo grupo social.⁷

A este nivel destacamos que, en la sociedad predominantemente urbana, la ciudad se ha convertido en un componente significativo del imaginario colectivo. Para América Latina, y particularmente para el Perú, la ciudad es un referente empírico clave de la modernidad. Desde la perspectiva de García Canclini (1998), la expansión urbana es una de las causas que intensificaron en nuestros países la hibridación cultural. Al respecto formula la siguiente pregunta: «¿Qué significa para las culturas latinoamericanas que países que a inicios del siglo XX tenían 10% de su población en las ciudades, concentren ahora más de 70% en las áreas urbanas?». En relación con esta experiencia, argumenta que hemos transitado de sociedades dispersas en miles de comunidades campesinas, con culturas tradicionales y locales —y en algunas regio-

7 Castells (1998, p. 203) define la segregación urbana como: «La tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no solo en términos de diferencia, sino de jerarquía».

nes con fuertes raíces indígenas poco integradas al resto de la nación—, a una escena mayoritariamente urbana, donde se dispone de una oferta simbólica heterogénea, renovada por una constante interacción de lo local con redes nacionales y transnacionales de comunicación. A juicio de García Canclini, la perspectiva pluralista que acepta la fragmentación y las combinaciones múltiples entre tradición, modernidad y posmodernidad, es indispensable para entender la dinámica sociocultural latinoamericana. El problema reside en la manera contradictoria y desigual en que esos componentes se han venido articulando.

Las ciudades son lugares donde se despliegan tendencias importantes del mundo moderno, y sus efectos en ellas son claramente visibles. En la actualidad, las ciudades expresan nuevas condiciones de la modernidad: los fenómenos de conectividad tienden a prevalecer sobre las relaciones de proximidad debido al crecimiento de los flujos informáticos; ya en la escena urbana observamos una mayor diversidad sociocultural (Sassen, 2007, p. 133). Precisamente, por el reconocimiento de las contradicciones que existen entre modernidad y modernización, la primera es una vivencia en la que perdura, como señala Benjamin, «la incertidumbre de lo que significa ser moderno».

Bibliografía

- Almandoz, A. (2007). Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares 1900-1960. *Revista Iberoamericana*, 27, pp. 59-78. Recuperado de <http://www.iai.spk-berlin.de/fileadmin/dokumentenbibliothek/Iberoamericana/2007/27-Almandoz.pdf>.
- Aranda, E. (2007). Las cambiantes formas de sociabilidad y construcción de identidades en Lima Metropolitana. *Debates en Sociología*, 32, pp. 109-123.
- Bauman, Z. (2004). *Modernidad líquida*. México D. F: Fondo de Cultura Económica.
- Benévolo, L. (1994). *Orígenes del urbanismo moderno*. Madrid: Celeste Ediciones.
- Benjamin, W. (1980). El libro de los pasajes: París capital del siglo XIX. *Imaginación y sociedad* (pp. 37-63). Madrid: Taurus.
- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI Editores.

- Calderón, J. (2005). *La ciudad ilegal. Lima en el siglo XX*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Castells, M. (1998). *La cuestión urbana*. México D. F.: Siglo XXI Editores.
- Cuesta, J. M. (2004). *Juegos de duelo: la historia según Walter Benjamin*. Madrid: Abada Editores.
- De Vries, J. (1997). *La urbanización en Europa, 1500-1800*. Barcelona: Crítica.
- Franco, C. (1991). Exploraciones en la «otra modernidad»: de la migración a la plebe urbana. En H. Urbano (Comp.). *Modernidad en los Andes* (pp. 189-228). Cusco: Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de Las Casas.
- García Canclini, N. (1998). *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Giddens, A. (1999). *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza Editorial.
- Habermas, J. (1990). *Teoría de la acción comunicativa*. Buenos Aires: Taurus.
- Halbwachs, M. (1992). *On Collective Memory*. Chicago: University Chicago Press.
- Hardoy, J. E. (1972). El rol de la ciudad en la modernización de América Latina. *Las ciudades en América Latina* (pp. 33-48). Buenos Aires: Paidós.
- Hardoy, J. E. (1968). *El modelo clásico de la ciudad colonial hispanoamericana*. Buenos Aires: CEUS, Instituto Torcuato Di Tella.
- Heller, A. (1985) *Anatomía de la izquierda occidental*. Barcelona: Península.
- Heller, A. (1982). *Teoría de la historia*. Barcelona: Fontamara.
- Le Corbusier (2001). *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Ledgard, R. (2015a). Condición urbana y modernidad. *La ciudad moderna. Textos sobre arquitectura peruana* (pp. 193-208). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ledgard, R. (2015b). La ciudad moderna. *La ciudad moderna. Textos sobre arquitectura peruana* (pp. 137-153). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- López Soria, J. I. (2003). Para una filosofía de la ciudad. *Urbes*, 1(1), pp. 13-28.
- Ludeña, W. (2003). Orígenes del urbanismo moderno en el Perú. El aporte de la Agrupación Espacio. Aproximaciones. *Urbes*, 1(1), pp. 155-194.
- Marx, K. (1979). *El capital* (t. I, vol. 3). México D. F.: Siglo XXI Editores.

- Mumford, L. (1963). *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Ortiz, R. (2000). *Modernidad y espacio. Benjamin en París*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Pipitone, U. (2003). *Ciudades, naciones, regiones*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Quijano, A. (1998). *La economía popular y sus caminos en América Latina*. Lima: Mosca Azul Editores.
- Quijano, A. (1988). *Modernidad, identidad y utopía en América Latina*. Lima: Sociedad y Política Ediciones.
- Sassen, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz.
- Simmel, G. (1976). *Filosofía del dinero*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Weber, M. (1967). *La ciudad*. Madrid: Editorial La Piqueta.
- Yepes, E. (1992). *La modernización en el Perú del siglo XX. Ilusión y realidad*. Lima: Mosca Azul Editores.