

Monumentos públicos en espacios urbanos de Lima 1919-1930

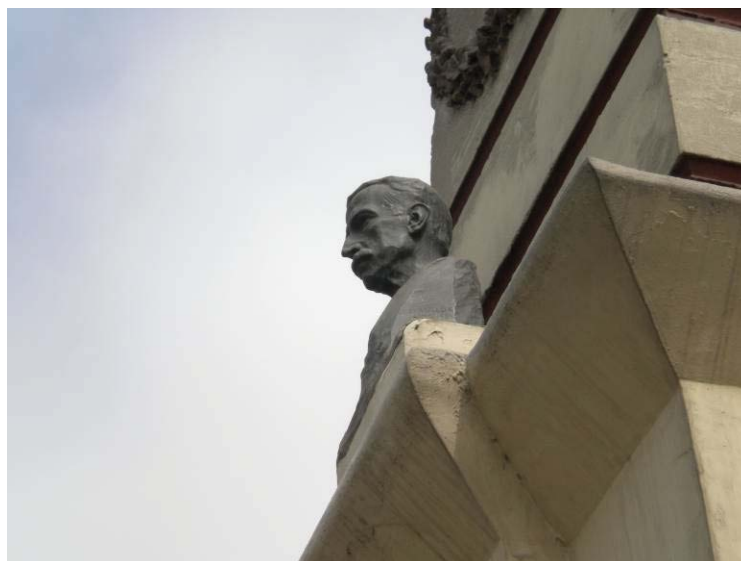
Johanna Hamann Mazuré

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

MONUMENTOS PÚBLICOS EN ESPACIOS URBANOS DE **LIMA 1919-1930**



Johanna Hamann Mazuré

Directores:

**Antoni Remesar
Carme Grandas**

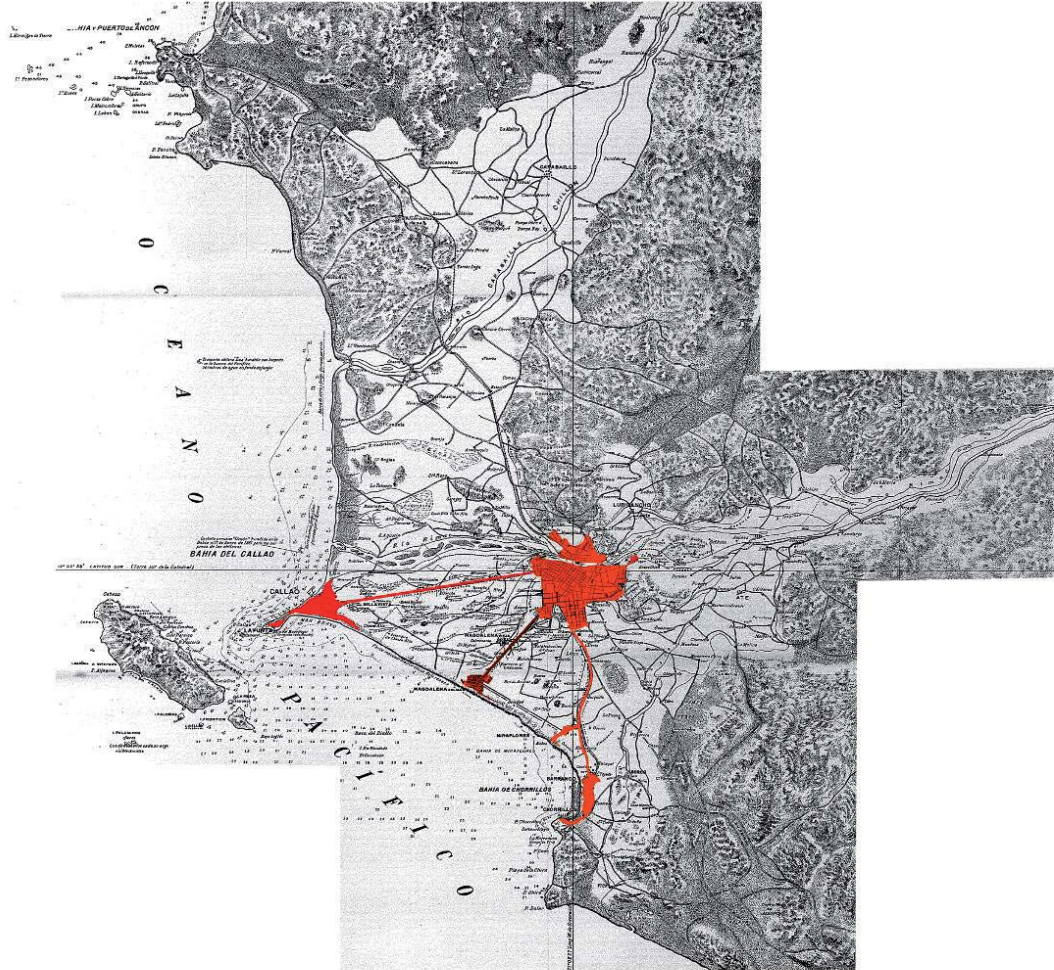
Tesis doctoral presentada para la defensa del grado de doctor

ENERO 2011

Universidad de Barcelona



**Programa de Doctorado (EEES) Espacio Público y Regeneración
Urbana: Arte, Teoría y Conservación del Patrimonio**



PARTE I

EVOLUCIÓN URBANA DE LIMA

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

EL CRECIMIENTO URBANO DE LIMA

(1535-1866)

EL DAMERO Y LA MURALLA

El primer trazado urbano sobre el territorio del Perú luego de la conquista española se diseñó en lo que hoy se denomina el centro histórico de Lima, sobre asentamientos prehispánicos. El emplazamiento escogido fue el valle del Rímac, de clima árido y de alta humedad relativa. La capital del Perú fue fundada por Francisco Pizarro el año de 1535 y el conquistador asignó para la población una superficie de 214 hectáreas que formaban en total 117 manzanas.

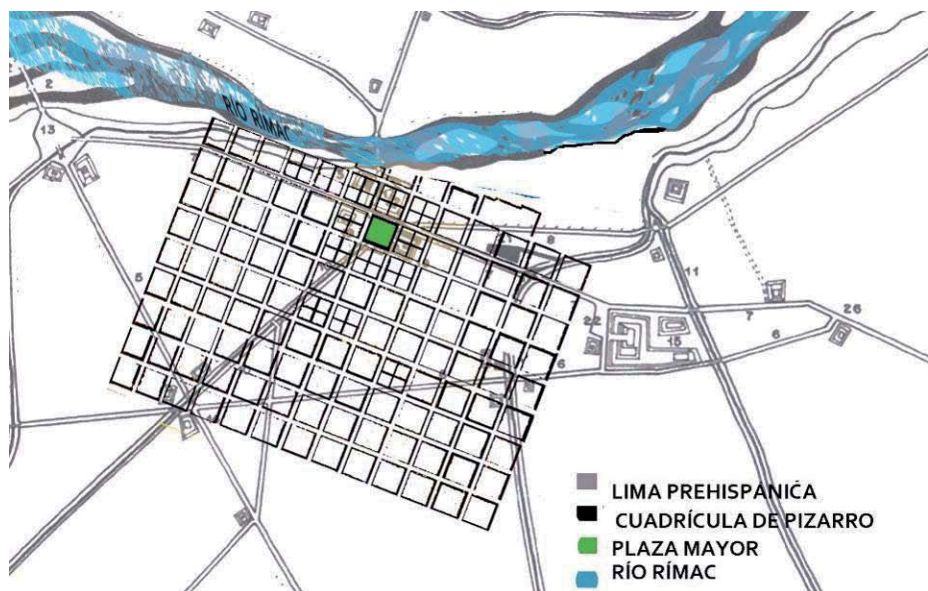


Figura 1. Plano realizado por Juan Gunther.⁶ Lima, cuadrícula hecha por Francisco Pizarro en 1535, donde se esquematiza el trazado con las 117 manzanas, y la Plaza Mayor cuya área ocupa exactamente uno de los cuadrados del damero, ubicada en el centro y a una cuadra del río Rímac. Debajo subyace la Lima prehispánica con sus construcciones y caminos. Este primer trazo de la ciudad de Lima se le conoce también como El damero de Pizarro.

⁶ GUNTHER Juan y LOHMANN, Guillermo. *Lima*, pp. 37-43.

Según Raúl Porras Barrenechea⁷, el área de la ciudad fue seccionada, como un tablero de ajedrez, en 117 islas o cuadras. Cada manzana de 15.687 m fue dividida en cuatro solares. Las calles anchas y derechas, se diseñaron orientadas del Sudeste al Noroeste, lo cual permitiría que a todas las horas del día, hubiese una acera en la sombra. Se pensó, así mismo, en que los vientos alisios, que soplaban constantemente del lado Sur, incidiesen de un modo oblicuo, para procurar una mejor circulación de aire. Esta inteligente disposición permitiría también ver el campo desde la Plaza Mayor, y a lo lejos el mar. El trazado general de la plaza y de las calles así como la distribución de las mismas, fueron de ordenanza directa de Carlos V y, en el año 1523, de Felipe II lo que consta en una pieza de legislación en la cual se hace referencia al trazado general a cordel y regla.⁸ Es decir, sigue lo que se llama el “modelo clásico de la ciudad hispanoamericana”, cuyas características son:

- *Trazado geométrico, a cordel.*
- *Las calles rectas se cortan formando manzanas trapezoidales (retícula), rectangulares (retícula ortogonal) o cuadradas (cuadrícula). Este último caso, quizá el más numeroso, conocido y representativo, es el que ha dado lugar al término “cuadrícula española”.*
- *Una de las manzanas centrales queda libre de edificación y convertida en plaza mayor. La plaza mayor es un elemento estructural básico y generador de la ciudad que se organiza en torno a aquélla. Es el centro de la ciudad: geométrico, vital y simbólico, completamente incardinado en la misma. Con las calles forma el espacio público, el centro en el que confluye la vida de ésta, lugar de encuentro para todas las funciones sociales, oficiales o de diversión y esparcimiento.*
- *El modelo de ciudad incluye una forma típica de parcelación. Consiste en dividir las manzanas en cuatro partes cuadradas iguales. Las parcelas que rodean la plaza son ocupadas por los edificios de la administración civil y religiosa. Y las más próximas a ella son las destinadas a los conquistadores y a los principales funcionarios de la ciudad, tal como establece la instrucción de Fernando el Católico a Pedrarias Dávila de 12 de agosto de 1513.*
- *La prolongación de la cuadrícula sirve de soporte a la extensión de la ciudad en todas las direcciones, prescindiendo de las características del terreno.*⁹

⁷ PORRAS BARRENECHEA, Raúl. “Lima Primitiva” en LAOS, Cipriano A., LIMA “La ciudad de los Virreyes”, 1928-1929, Editorial Perú, 1929?, p. 13.

⁸ CAMILLONI R., Humberto, (2009). *Forma y Símbolo del Trazado Urbano*. Boletín de Lima. VII, Nº 139-142, Año 27, Editorial El Pino, p. 213.

⁹ http://www.mcu.es/archivos/CE/ExpoVisitVirtual/urbanismo_WAI/modelo_ciudad.html, enlace activo al 3 de mayo del 2010.

[...] *“En 1535, con la fundación de Lima, se consolida el modelo más generalizado, el de la cuadrícula, en el que destaca el gran desarrollo de las parcelas destinadas a solares urbanos y asignados a cada poblador, lo que da lugar a ciudades de bajísima densidad y abiertas hacia un territorio sin límites.”*¹⁰

*“La fundación de la Ciudad de los Reyes o Lima por Francisco Pizarro el 18 de enero de 1535 fue una piedra fundamental en la historia de la arquitectura y el urbanismo del Virreinato del Perú. Su trazado en forma de damero perfecto, como es sabido, se convirtió en “el modelo clásico de la ciudad colonial hispanoamericana” y perdura aún en nuestros días en el centro urbano antiguo como el legado formal más visible del siglo XVI. Como símbolo de lo urbano en la América española, esta forma reflejó el sentido de orden y deseo de permanencia que se impuso a través del proceso histórico de la conquista y colonización para unificar a todo un continente bajo un mismo gobierno, un mismo idioma y, sobre todo, una misma religión”.*¹¹

Esta primera planta que se trazó de la ciudad Lima, fue ampliándose y fragmentándose aceleradamente, ya en el siglo XVII Lima había aumentado considerablemente su área urbana sobrepasando los límites del damero original hecho trazar por Pizarro e incluyendo muchas otras cuadras, variando incluso su diseño y tamaño. Se extendió hacia el margen sur del río Rímac, la ciudad del Cercado o barrio de indios y hacia el margen norte del río Rímac con el Barrio de San Lázaro llamado actualmente el Rímac.

Queda registrado este crecimiento en el plano del año 1688 que Alberto Alexander¹² señala de su levantamiento al padre jesuita Juan Ramón Coninck o Koenig (según la fuente)¹³, donde se pueden ver las murallas y 158 manzanas, lo que muestra un aumento de 41 manzanas más.

¹⁰ http://www.mcu.es/archivos/CE/ExpoVisitVirtual/urbanismo_WAI/etapas.html, enlace activo al 5 de mayo del 2010.

¹¹ *id.*

¹² ALEXANDER R., Alberto, (1927). *Los Problemas Urbanos de Lima y su futuro*. Talleres de La Prensa, Lima.

¹³ En el libro de Alexander es Koenig, en el de Bromley-Barbagelata es Koenink y en el de los mapas de Gunther es Conink. ALEXANDER R., Alberto, (1927). *Los Problemas Urbanos de Lima y su futuro*. Talleres de La Prensa, Lima.

La muralla en Lima se construyó durante el siglo XVII y fue según Pablo Macera¹⁴ “la única gran obra urbanista” de ese siglo. Ésta encerraba un perímetro poligonal en forma de rombo, con el río Rímac en la parte norte, y los otros lados; uno orientado hacia el Sur Oeste, Oeste y el otro hacia el Sur Sur, Este. Entre la muralla y la cuadrícula quedaron espacios sin urbanizar, eran los huertos los que separaban la muralla de la trama urbana.

La Muralla según descripción de Barbagelata¹⁵ era de adobe, tenía 11,800 m. lineales y de cinco a seis m. de alto y cinco de ancho desde su base. La superficie cercada resultaba siendo de 5'059.600 metros cuadrados, con 34 baluartes y cinco puertas de ingreso en el momento de su construcción. Estas fueron las llamadas: Nuestra Sra. de Guías, Maravillas, Callao, Barbones y Martinete, a las cuales se le fueron añadiendo otras más, como por ejemplo las de Cocharcas, Juan Simón y Guadalupe.

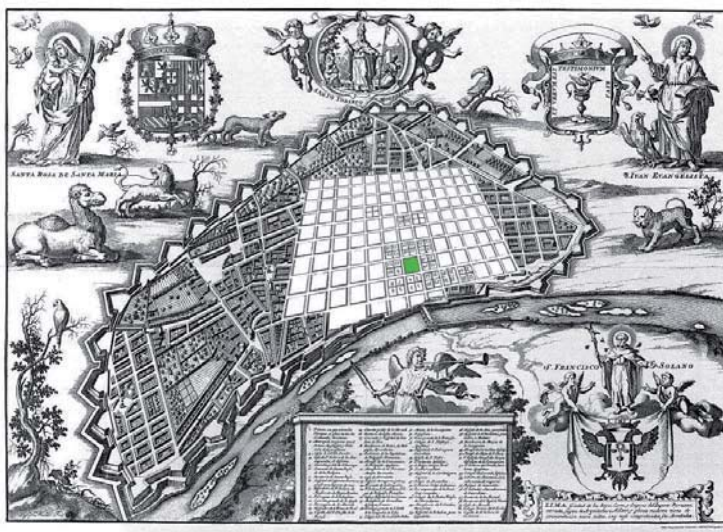


Figura 2. Plano elaborado por el Señor Juan Ramón Koenig, en 1688, para el proyecto de murallas de Lima, donde se ha sobrepuesto el primer trazado del damero original. Aquí se esquematiza el crecimiento urbano y la muralla de fortificación construida entre 1685 y 1687.¹⁶

¹⁴ “Lima. Historia y urbanismo en cifras 1821-1970” (prólogo) en *Trincheras y fronteras del arte popular peruano. Ensayos de Pablo Macera*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, agosto del 2009.

¹⁵ BROMLEY Juan y BARBAGELATA, José, *Evolución Urbana de Lima*; Editorial Lumen S. A., Lima, 1945. p. 54.

¹⁶ Lima, Ciudad de los Reyes, en 1688, para el libro que, en homenaje a la beatificación de Toribio Alfonso de Mogrovejo, titulado “La Estrella de Lima Convertida en Sol”, escribió el Licenciado Francisco de Echave y Assu (Archivo JGD).

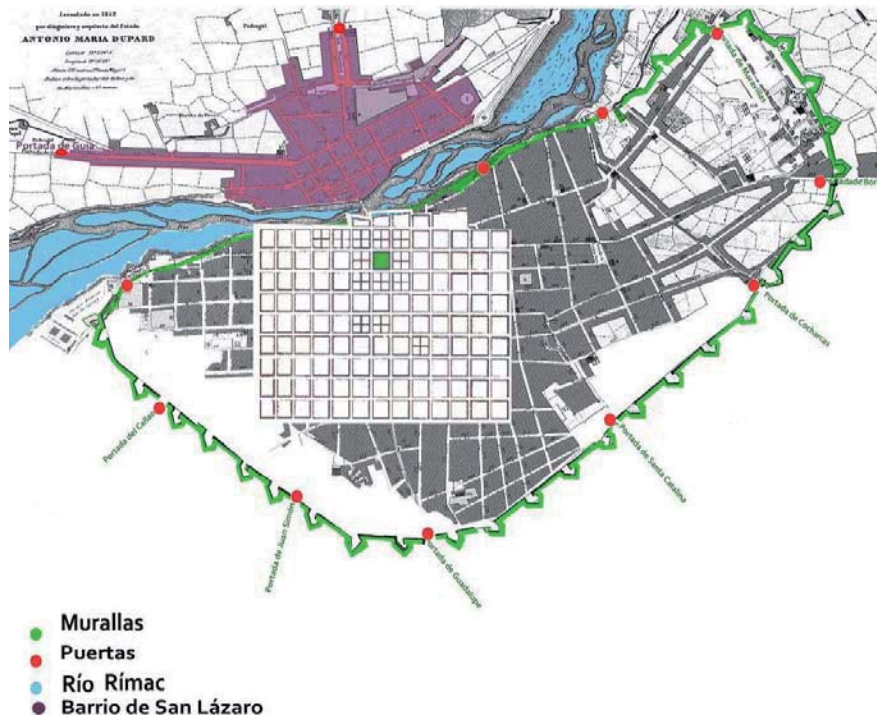


Figura 3. Dos planos de la ciudad de Lima, superpuestos. Uno pertenece a Antonio María Dupard, ingeniero y arquitecto del Estado, levantado en 1859, y el otro de P. V. Jouanny, levantado en 1880. Se esquematiza en verde las murallas, en rojo las puertas, en azul el río Rímac y en violeta el Barrio de San Lázaro. (Archivo JGD)¹⁷

A diferencia del plano del “Damero de Pizarro”, la forma de la muralla perimetral dejó en evidencia el distanciamiento del ideal geométrico (racional) proyectado desde el inicio sobre el territorio. La ampliación de la ciudad puso de manifiesto la segregación urbana, en especial respecto de indios y negros. La Lima española fue de barro, adobe y, en algunos casos, piedra. A consecuencia del terremoto de 1582 las tipologías residenciales se ampliaron y coexistieron entremezclando estilos de casas señoriales, con balcones de cajón, populosos callejones y quintas, aportando en su perfil arquitectónico gran variedad de estilos. Sin embargo, cabe señalar que el factor que alteró la vida urbana durante los siglos coloniales fue la presencia de terremotos. Lima está situada sobre una de las zonas más sísmicas del planeta. Por lo tanto, varios terremotos la destruyeron durante los siglos coloniales. En los dos primeros siglos, desde la fundación de la ciudad ocurrieron varios que obligaron a reconsiderar muchos aspectos en las construcciones; por los que puede deducirse la altura de las mismas y la estructura de las edificaciones. Sobresalen al respecto al terremoto de 1582, mencionado anteriormente, al que siguieron los de 1606, 1655, 1687 y 1699, a partir

¹⁷ GUNTHER, J. (1983). *Planos de Lima 1613-1983*, Lima, Copé. Planos N° 10 y N° 12.

del cual se obligó al uso de la quincha¹⁸ en los pisos superiores y el de 1746, que fue el más fuerte y destructivo, un mega sismo, acompañado por un maremoto que se llevó íntegramente al puerto de El Callao. En aquella ocasión pereció el 10% de la población y sólo quedaron en pie unas cuantas casas y apenas una iglesia recientemente construida. El daño fue tan grande que el estado virreinal ordenó una reconstrucción asistida por el gobierno.

El virrey era Manso de Velasco que recibió el título de Superunda, por superar la onda destructiva del sismo. A partir de entonces, ya todas las viviendas y las iglesias se construyeron con materiales prehispánicos, como adobe y quincha, dejándose de emplear la piedra que había sido el material preferido de los españoles, por la costumbre que traían de su propia tierra. Las alturas máximas de las viviendas fueron reguladas y surgió una ciudad nueva, mucho más ligera que la primera colonial. Para dar una idea de su potencia citamos a Barbagelata cuando menciona la versión del padre Lozano en la que indica que “de las 3,000 casas existentes en Lima quedaron en pie solo 25 y que fueron por miles las personas que murieron”¹⁹. También ese año se cayó “la estatua ecuestre de Felipe V, único monumento escultórico colonial” que se había colocado en 1738²⁰.

¹⁸ Quincha. f. [...] 2. Pared hecha de cañas, varillas, u otra materia semejante, que suele recubrirse de barro y se emplea en cercas, chozas, corrales, etc. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, 1992, p. 1913.

¹⁹ BROMLEY Juan y BARBAGELATA, José, *Evolución Urbana de Lima*; Editorial Lumen S. A., Lima, 1945, p. 71.

²⁰ PORRAS BARRENECHEA Raúl, *Pequeña antología de Lima. El nombre del Perú*, Empresa Editora El Comercio S. A., 1995, p. 289. La estatua era atribuida al escultor limeño Baltazar Gavilán. Véase, CAPP, Ricardo. *Estudios críticos acerca de la dominación española en América. Parte cuarta. Bellas artes, pintura, escultura, música y grabados*, Madrid, 1895.



Figura 3a. En el actual Parque de la Muralla se pueden contemplar, bien conservados, algunos tramos de la muralla inicial de la ciudad

La traza del tejido urbano abarcaba 314 hectáreas y unas tres mil casas. En el censo de 1755 se registraron 54.000 habitantes cifra menor que la anterior al terremoto y como aporte para la ciudad tan sólo sobresalieron la Plaza de Toros, la remodelación de la Alameda de Acho, la construcción del Paseo de Aguas y el mejoramiento del alumbrado público, todas obras ejecutadas en el período del Virrey Manuel de Amat y Junient, quien gobernara entre 1761 y 1776.

Durante el siglo XVIII la ciudad continuó extendiéndose y la cuadrícula inicial se fue modificando. Forzosamente se alteraron los límites del trazado ya que se incorporaron en la medida de su ensanchamiento, elementos preexistentes como huacas²¹, caminos, acequias; los cuales tuvieron que ser incorporados dentro del tejido de la ciudad.

“Esta nueva configuración develó el hecho de que se suplantaba el modelo de la ciudad renacentista, (cuadrícula), sobre una espacialidad indígena ya marcada anteriormente en el territorio. A esta transformación siguió un proceso de reacomodo a la estructura urbana anterior dando como resultado una reconstrucción del tejido orgánico y la afirmación de formas de asentamiento, con una enorme tradición en el pasado pre colonial, consecuentes con la mirada y proximidad al mar.”²²

Este crecimiento y la necesidad de crear espacios de mayor circulación y salubridad motivaron como en otras ciudades circunscritas dentro de murallas, la posibilidad de una apertura.

A inicios del siglo XIX, según Joaquín de la Riva²³, la capital se expande relativamente poco, en relación a los crecimientos anteriores, pues solamente crecieron 2 manzanas más desde 1797, llegando la capital a las 211 manzanas.

En el año 1821, con la Independencia del Perú se instaura la República y, en lo relativo al desarrollo urbano, se considera que la primera Lima republicana fue pobre en este aspecto a pesar de los últimos esfuerzos de la colonia para mejorar la ciudad. Sin embargo, gracias a la prosperidad de las industrias del guano y del salitre esta situación cambió radicalmente: en el período 1845-1862 (gobiernos de

²¹ Huaca. (Del quechua *waca*, dios de la casa.) f. Sepulcro de los antiguos indios, principalmente de Bolivia y Perú, en él se encuentran a menudo objetos de valor. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, 1992, p. 750.

²² <http://iberarquitectura.blogspot.com/2009/11/la-cuadrícula-en-discusión-prácticas.html>, enlace activo al 4 de mayo del 2010.

²³ ALEXANDER R., ALBERTO, (1927). *Los Problemas Urbanos de Lima y su futuro*. Talleres de La Prensa, Lima.

Castilla y Echenique) se pavimentaron las calles con adoquines, se implantó la iluminación a gas, se remplazaron las tuberías para agua y desagüe, se construyeron los ferrocarriles Lima-Callao, Lima-Chorrillos.

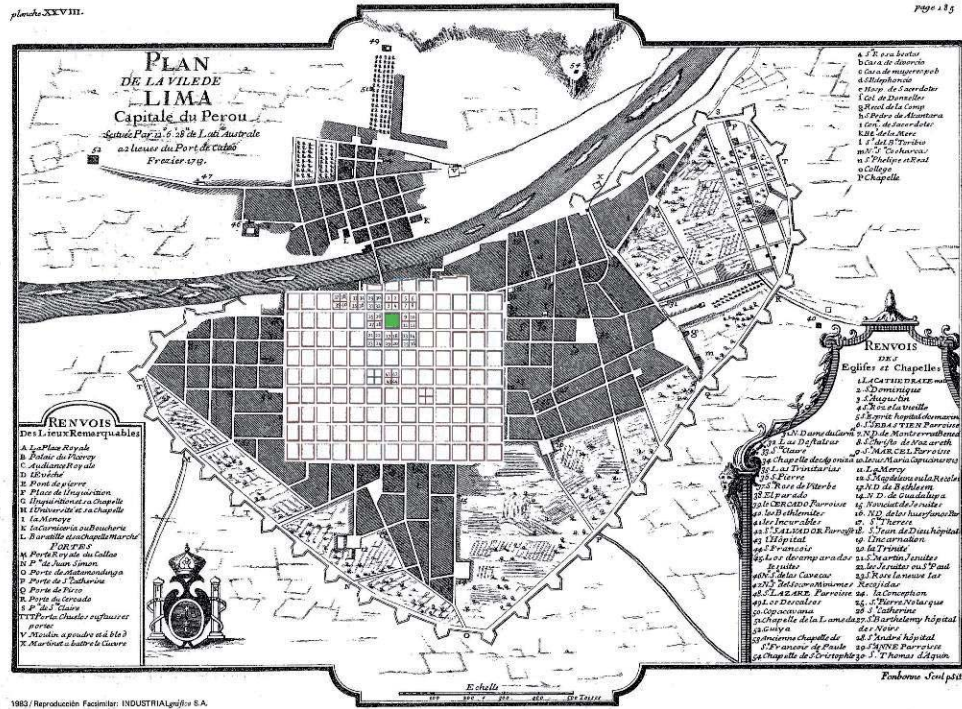


Figura 4. Plano de Miguel Antonio de Learreta en 1797, donde se ha sobrepuesto el primer trazado del damero original. Se resalta que Lima tenía 209 manzanas, lo que significa un crecimiento en 51 manzanas más con respecto al plano anterior. (Archivo JGD).

Es así que el 15 de noviembre de 1845, Ramón Castilla expide un decreto que dispone la construcción de un camino de hierro entre Lima y el Callao y que “La vía debería ser para tracción a vapor y doble”.²⁴ Según Rubén Vargas, el ferrocarril entró en funciones el 8 de noviembre de 1850²⁵, lo que lo convierte en el primer ferrocarril de Sudamérica. Por otra parte, la inauguración oficial se llevaría a cabo el 17 de mayo de 1851. La primera locomotora partía de la Plaza de la Micheo (actual Plaza San Martín) y llegaba detrás del Real Felipe, que entonces servía

²⁴ op. cit., p. 42.

²⁵ VARGAS, Rubén. *Historia General del Perú*, Tomo IX, Ed. Milla Batres, Lima, citado en el blog Historia, política y educación: Guillermo Cortes Lutz el 30 de julio del 2006 (en <http://guillermocorteslutz.blogspot.com/2006/07/el-primer-ferrocarril-de-caldera.html>, enlace activo al 5.5.2010)

de aduana. Con el tiempo se construyeron también el ferrocarril Lima-Chorrillos que salió de Lima por primera vez el 7 de noviembre de 1858²⁶, el de Lima-Magdalena y el de Lima-Ancón.

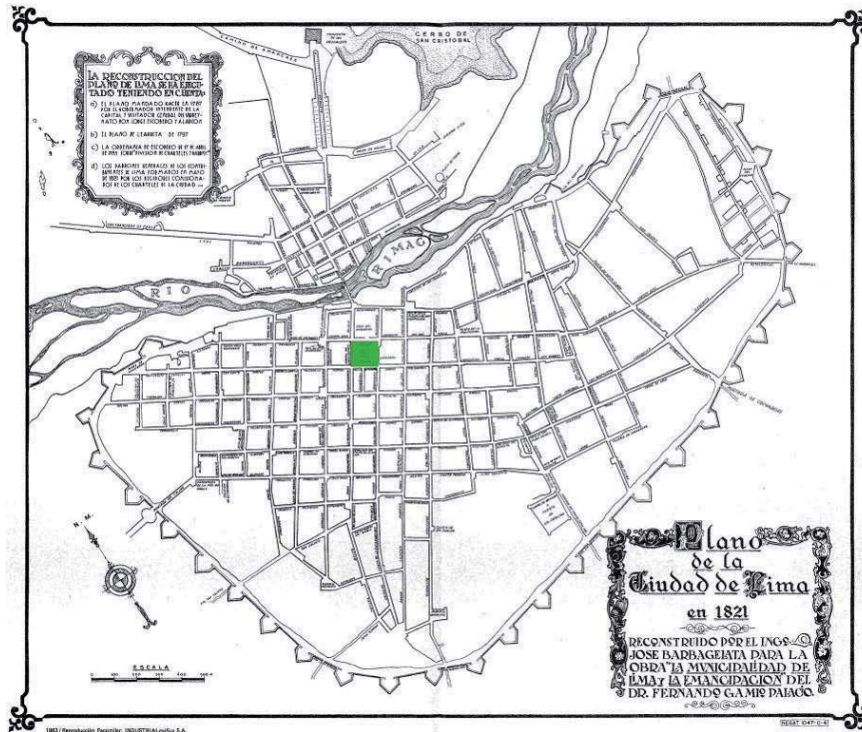


Figura 5. Plano de la ciudad de Lima en 1821 reconstruido por el ingeniero José Barbageiata para la obra *La Municipalidad de Lima*. La reconstrucción se hizo en base al plano de Dupard, teniendo en cuenta los planos y documentos que el autor señala en la esquina superior izquierda.²⁷ En verde la Plaza Mayor.

²⁶ *op. cit.*, p. 47.

²⁷ La reconstrucción del plano de Lima se ha ejecutado teniendo en cuenta a) el plano mandado hacer en 1787 por el gobernador intendente de la capital y visitador general del virreinato Don Jorge Escobedo y Alarcón, b) el plano de Learreta de 1797, c) la ordenanza de Escobedo el 17 de abril de 1785 sobre división de cuarteles y barrios, y d) los padrones generales de los contribuyentes de Lima formados en mayo de 1821 por los corregidores comisionados de los cuarteles de la ciudad.

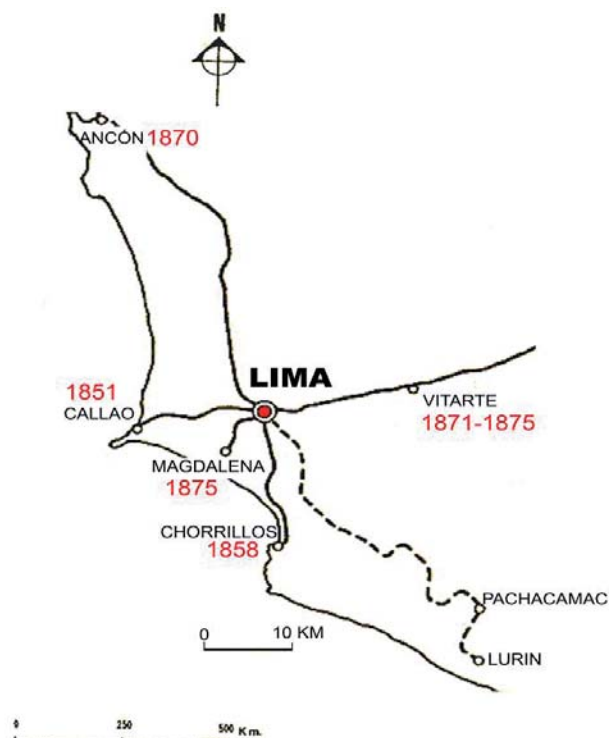


Figura 6. Plano general de los ferrocarriles a carbón de Lima, Callao y Chorrillos, Ancón y Vitarte. Líneas desde su aparición (1851-1875).²⁸

La población aumentó considerablemente y el índice de habitantes por vivienda pasó de 5,2 (1839) a 7,19 (1857). En 1857, la ciudad alcanzó 94.195 habitantes, un número notable tanto en el ámbito latinoamericano como también a nivel europeo.

No obstante, llegada la República, sus primeros gobernantes constitucionales, los generales Ramón Castilla (1846-1851)-(1856-1862) y José Rufino Echenique (1852-1856), optaron por renovar la ciudad existente entrelazándola mejor con su entorno, aunque esto significase la destrucción de los espacios históricos; considerando que los cambios debían efectuarse desde el interior de las murallas. Fue a partir de esta época (con el auge exportador del salitre), que se empezó a pensar en Lima como la posibilidad de una gran urbe. Manuel Atanasio Fuentes

²⁸ MC EVOY, Carmen. *Homo Politicus. Manuel Pardo, la política peruana y sus dilemas 1871-1878*, Instituto Riva-Agüero, Instituto de Estudios Peruanos, Oficina Nacional de Procesos Electorales, Lima, 2007, p. 41.

en su "Estadística General de Lima", publicada el año 1857, le asigna una superficie de ciudad de 1.107 hectáreas.

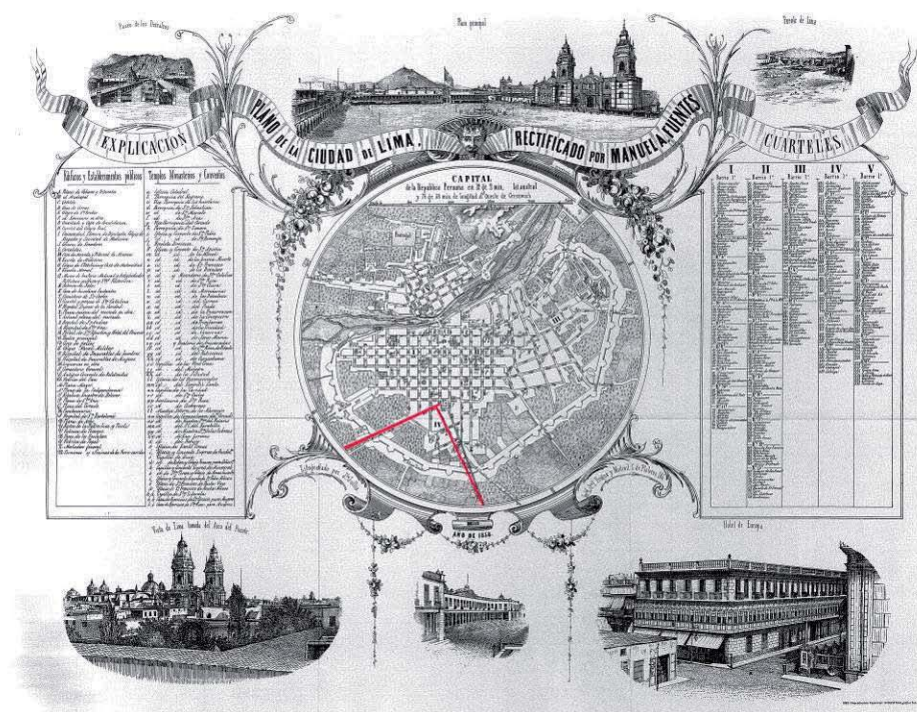


Figura 7. Plano de la ciudad de Lima rectificado por Manuel A. Fuentes y publicado en la primera edición de la "Estadística General de Lima" en 1858. (Archivo JGD). En rojo se esquematizan los recorridos de los ferrocarriles al Callao y a Chorrillos.

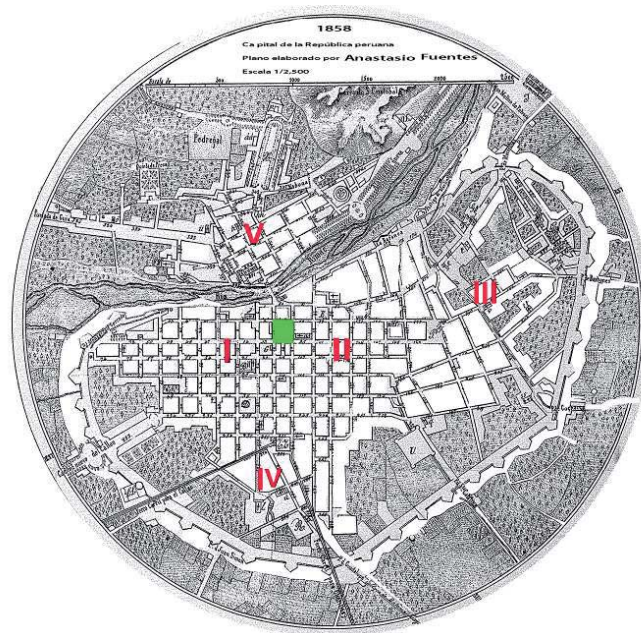


Figura 8. Detalle del plano de M. A. Fuentes donde se indica que, en 1858, la ciudad de Lima estuvo distribuida en cinco cuarteles, los cuales estaban divididos en barrios. En el plano se señala en verde la Plaza Mayor, eje desde donde gravita la distribución de los cuarteles. El cuartel I con 11 barrios, el cuartel II con 13 barrios, el cuartel III con 5 barrios, el cuartel IV con 9 barrios y el cuartel V con 8 barrios.

PRIMER PARÉNTESIS EN LA EVOLUCIÓN URBANA

LA GUERRA Y LA VICTORIA: ARTE Y ESPACIO PÚBLICO

Después del apogeo y la bonanza que se vivía en Lima, con la prosperidad económica generada por el negocio del guano y sus buenas relaciones con gobiernos y capitales europeas como París, el Perú entró en una crisis a consecuencia de dos experiencias bélicas: la guerra con España y, trece años más tarde, la guerra con Chile.

A continuación se considerará la guerra con España, solamente como plataforma de los hechos que hicieron posible la realización del Monumento al Combate del 2 de Mayo, columna rostral conmemorativa que es el referente indispensable para el esclarecimiento de la concepción de la escultura pública de este período.

El único monumento público conmemorativo que existía en Lima y, dentro del perímetro de las murallas, era el monumento a Simón Bolívar, realizado por el escultor italiano Adamo Tadolini. Inaugurado el año 1859, dentro del período de gobierno de Don Ramón Castilla,

siendo el director de la obra el Dr. M. Felipe Paz Soldán. Este monumento está emplazado en la antigua Plaza de La Inquisición o Plaza Bolívar, actual Plaza del Congreso, Av. Abancay en el Cercado de Lima. Constituyó como refiere Natalia Majluf:

“Como todas las esculturas que se erigieron en Lima a partir de 1850, la estatua de Bolívar formó parte de un proyecto mayor. La colocación de la estatua se acompañó del enrejado de la plaza, de la instalación de bancas, del arreglo de jardines, y del enlosado de las pistas adyacentes. Entre 1850 y el inicio de la guerra del Pacífico, con el apoyo de este nuevo discurso, se llevaron a cabo en Lima un gran número de obras de este tipo: la refacción de la Alameda de Acho y de los Descalzos, la renovación de la Plaza de Bolívar (o de la Constitución), de la Plaza de Armas, de la Plaza y malecón de Chorrillos y de la Plazuela de Santa Ana. Estos espacios renovados se convierten en los lugares principales para la instalación de escultura en Lima.”²⁹



Figura 9. *Monumento a Simón Bolívar.*³⁰

²⁹ MAJLUF, Natalia, *Escultura y Espacio Público*, Lima 1850-1879, p. 11.

³⁰ Foto sacada de el libro de CASTRILLÓN-VIZCARRA, Alfonso “Escultura monumental y funeraria en Lima” en *Escultura en el Perú*, Banco de Crédito del Perú, Lima, 1991, p. 338.

LA GUERRA CON ESPAÑA

El 28 de Julio de 1821, se declara la Independencia del Perú, libertado por Don José de San Martín, dando inicio a la nueva República. Recién en 1853 se habían retirado los españoles de su antigua colonia, reconociendo la independencia del país. Sin embargo, en 1866, luego de transcurridos trece años, durante el gobierno de Juan Antonio Pezet (1863-1866) acontece el conflicto con España. El 10 de agosto de 1862 había zarpado de Cádiz la llamada Escuadra Española de Expedición Científica que ocupó –el mes de abril de 1864– las islas de Chincha, emporio del guano peruano.

España justificaba su intromisión en el territorio peruano por parte de su escuadra, cuyo supuesto propósito era realizar estudios en los mares del Océano Pacífico, por el pago de la deuda contraída por la Emancipación, así como el reconocimiento oficial de la Independencia por parte de España se habían aplazado. Con estos argumentos se quiso intervenir nuevamente en el Perú.

El mes de enero³¹ del mismo año, se había convocado en Lima al Segundo Congreso Americano (octubre de 1864) *“para fijar las bases de la futura tranquilidad y seguridad de los pueblos de Sudamérica”*, el cual contó con la participación de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Guatemala, Perú y Venezuela, y en el que se llegó a la conclusión de que el asunto de las islas de Chincha era un problema continental y que se tendría que luchar para defenderlas.

A pesar de esto, el Presidente Pezet intentó evitar la guerra y nombró al general Mariano Ignacio de Vivanco para dialogar con el almirante José Manuel Pareja, jefe de la escuadra española, lo que tuvo como resultado el Tratado Vivanco-Pareja, firmado por Pezet sin la aprobación del Congreso, en enero de 1865. Según éste, el Perú se comprometía, entre otros puntos, a pagar a los españoles los gastos de la guerra de la independencia así como a compensar los que había hecho la escuadra española.

Dicho tratado indignó al pueblo peruano y el Prefecto, Coronel Mariano Ignacio Prado, se sublevó en Arequipa, desconociendo dicho acuerdo. Luego de varios encuentros, llegó a Lima y logró formar un gabinete presidido por el líder liberal don José Gálvez. El Coronel Ignacio Prado se proclamó jefe supremo provisorio, y en el año 1867 fue elegido constitucionalmente.

³¹ ORREGO PENAGOS, Juan Luis. *Las otras “cumbres” en Lima*, Blog de Juan Luis Orrego Penagos, <http://blog.pucp.edu.pe/item/46042>, enlace activo al 8.5.2010.

“La declaratoria de guerra (14 de enero de 1866) significó la cohesión momentánea de las fuerzas políticas al interior del país y, por otro lado, el esfuerzo de la unificación sudamericana ante un enemigo común. El combate de Abtao (7 de febrero), el bombardeo de Valparaíso por la escuadra española (31 de mayo) y el combate del 2 de mayo en el Callao, fueron los episodios más significativos de este conflicto.”³²

El héroe del combate fue José Gálvez, Secretario de Guerra que sobresalió por su comportamiento heroico apoyado en conjunto, por la población que salió a la defensa del Callao.

Con esta gesta, en el Perú se sella definitivamente la independencia de América del Sur. El combate del 2 de Mayo fue una victoria del pueblo americano y del pueblo peruano en particular. La escuadra española tuvo que retirarse definitivamente del Océano Pacífico³³.

Perú y España retomarían la vía diplomática en 1871 cuando ambos países, por mediación de Estados Unidos, se dieron una tregua. En 1879 se cerrarían los incidentes con la definitiva firma del tratado de paz en París entre los representantes de ambos países, Mariano Goyeneche por Perú y el Marqués de Molins, Roque de Togores por España.

MONUMENTO AL COMBATE DEL 2 DE MAYO

BREVE HISTORIA DEL ORIGEN DEL MONUMENTO

Con la intención de exaltar los valores por una unión latinoamericana y rendir homenaje a la victoria peruana, se promueve la realización del monumento al Combate del 2 de Mayo. El Estado entonces dicta un decreto para tal propósito, el 26 de junio de 1866 y se busca un comisionado que viaje a París y organice un concurso público en el que se seleccione un proyecto ganador, que sería designado para la realización del monumento al “2 de Mayo” en la capital del Perú.

³² CASTRILLÓN-VIZCARRA, Alfonso “Escultura monumental y funeraria en Lima” en *Escultura en el Perú*, Banco de Crédito del Perú, pp. 338-340.

³³ http://www.geschichteinchronologie.ch/am-S/peru/gs/Campos/09-2_rep-krise-kriege-Sp1866-Chile1879-1883-ESP.html, enlace activo al 5 de mayo del 2010.

El representante encargado por el Perú fue el Señor Numa Pompilio Llona,³⁴ responsable de organizar las bases del concurso. Estas bases fueron difundidas en varios idiomas: francés, inglés, italiano, y español, ya que la intención era buscar y llegar a los mejores escultores y arquitectos de Europa. Se publicaron en París el 17 de octubre de 1867 con cláusulas muy precisas de cómo debía ser el monumento, las cuales se citan a continuación:

“El tema del monumento, en su conjunto, será la victoria del 2 de mayo: el artista hará entrar en su composición cuatro estatuas, sentadas, o de pie, del doble del tamaño natural, que representen a las cuatro repúblicas aliadas de la América meridional: el Perú, Chile, Bolivia y el Ecuador; y también el busto o la estatua del coronel Gálvez, Ministro de Guerra, que dirigió la defensa del Callao, y que murió durante el combate.

Se grabará en los lados del monumento los nombres de los ciudadanos muertos en esta memorable jornada. Dos bajorrelieves representarán los principales episodios del combate. Uno de ellos recordará el episodio de la explosión de la Torre de la Merced, donde murió el coronel Gálvez.

Se fijó una suma de doscientos mil francos como máximo para la construcción del monumento, estando a cargo del Gobierno peruano los gastos de transporte hasta el lugar donde deba ser erigido”³⁵.

Los artistas que deseaban tener informaciones más amplias, podían dirigirse al Sr. Numa P. Llona, quien se había trasladado a París con esos fines. Incluso podían ir a su domicilio para esclarecer dudas.

Algunos de los numerosos escultores que tomaron parte en el Concurso Público convocado en París, fueron entre otros:

-Henri Lemaire (1798-1880), escultor francés, autor del bajorrelieve “El Juicio Final” del frontispicio del Templo de la Magdalena en París. Obtuvo el Premio de Roma en 1821.

-Antoine Etex (1808-1888), escultor, pintor y arquitecto francés, autor del altorrelieve de La Paix y la Résistance de 1814 en el Arco de Triunfo de la Place de l’Étoile, París; la tumba de Théodore Géricault en el cementerio Père-Lachaise, etc. Alcanzó el segundo lugar en el Premio de Roma del año 1829.

³⁴ LLONA, María Teresa. *Numa Pompilio Llona y el monumento 2 de mayo*. Lima, 1966. Citada por: CASTRILLÓN-VIZCARRA, Alfonso “Escultura monumental y funeraria en Lima” en *Escultura en el Perú*, Banco de Crédito del Perú, Lima, 1991, pp. 338-340.

³⁵ *El 75 aniversario del glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866*, editado por la Benemérita Sociedad “Fundadores de la Independencia Vencedores el Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria” bajo los auspicios del Ministerio de Guerra del Perú, Lima 2 de mayo de 1941, Imp. y Lib. del M. de Guerra, pp. 353-354.

- Frédéric Auguste Bartholdi (1834-1904), escultor francés, autor de "La Estatua de la Libertad", colocada a manera de faro, a la entrada de Nueva York.
- Charles-Alphonse-Achille Gumery (1827-1871), escultor francés, autor de los dos grupos en bronce dorado L'Harmonie y La Poésie que coronan los pabellones del Palais Garnier, así como de las tres estatuas de "La Fe", "La Esperanza" y "La Caridad", en la Iglesia de La Trinidad. Premio de Roma en 1850.
- Amédée Doublemard (1826-1900), escultor francés, autor del "Monumento de La Defensa de París", situado en la Plaza Clichy, en colaboración con el arquitecto Mr. Edmond Guillaume. Premio de Roma en 1855 conjuntamente con Henri Chapu.
- Hyppolite Maindron (1801-1884), escultor francés, autor de la estatua Velléda, Museo del Louvre.
- Craux, escultor, autor de la "Victoria", colocada sobre un monolito en la Plaza d'Arts et Métiers.
- Albert-Ernest Carrier-Belleuse (1824-1887), pintor y escultor francés, autor de la estatua de "La Virgen mostrando el Niño Redentor al Mundo", obra premiada con medalla de oro en una de las exposiciones artísticas anuales. Más tarde, del "Monumento a Bernardo O'Higgins" (1872), en Santiago de Chile. Carrier-Belleuse fue maestro de Auguste Rodin.
- Gabriel-Vital Dubray (1813-1892), escultor francés, autor de la estatua de "La Emperatriz Josefina", que se elevaba en aquella época cerca del barrio de los Campos Elíseos; la estatua del Cardenal Fesch, la estatua ecuestre de Napoleón I, la estatua en bronce de Jeanne Hachette, el Neptuno en el Cerro Santa Lucía, Santiago de Chile, etc.
- Louis Valentine Elías Robert (1824-1874), escultor francés, autor del "Genio de la Industria", colocado en el Palacio del mismo nombre, en París; de las cariátides en bronce del pabellón del Emperador en el Teatro de La Nueva Ópera, y de la "Columna de D. Pedro IV de Portugal", en Lisboa, (ganada en concurso junto con Jean Antoine Gabriel Davioud). Obtuvo el tercer premio en el concurso del Monumento al 2 de Mayo, en colaboración con el arquitecto Mr. Simonet y el escultor ornamental Mr. Darvant.
- Jean Antoine Gabriel Davioud (1823-1881), arquitecto francés de la Municipalidad de París, autor de "La Fontaine de Saint-Michel" y posteriormente del Palacio del Trocadero en la Exposición de 1878, el que obtuvo el segundo premio en dicho Concurso, en colaboración con el escultor Mr. Eudes. Fue

colaborador del barón Haussmann. Premio de Roma en la categoría Arquitectura.

- Edmond Guillaume (1825-1894), francés, arquitecto de los Palacios del Louvre y de la Tullerías y Profesor de Teoría de la Arquitectura en la École des Beaux Arts. Autor del “Monumento de La Defensa de París” (1867) y del Hotel de Ville de Cambray. Ganador del Segundo Gran Premio de Roma en 1845 y en 1846 del Primer Gran Premio.

- Louis-León Cugnot (1835-1894), escultor francés, del “Monumento fúnebre a Monseñor Parisis”, del “Coribante”, del “Fauno ebrio”, de la “Hilandera Juliana”, etc. Obtuvo el Premio de Roma en 1859, conjuntamente con Alexandre Felguère.

Como puede observarse en la relación incluida en *El 75 aniversario del glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866*, la mayoría, si no la totalidad de participantes eran de nacionalidad francesa y artistas con gran experiencia.

*“El jurado estuvo presidido por el pintor Gleyre¹³, dos arquitectos y dos escultores miembros del Instituto de Francia. Los proyectos se expusieron en febrero de 1868, en el Salón de Honor de Palacio de la Industria de París, y los ganadores fueron el arquitecto Edmond Guillaume y el escultor León Cugnot”.*³⁶

³⁶ CASTRILLÓN-VIZCARRA, Alfonso “Escultura monumental y funeraria en Lima” en *Escultura en el Perú*, Banco de Crédito del Perú, Lima, 1991, pp. 338-340. Marc Gabriel Charles Gleyre (1806-1874) fue un pintor académico suizo que enseñó a muchos jóvenes artistas, entre los que se pueden señalar a Claude Monet, Pierre Auguste Renoir, Alfred Sisley y James Abbot McNeill Whistler. Asimismo, el pintor peruano Francisco Laso.



Figura 10. *Monumento a la Victoria del Combate del 2 de Mayo. Lima, Perú. Editores Lothar Seer y Cia., Lima-Perú. Colección Dargent.*

MONUMENTO AL 2 DE MAYO

El monumento al Combate del 2 de Mayo es una alegoría a la Victoria, y está conformado por una gran columna "rostral" que alcanza los 23,88 m de altura por 5,40 m de diámetro. Está realizada en mármol y bronce, coronada por una figura alada.



Figura 11. *La Victoria.*

La Victoria, con corona de laureles, lleva en las manos la palma y la espada, símbolos de la paz y la guerra.

En el tercio inferior del fuste de la columna sobresalen cuatro proas de barco que aluden al carácter naval del combate. Es una columna de tipo rostral ya que lleva esta característica ornamental decorada con proas de barcos, que se erige para conmemorar una victoria naval.

En la base de la columna lleva las alegorías de los cuatro países que participaron en el combate.

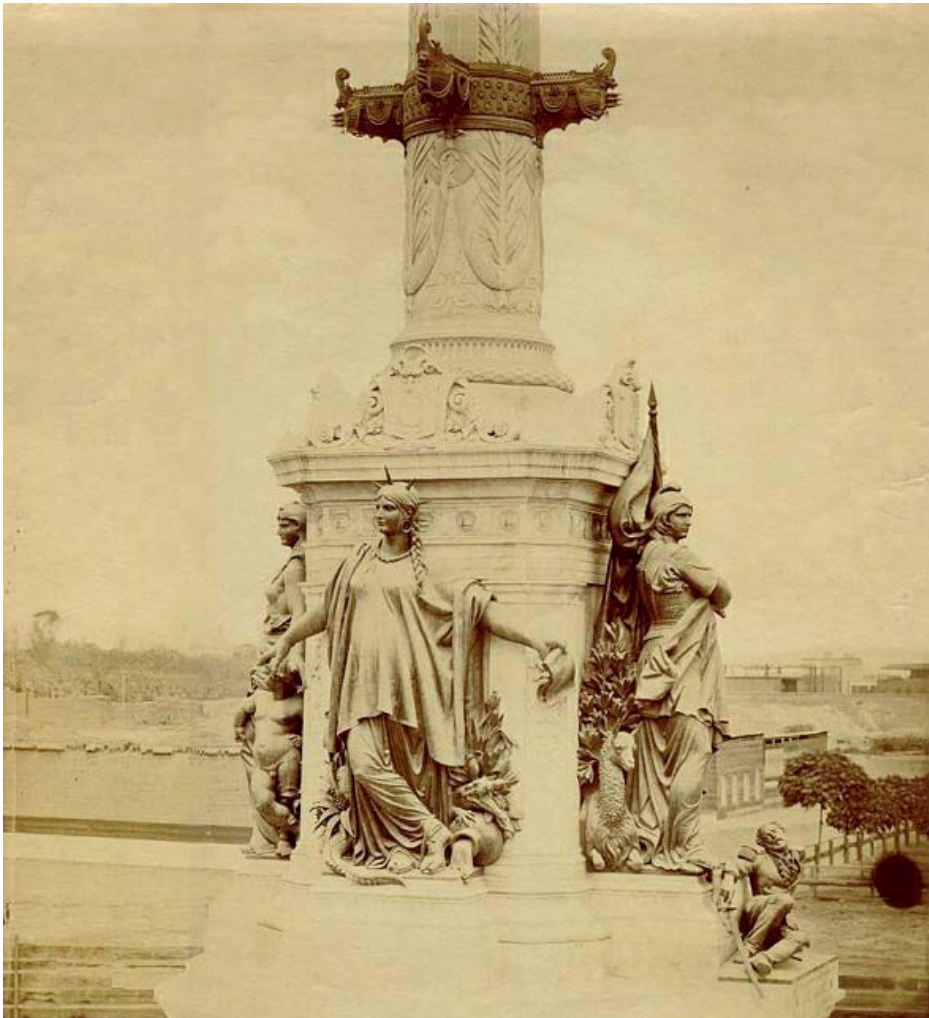


Figura 12. Foto de la época³⁷ que muestra las cuatro figuras que representan a los países y las proas de los barcos que la significan como columna rostral. Se puede también ver las perspectivas urbanas del entorno.

³⁷ <http://www.skyscraperlife.com/city-versus-city/8327-monumento-del-2-de-mayo-vs-monumento-la-independencia-vs-obelisco-109.html>



PERÚ



CHILE



BOLIVIA



ECUADOR

Figura 13. *Las cuatro figuras que acompañan a la Victoria.*

Perú: una mujer que representa a la Nación, el escudo patrio y una llama; a los pies el poeta y ministro de guerra José Gálvez.

Chile: mujer acompañada por cóndor y escudo.

Bolivia: mujer con tocado felino, arado y mazorcas de maíz.

Ecuador: mujer con caimanes y frutas tropicales.



Figura 14. En el tambor de la columna se encuentran relieves en bronce con escenas del combate naval.



Figura 15. El Poeta y Ministro de Guerra, José Gálvez, héroe que muere en el combate (1819-1866).



Figura 16. *Inscripción en el Monumento.*



Figura 17. *Reja y escudo del monumento.*



Figura 18. *Vista del Monumento.*

El monumento fue inaugurado “solemnemente”³⁸ el 29 de julio de 1874, siendo Presidente de la República el Señor Don Manuel Pardo (1872-1876).

EL MONUMENTO AL “DOS DE MAYO” Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO

A mediados del siglo XIX, como se ha descrito anteriormente, se convoca a los artistas a nivel internacional a participar en el concurso público para la elección de la maqueta ganadora del monumento al Combate del 2 de Mayo. Sin embargo, no se había trazado aún en la ciudad de Lima un plan que diera las pautas a seguir en la elección de los emplazamientos que albergarían las esculturas públicas. Tampoco existían lineamientos dentro de los cuales se optara por la planificación organizada del diseño urbano dentro del territorio. Los espacios públicos (parques, plazas, alamedas y paseos) permanecían circunscritos en el interior del ámbito delimitado por la muralla. Por tanto, la escultura pública en Lima quedaba destinada a espacios limitados dentro la ciudad.

Las esculturas, estaban mayormente pensadas dentro de un proyecto de ornato y rehabilitación de las zonas, y si éstas eran conmemorativas, su emplazamiento se fijaba por lo general en los lugares asociados al hecho que se quería poner en valor. En este segundo caso, su construcción se adecuaba al entorno en el que serían ubicadas, o viceversa. Recién con la apertura de la ciudad fundacional y al derribar las murallas, las esculturas pudieron proyectarse a espacios más amplios, es decir crearon perspectivas hacia el exterior de las murallas. El monumento al Dos de Mayo, como se ha dicho anteriormente, abre paso a esta nueva situación de la escultura pública, ya que como dice Alfonso Castrillón: *“la ubicación del monumento no fue ajena a las modificaciones urbanísticas que sufría Lima entonces, gracias al concurso del ingeniero Meiggs. Las murallas de Lima se comenzaron a demoler en enero de 1870 abriendo dos importantes ejes: desde la actual plaza Unión hasta la Bolognesi, y de ésta a la antigua portada de Cocharcas, siguiendo el modelo europeo de los amplios ‘boulevards’. Se pensó que ningún lugar más apropiado para un monumento que las plazas generadas por la conjunción de nuevas avenidas.”*³⁹

¹⁷ LAOS, Cipriano A. *LIMA “La ciudad de los Virreyes”, 1928-1929*. Editorial Perú, 1929?, p. 59.

³⁹ CASTRILLÓN-VIZCARRA, Alfonso “Escultura monumental y funeraria en Lima” en *Escultura en el Perú*, Banco de Crédito del Perú, Lima, 1991, p. 340.

Sin embargo, incluso en este caso se observa que, a pesar de que el gobierno peruano ordena su construcción al día siguiente de la victoria del 2 de mayo, en las bases del concurso no se señala dónde será colocado el monumento. Es en 1871, y cuando ya se ha concluido en París la mayor parte de la obra, que recién se suscita la preocupación por designar el lugar de su ubicación. Son los mismos escultores los que transmiten su interés por saber cuál será finalmente el lugar de su emplazamiento definitivo⁴⁰.

La construcción de este monumento es sumamente importante para el posterior desarrollo urbano de la capital. La obra realizada totalmente en Francia seguía pautas formales europeas en su diseño y en su proporción, las cuales parecen inspiradas en los patrones monumentales que coincidían en toda Europa, y se puede ver que la proporción y relación con el entorno no estuvo planificada antes de colocarla. Como dice Natalia Majluf: *“Es evidente que el monumento, una vez construido, entraría a jugar un papel importante en el desarrollo urbanístico de Lima; sin embargo, esto es posterior a la decisión de erigirlo y totalmente ajeno a las razones dadas para su colocación en el lugar. Como demuestra una fotografía tomada durante las etapas finales de su construcción, la dimensión de la obra parecía incongruente y hasta ridícula en medio de las humildes edificaciones de un solo piso que la rodeaban”*.⁴¹

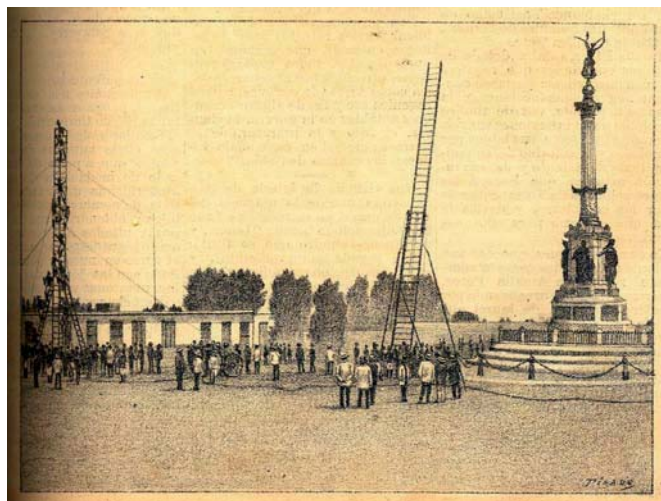


Figura 19. Fotografía sacada de la revista “El Perú Ilustrado”, Año 5, No. 243, 2 de enero de 1892, p. 6547.

⁴⁰ MAJLUF, Natalia. *Escultura y Espacio Público. 1850-1879*. IEP, Instituto de Estudios Peruanos, 1994, p. 15.

⁴¹ *id.*

UBICACIÓN DEL MONUMENTO AL COMBATE DEL 2 DE MAYO



Figura 20. Plano levantado por el ingeniero Dupard, en 1859, donde se esquematiza en rojo la ubicación del Monumento al Combate del 2 de Mayo y en verde las Murallas de Lima y la Plaza Mayor. (Archivo JGD)

Con su presencia, el monumento inauguró un espacio diferente para la ciudad capital no previsto anteriormente, marcando a su vez el inicio de un proceso de expansión que sale de los límites de la ciudad colonial.

El monumento se levantó en la Portada del Callao, (Figura 20), lugar también llamado el Óvalo de la Reina; entre la Av. Bolognesi y la Av. Alfonso Ugarte. Su apertura hacia el Callao es la llamada Av. Colonial.

Interesa el monumento en su conjunto porque es el primer gran monumento que se coloca fuera de las murallas coloniales de la ciudad capital, y en su ubicación y sus referentes formales se pueden apreciar claramente las ideas urbanísticas de la Lima de entonces.

El monumento se ancló en una de las principales coordenadas de apertura de la muralla con dirección al puerto del Callao. Fue desde los portones que se empezaron a trazar los ejes de expansión de la nueva ciudad, desde los linderos de la constituida y amurallada Lima fundacional.

Arrancando desde la actual Plaza Castilla, desde la Av. Bolognesi, con la Avenida Alfonso Ugarte hasta la Plaza Bolognesi, y de ésta a la

antigua Portada de Cocharcas, al sur este, con la Avenida 9 de diciembre hasta la Plaza Grau. De la Plaza Bolognesi hacia el sur con la avenida La Magdalena hoy Avenida Brasil. Confluyendo todas las avenidas en estas nuevas plazas circulares donde colocaron un monumento.



Figura 21. Plano levantado por el ingeniero Dupard, en 1859, donde se esquematiza en verde las murallas de Lima y la Plaza Mayor y en rojo la ubicación del monumento al Combate del 2 de Mayo con las plazas y avenidas que se trazaron posteriormente.

En el plano de la figura 21, vemos los ejes trazados y las plazas circulares. Los nombres de las plazas y avenidas remarcadas en rojo, corresponden a los nombres con las que se le conocen actualmente.

ARTE Y ESCULTURA PÚBLICA

El arte y la cultura en este período es una típica manifestación de transición entre la cultura de mundos cerrados, subsumidos por la influencia religiosa, a una cultura de mundos abiertos, de referencias laicas y de acceso reciente y creciente a la esfera de lo público. Es el tránsito de la esfera de la casa-convento a la categoría de la casa-ciudad. Del mismo modo, el arte de este período en todas sus expresiones, representa el abandono progresivo de la influencia religiosa y de los dominios de la pintura y la escultura sacra, a una etapa en el que el arte se seculariza, se abre a otras expresiones en conexión con otras fuentes

de referencia. Es el período en el que la escultura deja el pedestal doméstico y conventual para ganar los espacios de una naciente ciudad abierta y profana.

Considerando la importancia que tiene, con especial referencia al desarrollo urbano y a la escultura pública en Lima, se ha tomado como ejemplo la columna conmemorativa del 2 de Mayo de 1866, ya que destaca en particular, en su conjunto porque es el primer gran monumento que sale de las murallas coloniales de la ciudad, y encarna en su estructura formal la visión del arte a inicios del siglo XIX. Se trata de una estética que mira hacia el exterior, que trata de emular a los monumentos de las grandes capitales europeas. Las murallas se empezaron a demoler como se va a ver más adelante a partir del año 1869, justo después de la victoria librada a España y durante la elevación del monumento.

Las modificaciones que se van a dar en Lima van a significar el comienzo de un cambio radical de la ciudad: a partir de plazas circulares con monumentos conmemorativos, unidos de manera radial por amplios bulevares arbolados. El empleo de escultura con tema no religioso es una novedad del s. XIX, que marca aún más la diferencia respecto de la tradición de la colonia. Con esta inspiración se van a reemplazar las murallas de Lima modificando paulatinamente la espacialidad tradicional.

“Los monumentos fueron convirtiéndose así en elementos de identificación de los lugares, alcanzando en gran medida la importancia que en el período colonial tuvieron los campanarios de las iglesias como hitos de referentes urbanos. Al igual que en España.”⁴²

Es en esta etapa cuando se da en la ciudad capital un primer movimiento expansivo, y se desarrolla lo que podría llamarse la primera etapa del urbanismo limeño. En aquel momento, los monumentos públicos conmemorativos empezaron a ser los que, como marca en el territorio, dotaban al sitio específico con la condición de símbolo, de referencia histórica y de poder político. Es en su centro que el monumento jugó un papel estético y simbólico importante. En su concepción estética; tamaño, proporciones y organización de volúmenes, se reconoce, sin embargo, la influencia e inspiración en el París de entonces.

Surgió en la ciudad una inquietud por el ornato público y de parte del gobierno, un renovado interés por reglamentar el espacio urbano creando, para la construcción civil, reglas específicas como las

⁴² GUTIERREZ VIÑUALES, Ramón. *Monumento conmemorativo y espacio público en Iberoamérica*. Cuadernos Arte, Cátedra, 2004.

que se leen, citadas por Natalia Majluf de un cronista del “El Comercio” el año 1860:⁴³

“Un dueño de finca puede disponer el interior de ella como más le convenga, pero al tratarse de la parte exterior, no puede hacer lo que se le antoje, sino que tiene que someterse al reglamento de construcción civil que prescribe cierta uniformidad; porque han de tener entendido los dueños de fincas, que la parte pública de la ciudad es sagrada, que no se le puede menoscabar ni en media pulgada”.



Figura 22. En esta foto se muestra la vista actual del monumento.

La Columna conmemora la victoria del Perú en la última guerra con España, que evoca y sella en el año 1866 la independencia definitiva del Perú. Se representa en ella escenas y episodios de la acción que culminara con la definitiva autonomía del territorio.

El monumento al combate del 2 de Mayo está ubicado en la puerta misma de la muralla, la puerta del Callao. Levantando la palma del triunfo, la Victoria se yergue sobre la columna mirando hacia el mar, mira hacia el puerto dejando atrás la batalla naval. Interactúa hacia afuera señalando nuevas coordenadas de expansión, y hacia el centro mismo de la antigua ciudad generando un eje simbólico. Lo que dio

⁴³ MAJLUF, *op. cit.*, p. 16.

lugar a generar un nuevo régimen al ser además derrumbadas las murallas.

*“Su significancia además de derribar una estructura física vinculada al antiguo régimen representa el traspaso de una jurisdicción militar a la municipal, a una mayor autonomía en cuestiones de urbanismo. Se asociaba con el progreso, el desarrollo económico, la expansión urbana y la libertad”.*⁴⁴

EVOLUCIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANA DE LIMA (1868-1919)

El periodo comprendido entre 1868 y 1919 representa uno de los momentos más controvertidos y significativos de la historia del Perú republicano. Durante este periodo se produce el primer proyecto de expansión de la ciudad de Lima, iniciado con el gobierno de José Balta (1868-1872). Esta etapa empieza en 1869, fecha identificada con la formulación de una nueva visión programática para la ciudad de Lima, que se traduciría en la demolición de su muralla, la elaboración del Primer Plan Regulador de la Ciudad y la construcción de nuevos escenarios. Seguidamente sucede la cancelación súbita de este proceso debido a la crisis económica de 1870 y la guerra con Chile (1879-1883). Culminada la guerra, empieza un dramático proceso de “Reconstrucción Nacional” en el que se producirá lo que en la sociología política peruana se denomina el Perú de la “República Aristocrática” (1895-1919), que es un período dominado por un sector civil conservador, ilustrado y estrechamente vinculado a los negocios de representación comercial y financiera, así como a las inversiones mineras, agroindustriales e inmobiliarias.

Para esta clase, Lima era un excelente espejo en el cual quedarían reflejados, de manera dramática, los sueños de modernidad, las pesadillas de la guerra y los temores sobre la salubridad pública del siglo XIX e inicios del siglo XX. Lima se constituirá en la ciudad del incipiente proletariado, pero también en la del discurso antinacional y señorial de los representantes profrancófonos de una república dominada por la plutocracia. En suma, el período que va de 1868 a 1919 representa, en lo que se refiere a la capital, una etapa de intentos frustrados por las crisis económicas, la guerra y el fracaso político. Esto

⁴⁴ CAPEL, Horacio, *La morfología de las ciudades*. Volumen I *Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*, 2002, Ediciones del Serbal, pp. 152,-153.

impide concretar la transformación de la ciudad según el modelo implementado en Lima, con las influencias de otras capitales europeas.

CIUDAD SIN LÍMITES (1868-1879)

Durante el gobierno de José Balta se proyecta el ensanche de la ciudad fundacional cuyo primer objetivo, como se ha visto anteriormente, sería liberarla de su antigua muralla. Para facilitar este propósito y dejar libres las zonas ocupadas, se crearían nuevas calles y avenidas para proceder luego a vender los terrenos libres por lotes. La finalidad: la baja de los arrendamientos y evitar la excesiva aglomeración de los habitantes en el centro de Lima. Se prevé entonces la necesidad de *“orientar científicamente el movimiento de la expansión urbana”*⁴⁵, para lo cual se dicta un primer decreto el 1º de diciembre de 1869 y se nombra una Comisión para la elaboración de los planos en torno al terreno ocupado por las murallas.

En el Artículo 4º se argumenta sobre los ensanches en general como sigue: *“habiéndose aumentado considerablemente el censo de la capital, con motivo de la inmigración extranjera y la afluencia de familias procedentes de los demás puntos de la República se hace indispensable ensanchar los límites de su extensión, ya para dar mayor comodidad á sus moradores, como para evitar que la aglomeración de ellos en los centros de la población, comprometa la salubridad pública, ocasionando el desarrollo de epidemias violentas ó de enfermedades endémicas.”*⁴⁶

Se contrata entonces para derribar la muralla al ingeniero y empresario norteamericano Enrique Meiggs, proveniente de Chile, tarea que se realiza entre los años 1868-1870, y al ingeniero agrónomo Luis Sada di Carlo, italiano que también provenía de Chile, quien tuvo a su cargo *“el levantamiento del plano de Lima y el estudio de un programa de regularización y ornato público integral”*.⁴⁷ Meiggs, además compraría posteriormente el área despejada.

Se empezará entonces a medir y tasar el área implicada, los terrenos que ocupaba la muralla, para realizar así el plano de Lima, que sería el Primer Plano Regulador de la Ciudad.

⁴⁵ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, 1945, p. 86.

⁴⁶ <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/LeyesXIX/1869085.pdf>

⁴⁷ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, 1945, p. 86.

El 11 de septiembre de 1871, se dicta un segundo decreto en el que se lee: *“Que con el objeto de facilitar el ensanche de 1869, que se procediese a vender por lotes los terrenos que ocupan las murallas, los de sus baluartes y los demás adyacentes: Que con tal fin se han mandado levantar los planos de los referidos terrenos y los de las nuevas calles que deben formarse, igualmente que el avalúo de los sitios que se puede enajenar: Que para que se realice las miras del Gobierno, es necesario que la venta se practique de manera que los terrenos enajenables estén al alcance de todas las clases de la sociedad.”*

Y en los dos primeros artículos del Decreto:

“Artículo 1º Se aprueba en todas sus partes, los planos levantados por el Ingeniero D. Luis Sada; y con arreglo a ellos se trazarán las nuevas calles y se procederá a la venta de los terrenos de las murallas adyacentes.

Artículo 2º La venta de los lotes se hará a favor del primero que los pida, por el precio de la tarifa hecha de orden del gobierno por el ingeniero Sada y el arquitecto San Martín, la que se publicará para que llegue a conocimiento de todos”⁴⁸.

Pasarían por lo menos diez años antes de que el electo presidente Balta (1869-1872) se planteara una urbe en función de un plan de obras interconectadas tales como: la demolición de la muralla, el Campo de La Exposición y un Plan de Desarrollo Urbano. Este plan fue posible gracias a la conjunción de Balta-Piérola en el factor político, Enrique Meiggs en el factor financiero y Luis Sada en el factor urbanista.

La ciudad pensada por Balta-Meiggs-Sada debía contar con un tejido de grandes avenidas y llegar a tener una gran alameda a lo largo de las riberas del río Rímac.

El Plan de Desarrollo Urbano de Luis Sada en 1872, tuvo el apoyo de los grupos políticos más representativos como el del presidente Balta, y luego Manuel Pardo (1873-1976). Con respecto a este plan el arquitecto y urbanista Wiley Ludeña señala: *“el plan asumía un principio básico urbanístico moderno: la ciudad no es un proyecto natural, es una realidad que puede ser transformada”*.

El Plan exigía la desaparición de las murallas, pero a diferencia de lo que hiciera Haussmann, Sada no quiso irrumpir en el centro histórico de Lima, sino crear una segunda Lima a través de una expansión organizada alrededor de la ciudad, teniendo como límite natural el río Rímac y avanzando en todas las otras direcciones. En este sentido, recuerda más a los ensanches realizados en las ciudades españolas, en el sentido que tendían a “respetar” el antiguo núcleo urbano.

⁴⁸ <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/LeyesXIX/1869085.pdf>

LA DEMOLICIÓN DE LA MURALLA

*“La idea de centro-centro surge en el preciso instante que se decide la demolición de la muralla, y aparecen las ideas de suburbio y periferia. Ésta es una operación que se produce cuando Lima experimenta una primera fase de modernización de sus estructuras a mitad del siglo XIX, como consecuencia del llamado “ciclo del guano”, el primer ciclo de expansión económica del Perú republicano.”*⁴⁹

La ciudad de Lima fundada, como se ha visto al inicio de esta primera parte, en el año 1535, no fue una ciudad amurallada desde su origen. Las murallas se construyeron entre los años 1685 y 1687 como mecanismo de defensa de los ataques y saqueos de los piratas que entraban por el puerto del Callao, al igual que en muchas ciudades de Europa y América. Estos muros de protección determinaron la morfología de la ciudad marcando sus linderos y, en consecuencia, fijaron y condicionaron el alcance de su desarrollo urbano. Cabe resaltar la importancia que tuvo la ciudad de Lima dentro de los lineamientos europeos de entonces, puesto que la construcción y demolición de sus murallas, (al ser colonia española), coincide en el tiempo con la misma transformación que se aplica en las grandes capitales europeas. Lima era entonces como lo ratifican estos datos una ciudad valiosa que debía protegerse. Horacio Capel lo confirma al afirmar: *“En dicho sistema la fortificación de algunos puntos eran especialmente importantes, sobre todo en las vías de penetración hacia los núcleos fundamentales del Imperio Americano, las capitales virreinales (El Callao como puerta de Lima), San Juan de Ulúa para la defensa de Veracruz, la puerta de la capital de Nueva España; Cartagena de Indias) y las grandes ciudades como La Habana y otros puntos de particular importancia. En relación con ello, se fue poniendo a punto toda una doctrina defensiva, que no es más que una variante de sistemas europeos”*.⁵⁰

Luego de dos siglos de existencia estas ciudades amuralladas, tanto en Europa como en América, era de esperar que convergieran en el mismo período similares temores a los ataques de piratas, la preocupación por la explosión demográfica, la necesidad de la higienización, y la urgencia de una inmediata solución para la expansión de la población, ya que quienes manejaban y organizaban las colonias eran los europeos. Es decir, los hechos de cada realidad, tanto la europea como la colonial americana, eran resueltos con procedimientos que

⁴⁹ LUDEÑA URQUIZO, Wiley. “El centro de la República Aristocrática” en *Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal*, Eure, Vol. 28, No. 83, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, mayo 2002, pp. 48-49.

⁵⁰ CAPEL, Horacio, *op. cit.*, *La morfología de las ciudades*. Volumen I *Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*, 2002, Ediciones del Serbal, pp. 125-126.

reflejaban, en general, los planteamientos puestos en práctica en el continente europeo, sin que fuera tomada en cuenta la particularidad del lugar geográfico ni la idiosincrasia de sus pobladores.

Por lo tanto, a mediados del siglo XIX los ocupantes del territorio americano decidieron dar por obsoletos los fundamentos que motivaron la construcción de las murallas. Aunque aparentemente el derrumbamiento fue impulsado por el debate higienista de la época y por las necesidades de la expansión urbana, se considera sin embargo que el afán mercantilista de los grupos de poder económico no dejó de presionar a los gobiernos para que se autorice la demolición para poder, de esta forma, lograr negociar las nuevas tierras que quedarían al descubierto.

En Barcelona se aprueba el derribo de las murallas en el mes de agosto de 1854, el 8 de agosto de 1863 se da inicio a la demolición de las murallas de La Habana, en Sevilla desde 1863, en Valencia a partir del año 1865, y en Lima las murallas se empiezan a derribar el año 1869, *“época que coincide con España y cuando la pérdida del carácter de “Plaza Fuerte” suponía normalmente el permitir derribar las murallas.”*⁵¹

⁵¹ *id.*

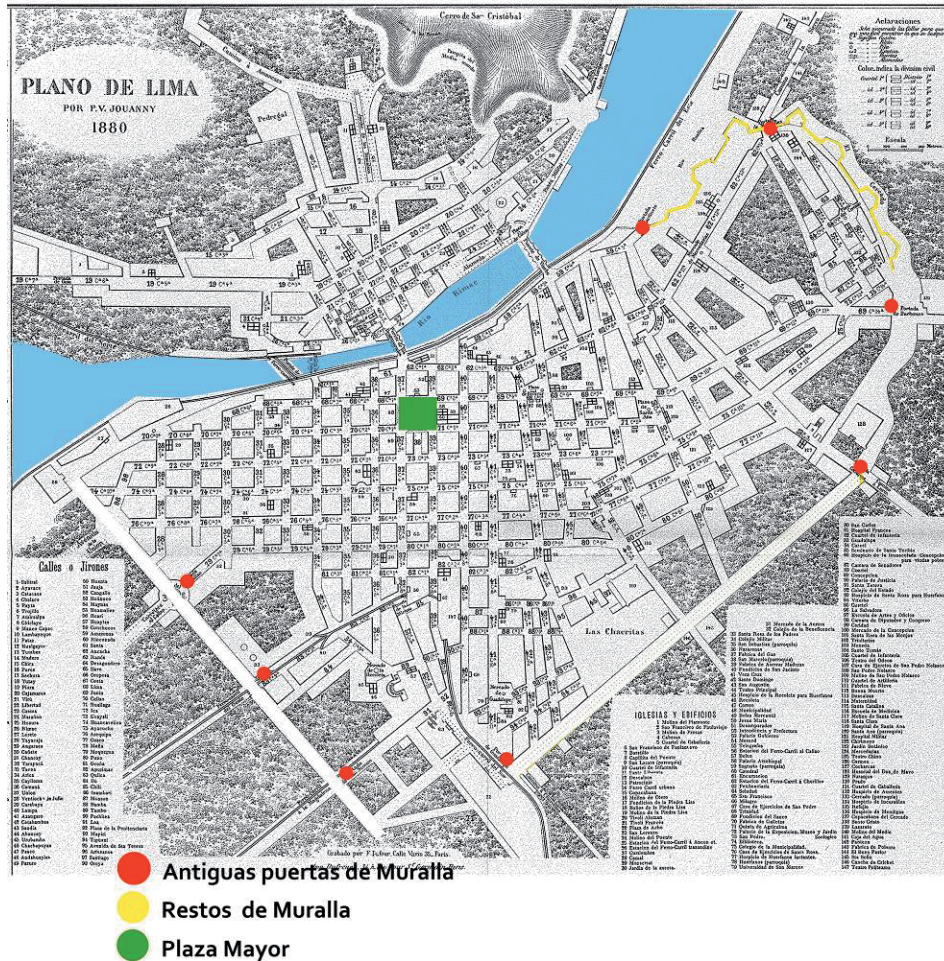


Figura 23. Plano de Lima por P. V. Jouanny. En rojo las puertas de la antigua muralla, en verde la Plaza Mayor y en amarillo los restos que quedaban de las murallas. (Archivo JGD).⁵²

Como se dijera, el 1° de diciembre de 1869 el presidente José Balta nombra, por Decreto Supremo, la comisión integrada por “el Alcalde Municipal de esta capital y dos ingenieros del estado para que proceda en el día á medir y levantar un plano del área que ocupan las murallas que circundan la ciudad”⁵³. En este Decreto se enumeran las razones por las cuales el Estado se ve en la obligación de demolerlas por “el bienestar de la gente”⁵⁴.

⁵² GUNTHER, J. (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Lima: Copé, N°12.

⁵³ *op. cit.*

⁵⁴ BOGDANOVICH MENDOZA, Luis Martín, “Lima centro histórico. La destrucción como historia. Periodo 1822-1940” en *logo/topo. Ideas y lugares de arquitectura*, Cuaderno No. 1, Noviembre 2008, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 117-118.

- Que es un deber del Estado mover todos los obstáculos que se opongan al desarrollo y bienestar de la ciudad y de sus habitantes.
- Que teniendo un reducido espacio en el interior de las murallas, no se posibilita la construcción de nuevos edificios y el ensanche de la ciudad capital.
- Que habiendo aumentado considerablemente la población de la capital, con motivo de la inmigración extranjera y la afluencia de familias procedentes de los demás puntos de la República, es necesario evitar la aglomeración de la gente, por razones de salubridad pública y para evitar epidemias.
- Que el desarrollo de la industria, no permite que la capital de la república, permanezca por más tiempo encerrada en tan reducido espacio, sin que el gobierno proporcione los medios de acrecentamiento, tomando en cuenta también el ornato y embellecimiento de la ciudad. Por lo mencionado anteriormente se deberá perseguir este propósito dejando en claro la conveniencia de la destrucción de las murallas que circundan la ciudad (Congreso de la República del Perú). Se decreta entonces la demolición de las murallas de Lima, de la cual, según el artículo 8 del mismo decreto, solo *“las puertas de Maravillas y la del Callao no se destruirán”*.

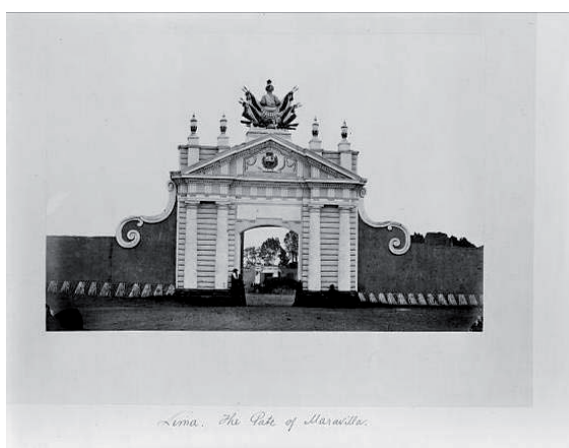


Figura 24. Antigua puerta de la muralla llamada Maravillas.⁵⁵

⁵⁵ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=757058&page=46>, enlace activo al 4 de abril de 2010.

LOS PROYECTOS PARA EL ENSANCHE DE LIMA

Las murallas marcaban el límite y aprisionaban la ciudad, y con el desmoronamiento del gran cerco, se inicia, por consiguiente, el ensanche de Lima.

Los antecedentes empiezan ya en 1855 cuando el General Castilla resuelve a petición de Mariano Felipe Paz Soldán,⁵⁶ quien era el director de obras públicas, construir la Penitenciaría, una cárcel muy cerca de la Portada de Juan Simón.

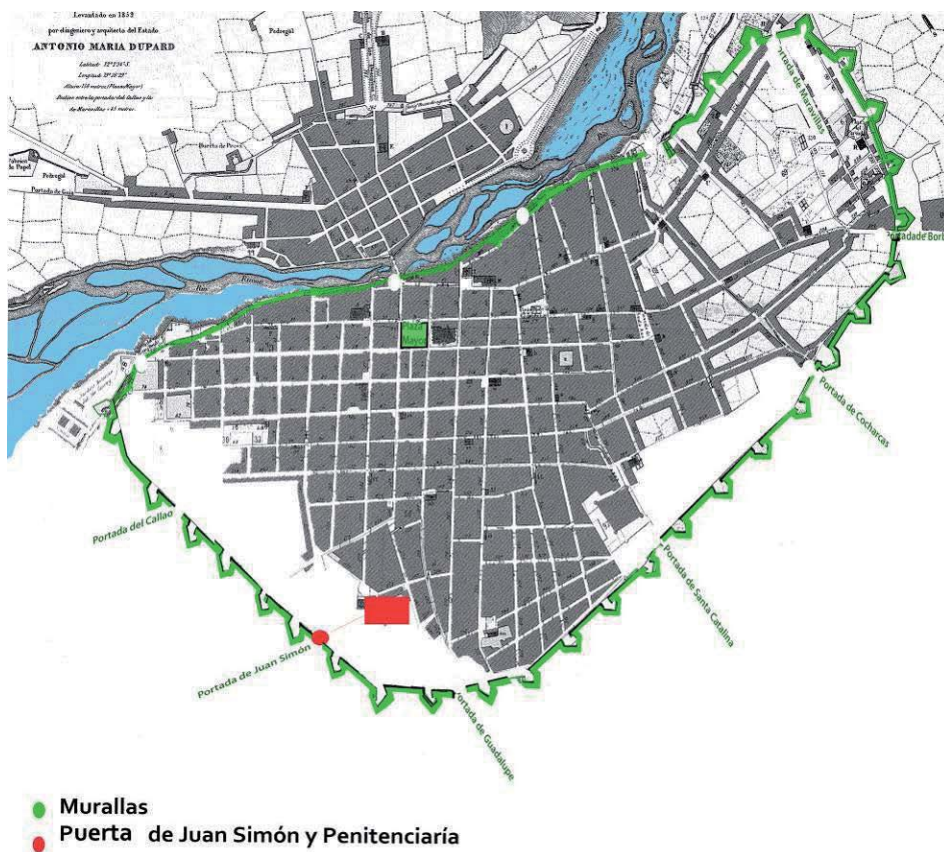


Figura 25. Plano levantado por el ingeniero Dupard, en 1859, donde se esquematiza en verde las murallas de Lima y la Plaza Mayor y en rojo la ubicación de la puerta de Juan Simón y la Penitenciaría.

⁵⁶ Mariano Felipe Paz Soldán (22 de agosto de 1821, Arequipa - 31 de diciembre de 1886), Historiador y geógrafo peruano.

En 1857, Paz Soldán con Mariano Álvarez y Pedro Sayán,⁵⁷ socios de una empresa urbanizadora llamada Calles Nuevas, formaron una comisión para urbanizar las huertas del noviciado del Convictorio de San Carlos, que estaban dentro de las murallas; a este primer impulso se le ha considerado el primer paso en la urbanización de Lima.

La primera intención de apertura registrada la cita Emilio Harth-Terré en un texto que se adelanta a las otras fuentes.

*" [...] Con Mariano Felipe Paz Soldán, y a mitad del siglo pasado, es que se puede fijar el punto de partida del crecimiento contemporáneo de la ciudad, que escapa de sus moldes coloniales con la ruptura de las murallas y corre al campo a buscar en los espacios libres, la amplitud que requería el creciente aumento de población".*⁵⁸

El presidente José Balta en su plan de modernización de la ciudad planeó la creación de un parque, al que Harth-Terré considera *"el más valioso obsequio que pudo hacerse a la ciudad y es hoy el mejor legado que han dejado las generaciones pasadas."*⁵⁹

Para el año 1868 se derriba una parte de la vieja muralla, entre el primer baluarte después de la portada de Juan Simón hasta la portada de Guadalupe, para construir y dar paso al Palacio de la Exposición. El 2 de agosto de 1869⁶⁰, por decreto del presidente Balta, se ordenó la construcción de un edificio donde tendrá lugar una Exposición Nacional y un Concurso en 1870⁶¹. Su planificación estuvo a cargo de Manuel Atanasio Fuentes y de Antonio Leonardi, arquitecto de nacionalidad italiana. El diseño tuvo un corte europeo neo renacentista y contemplaba otras construcciones. En sus orígenes su extensión era mayor de la que vemos actualmente, e incluía los terrenos inmediatos al Gran Parque Central de La Reserva. El proyecto comprendía la edificación del palacio así como la creación de jardines y arboladas en el resto del terreno considerado para el proyecto. Este local quedó terminado en 1871, e

⁵⁷ Pedro Sayán (Nació en Barranca en 1796 y murió en Chorrillos en 1869). Inició después un negocio innovador en la ciudad de Lima: una empresa urbanizadora denominada "Calles Nuevas". Sus socios fueron Mariano Álvarez y Mariano Felipe Paz Soldán.

⁵⁸ HARTH-TERRÉ Emilio, "Lima contemporánea" en *Lima en el IV Centenario de su Fundación. Monografía del Departamento de Lima*, Editorial "Minerva", Lima, Perú, 1935, s. n.

⁵⁹ *id.*

⁶⁰ <http://www.congreso.gob.pe/ntley/imagenes/LeyesXIX/1869071.pdf>

⁶¹ "Art. 1° El 9 de Diciembre de 1870 se abrirá en Lima una Exposición nacional de productos naturales, agrícolas y manufacturados; de plantas y animales de todas clases nacidos en la República, ó importados del extranjero y aclimatados en ella; así como un concurso público de nodelos, máquinas, plantas y animales útiles extranjeros." en *op. cit.*

inaugurado el 28 de julio de 1872, esto también sienta un precedente de los inicios de la demolición del cinturón amurallado y el comienzo de la expansión de la ciudad hacia el sur⁶².



Figura 26. Plano de Lima, preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. En este plano se esquematiza en color naranja las primeras aperturas de las murallas. Portada del Callao: Monumento al 2 de Mayo, Portada de Juan Simón: Penitenciaría, y Portada de Guadalupe Parque de la Exposición. (Archivo JGD).

⁶² BOGDANOVICH MENDOZA, Luis Martín, "Lima centro histórico. La destrucción como historia. Periodo 1822-1940" en *logo/topo. Ideas y lugares de arquitectura*, Cuaderno No. 1, Noviembre 2008, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 117-118.

*“Años más tarde, la municipalidad decidió unir la Alameda Grau y la Av. Alfonso Ugarte a través de los terrenos de la Exposición, quedando como resultados dos grandes parcelas. La formación de los parques de la Exposición constituyó una importante obra de urbanismo dándole importancia a los espacios verdes en las ciudades”.*⁶³

Con la caída de las murallas (que fue paulatina), Lima fundacional empezó a proyectarse e irradiarse del centro hacia la periferia, y se delinearon los ejes urbanísticos que rigen hasta hoy los lineamientos expansivos de la ciudad de Lima.

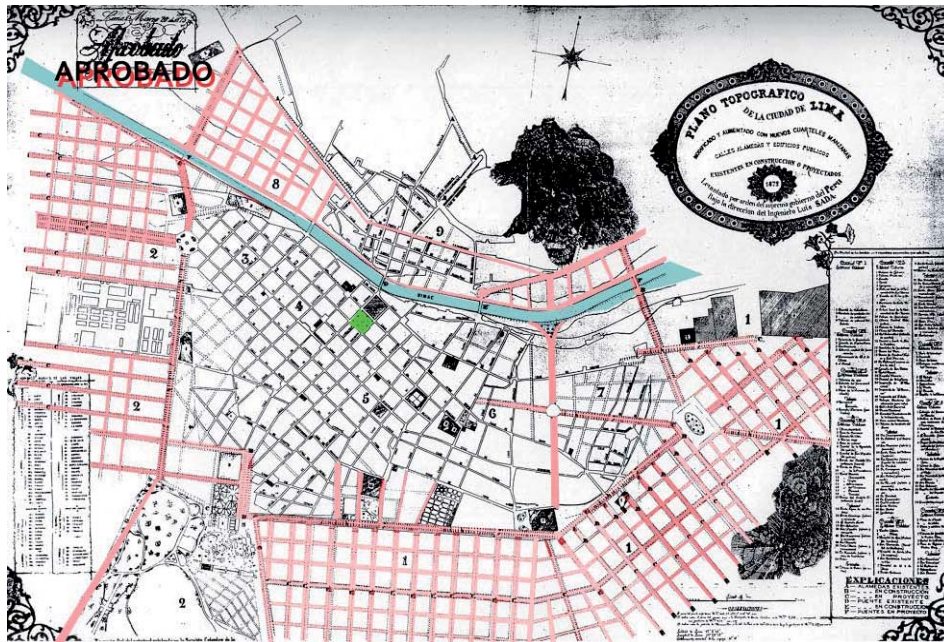
Para el ensanche de la ciudad se realizaron dos proyectos que constan en planos: uno fue el del ingeniero agrónomo italiano Luis Sada di Carlo, quien contratado por el gobierno del presidente Balta, creó el Primer Plan Regulador con la mira de trazar el desarrollo urbano de Lima. El otro, el del empresario Enrique Meiggs (contratista norteamericano; que llegó a Lima en 1868), a quien el gobierno le aprobó la licitación en el año 1871 para urbanizar la zona comprendida detrás de la muralla. Fue entonces el encargado de la ejecución de la empresa para la demolición de las murallas, y aunque mandara levantar su propio proyecto, se concentró más en la venta de los terrenos.

En su proyecto Sada tiene como objetivo central la creación de una gran Avenida de Circunvalación, en el espacio que ocupaba la muralla. Adelanta también un estudio preliminar para la transformación de los suburbios. Es sobre la base de este primer estudio, considerado el primer Plan Regulador de la Ciudad, que se promulga el Decreto antes mencionado, poniendo en subasta los terrenos ocupados por la muralla. En 1872, Sada concluye el estudio y expone totalmente su proyecto de urbanismo con múltiples ensanches, prolongación de calles, nuevas avenidas, plazas y hasta algunas urbanizaciones situadas fuera de la Avenida de Circunvalación. (Ver figura 27)

Por su parte, Meiggs plantea un modelo que difiere completamente de la realidad subyacente en el trazado que se había realizado y evolucionado desde la colonia, y propone lo que Ludeña llama el modelo de una enorme *“parrilla capitalista alzada sobre una trama de huertas coloniales”*. (Ver figura 28) Ludeña sustenta esta posición de considerar que la transición entre 1821 y 1872 se caracteriza más por un conflicto entre la herencia urbana colonial y la cuadrícula mercantilista. Para Ludeña, la modernización de Lima no fue consecuencia de la

⁶³ http://cybertesis.upc.edu.pe/upc/2005/ferraro_dc/xhtml/TH.5.xml

demolición de las murallas sino, al revés “la demolición fue una consecuencia del impulso urbanizador previo”.⁶⁴



● Proyecto de ensanche del Ing. Luis Sadá

Figura 27. Plano proyectado por el Ingeniero Sada para hacer el ensanche de Lima. Considerado el primer plan regulador de la ciudad de Lima en 1872.⁶⁵ En el plano se esquematiza el proyecto de urbanizar fuera del perímetro de la ciudad fundacional.⁶⁶

En las propuestas de Sada y Meiggs predominó la opción hacia la costa La Magdalena y La Victoria, así como también hacia Miraflores y Chorrillos. En parte quizás porque hacia el norte y el este se tenían ya pensados los barrios populares.

En la Colonia los espacios abiertos se limitaban hasta entonces a plazas y plazuelas y el área verde se encontraba fuera de la ciudad o se restringía para los huertos. Con Sada-Balta-Meiggs el área verde se empieza a integrar con la ciudad como, por ejemplo, con la creación del Gran Parque de la Exposición.

⁶⁴ LUDENA citado por Macera en: “Lima. Historia y urbanismo en cifras 1821-1970” (prólogo) en *Trincheras y fronteras del arte popular peruano. Ensayos de Pablo Macera*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, agosto del 2009.

⁶⁵ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*. Lámina N° 19.

⁶⁶ Este plano se pierde durante la Guerra del Pacífico, en 1886, y es hallado casi medio siglo después, aunque ya en su época se llegaron a realizar “varias de las más importantes arterias locales y hasta otras mejoras urbanas” (BROMLEY y BARBAGELATA, 1945: 86).

A esta etapa corresponden también el nacimiento de las urbanizaciones como La Magdalena (1870-71), importante por “ser el primer barrio concebido no como una prolongación continua del núcleo histórico de Lima sino como un barrio separado de este núcleo por una distancia de cinco kilómetros”.

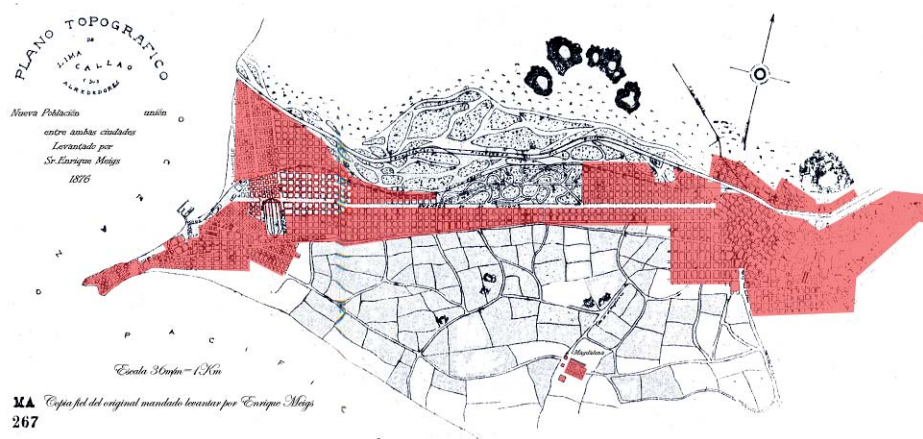


Figura 28. Plano mandado levantar por Enrique Meiggs, en 1876, para el Proyecto del ensanche luego del derribo de las murallas,⁶⁷ donde se esquematiza en rojo el tipo de expansión horizontal y paralela al centro.

PRIMER PLAN REGULADOR

El 12 de julio de 1872, se promulga el Reglamento de Policía Urbana y se considera la necesidad de regular por medio de un plan el crecimiento de la ciudad.

El Ingeniero Luis Sada, en su proyecto para crear un plan que regule la evolución urbana de Lima, establece los lineamientos de su propuesta. Los principios básicos que se deducen de la misma serían:

- No alterar el trazado inicial de Lima-centro, por lo tanto conservar el damero, y crecer urbanizando hacia las periferias.
- Crear una gran Avenida de Circunvalación de 50 metros de ancho, en el espacio que ocupaba la muralla, por lo

⁶⁷ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de Lima*. Lámina No. 20.

tanto mantener este diseño que rodea a la ciudad colonial a través de grandes avenidas. Sin embargo, para poder realizarla, se tuvo que expropiar los terrenos contiguos, labor que el gobierno encomendara al contratista Enrique Meiggs.

- Conectar coordinadamente la vieja y la nueva ciudad en la zona este, donde un par de grandes avenidas, dispuestas en cruz, cortarían sutilmente el antiguo tejido.
- Incluir una serie de plazas y avenidas que penetrarían el tramado de la cuadrícula considerando el tamaño establecido de la manzana.

Este plan, ya había sido aprobado, como un anticipo, y como parte del Plan Regulador, ya que lo importante en este proyecto era el desplazamiento desde el centro vital de la ciudad. La ciudad avanzaba hacia extramuros, se conectaba con “el arrabal de la Victoria”, para extenderse también hacia el sur. Se esbozó también, la formación de un barrio en los huertos de La Victoria. *“Dio a este proyecto un trazado especial con amplias y bien delineadas arterias, asegurándole un futuro al ubicar en la que ahora es la plaza Manco Cápac nuevos emplazamientos para el Palacio de Gobierno y el Palacio Legislativo.”*⁶⁸

El plano del Primer Plan Regulador se pierde durante la Guerra del Pacífico, y se halla casi medio siglo más tarde, razón por la cual el proyecto no prosperó; sin embargo, en su época se llegaron a realizar: *“varias de las más importantes arterias locales y hasta otras mejoras urbanas.”*⁶⁹

⁶⁸ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, 1945, p. 89.

⁶⁹ *id.*, p. 86.

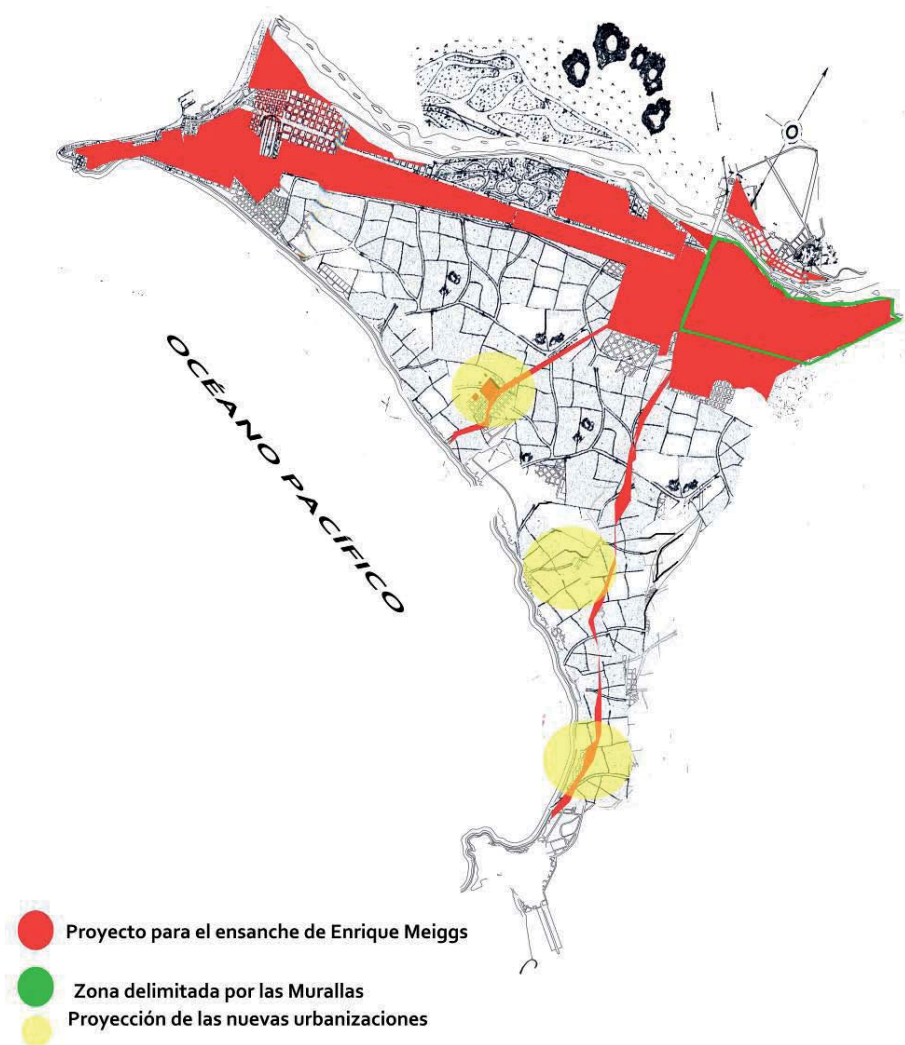


Figura 29. En este plano se ha superpuesto el proyecto de Meiggs en el Plano de Lima para poder ver su ubicación en relación al Océano Pacífico y a la de la ciudad amurallada. Se señalan en amarillo, La Magdalena, Miraflores y Chorrillos como propuestas de nuevas urbanizaciones.



Figura 30. En el plano se esquematiza el proyecto de urbanizar fuera del perímetro de la ciudad fundacional. Se señala también en verde la Plaza Mayor y en la zona este las avenidas dispuestas en cruz. En amarillo el Arrabal de la Victoria y las Plazas proyectadas. Plano proyectado por el Ingeniero Sada para hacer el ensanche de Lima. Considerado el primer plan regulador de la ciudad de Lima en 1872.⁷⁰

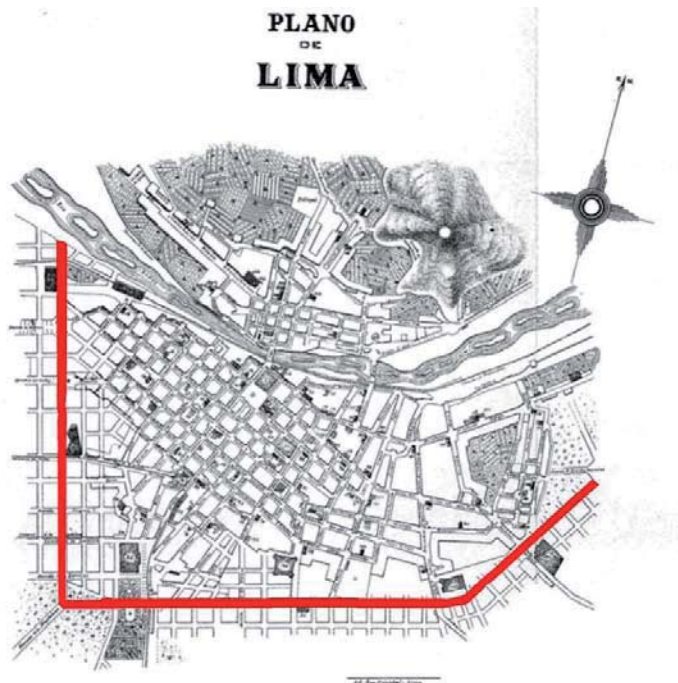


Figura 31. En este plano se esquematiza en color rojo la Avenida de La Circunvalación, que rodea Lima-centro, donde anteriormente estuvieron las murallas. Plano de Lima, preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. (Archivo JGD).

⁷⁰ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, Lámina N° 19.

COLAPSO Y REDEFINICIÓN DE LA CIUDAD

(1879-1919)

En 1879 la guerra con Chile arrastra al país al colapso total durante los cuatro años que dura el conflicto. Su desarrollo, crecimiento y planeamiento urbano se paralizan, se suspenden todos los proyectos y se entra en una profunda crisis de deterioro. La ciudad es ocupada por las tropas chilenas hasta el año 1883, en el que se firma el Tratado de Ancón, el cual confirma y sella el fin de la guerra.

Luego viene el período de la post guerra y de la reconstrucción nacional, donde se activan nuevamente los procesos de urbanización, esta etapa es denominada por Bogdanovich como un segundo ciclo; *“En nombre de la modernidad, de planes urbanísticos, cambios estilísticos, destrucción del tejido y de monumentos emblemáticos”*.

El influjo que impusiera la gran innovación de Haussmann en la capital de Francia, se hizo notar también en el Perú, al crear otras perspectivas urbanas. Lima, que se había caracterizado siempre por la estrechez de sus calles, va adquiriendo otras dimensiones con aperturas de calles y avenidas mucho más anchas, tipo boulevards⁷¹. En Lima a diferencia del París de Haussmann, no se interviene mucho en el centro de la ciudad fundacional. En ciudades de América Latina y el Caribe, como por ejemplo Buenos Aires, Montevideo, Bogotá y La Habana se adopta en parte, también este modelo, coincidiendo casi simultáneamente en el tiempo.

En el plano estilístico dentro de las construcciones de la época, se comienza a dejar de lado la influencia española y se adoptan modelos franceses e ingleses, transformando el perfil arquitectónico y dotando a la ciudad de una arquitectura más variada y por lo tanto cada vez más ecléctica.

En suma, los lineamientos básicos del esquema urbano de los períodos posteriores implican que, a lo largo de los campos agrícolas se trazaron las primeras grandes avenidas que reemplazaron las murallas: la avenida Grau y la avenida Alfonso Ugarte (Ver figura 33). Con ello comienza a configurarse un nuevo diseño urbano para la capital, que incorpora el trazado del damero inicial, que lentamente se desdibuja dentro de un entorno mayor. La gran Alameda de Circunvalación, se fue convirtiendo en las grandes avenidas, que se trazaron siguiendo las

⁷¹ HARTH-TERRÉ, E., “Lima contemporánea” en *Lima en el IV Centenario de su Fundación. Monografía del Departamento de Lima*, Editorial “Minerva”, Lima, Perú, 1935, s. n.

pautas de los bulevares parisienses: grandes avenidas que remataban en una plaza circular, en cuyo centro se elevaba un monumento. Este planeamiento devino en las que posteriormente se consolidaron como las Plazas Unión, Bolognesi, Grau, 2 de Mayo, según denominación actual. (Ver figura 34)

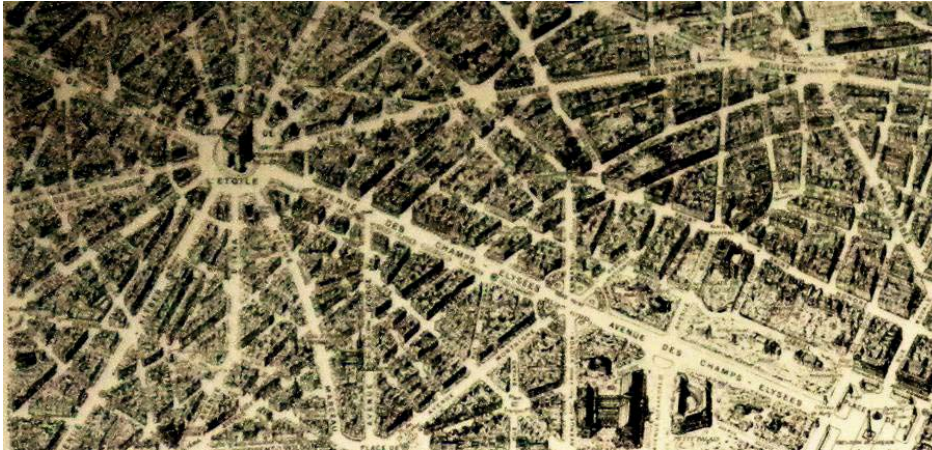


Figura 32. Fig. 1023-PARÍS, 1921. Procedente de Blondel la Rougery ed, *Plan de París a Vol d'Oiseau, París*⁷²

⁷² HEGEMANN, Werner y PEETS, Elbert. *Arte Civil. El Vitrubio americano: Manual de arte civil para el arquitecto*, Planes urbanísticos como diseños unitarios. p. 240.

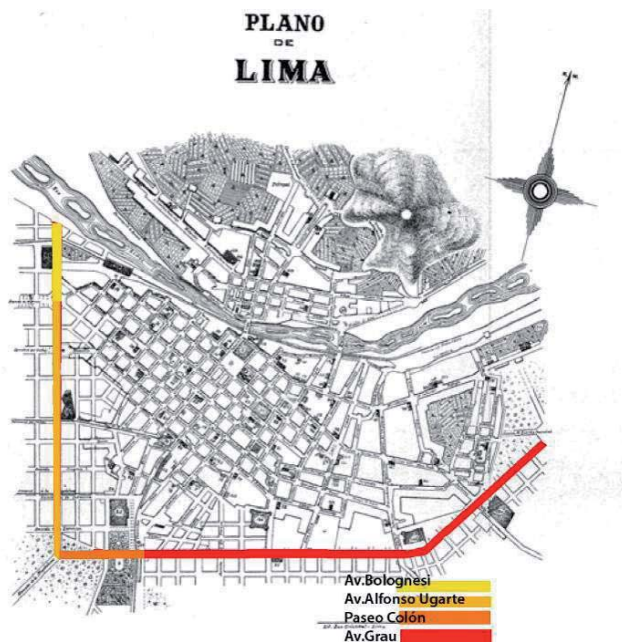


Figura 33. En este plano se esquematiza los nuevos nombres que tomaron las avenidas. Plano de Lima, preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. (Archivo JGD).

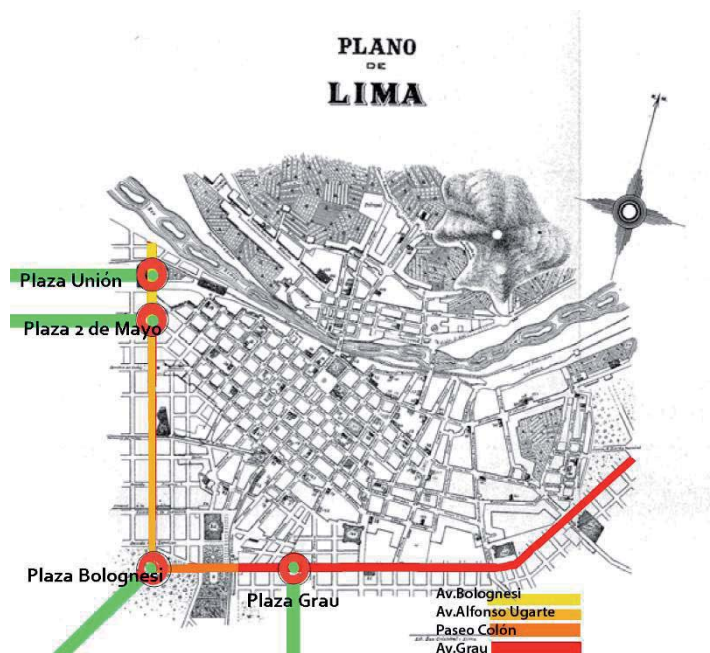


Figura 34. En este plano se esquematizan las plazas circulares. Plano de Lima, preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. (Archivo JGD)

TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD

Esta nueva etapa de configuración urbana, es la que el ingeniero Alberto Alexander,⁷³ considera que fue la que marcó una época de mayor expansión del área urbana de Lima, en 1898 se llegó a una superficie de 1.292 hectáreas; creciendo 185 hectáreas más que en el año 1857, según la estadística citada anteriormente hecha por Atanasio Fuentes. Lo que más identifica como transformación en este período es que la ciudad adquirió una limitación urbana definida mediante la formación de la avenida de cintura o de circunvalación, constituida más adelante como se ha visto por las avenidas Bolognesi, Alfonso Ugarte, Paseo Colón y Grau. No obstante, este sistema de avenidas y la llamada de Piérola, o de La Magdalena es la que se empieza a trazar a inicios de 1889, y que marca los nuevos caminos vinculantes con los barrios periféricos, ya que el proyecto de ensanche de la ciudad de Lima por la parte sur se inicia con la avenida Magdalena hasta Miraflores.

Son estos los proyectos que para el Ingeniero Alexander constituyeron los mejores intentos de iniciar una obra que por desgracia, no fue continuada. Otorga la autoría del proyecto a Meiggs y Piérola, *“el esfuerzo que tales trabajos representa ha sido bien compensado y ha puesto en evidencia el genio de dos hombres: que juntos pueden ser considerados, sin atenuantes, como los verdaderos precursores del urbanismo entre nosotros”*.^{73a}

⁷³ Ing. Alberto Alexander R. Jefe de la Inspección Técnica de Urbanizaciones del Ministerio de Fomento. Jefe de práctica de Topografía de la Escuela de Ingenieros; Miembro de la Comisión Kraus que practicó interesantes estudios en el Callao, Secretario y Tesorero del Cuerpo de Ingenieros de Minas y Aguas; Ayudante de Irrigación del mismo cuerpo; pro-Secretario, Secretario y Vicepresidente de la Sociedad de Ingenieros; Director del órgano científico de esa Sociedad; Secretario de la Comisión Hidrológica del Congreso de la industria minera; Secretario General de la Conferencia General de Ingeniería; Delegado del Perú al primer Congreso de Carreteras de Buenos Aires, donde fue elegido vice-presidente de este importante certamen; Presidente de la tercera comisión de trabajos; fundador y Secretario de la Federación Peruana de Educación Vial; profesor Titular de Topografía de la Escuela de Ingenieros; Miembro del Rotary Club de la Lima, en la clasificación de Urbanizaciones.

^{73a} ALEXANDER R., Alberto, *Los problemas urbanos de Lima y su futuro*. Conferencia editada por los talleres de La Prensa. Lima 1927, pp. 11-29.

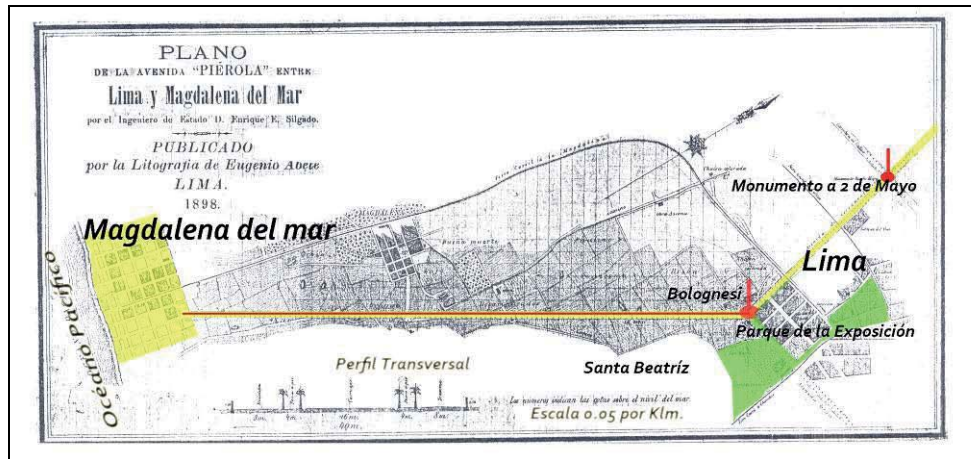


Figura 35. Plano del proyecto de la Avenida Piérola o de La Magdalena. Por el Ingeniero Enrique E. Silgado 1898⁷⁴. En rojo se indica la Av. La Magdalena, que uniría Lima con el balneario de Magdalena del Mar, se ve en el plano la Plaza Bolognesi, que es de donde partiría dicha arteria.

En 1896, el presidente Don Nicolás de Piérola, gran impulsor del urbanismo moderno en la capital, se concentra en la realización de nuevos proyectos para la ciudad y retoma algunas de las propuestas urbanas de la década del 70, como por ejemplo el proyecto de la Compañía Urbana La Victoria y las primeras grandes avenidas trazadas en la época del presidente Balta; las mismas que se ponen en funcionamiento aún sin pavimentar, entre largos tapiales que cruzan los campos de cultivo.

En esta época se crea el Ministerio de Fomento, que se convirtió en una herramienta esencial de la planificación urbana y estuvo encargado, entre otras cosas de los problemas de vivienda, salubridad y urbanismo de Lima.

El pago de las deudas contraídas fue lo que permitió realizar muchas obras públicas en Lima y provincias, ya que otorgó al país la posibilidad de obtener otros créditos. Se inicia en Lima una profunda transformación urbanística a consecuencia de la apertura de una serie de avenidas, a la renovación de los servicios urbanos básicos, como el agua y el desagüe, y la construcción a los medios de transporte como tranvías e incluso automóviles. Para modernizar el tejido urbano de Lima se trató de dividir en sectores e irradiar desde su antiguo núcleo grandes vías que lo comunicaran con los alrededores de la ciudad. La utilización de este nuevo concepto urbanístico obligó a dar una serie de disposiciones. Se decreta la apertura de las avenidas La Colmena o Nicolás de Piérola, (uniendo el óvalo 2 de Mayo con la avenida Grau), y la avenida Central

⁷⁴ BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*. 1945, Índice N° 26.

(uniendo el óvalo Bolognesi con el cerro San Cristóbal), ambas atraviesan la trama urbana de la ciudad para conectarse con los barrios periféricos. Esta nueva circulación, fue concebida como una red extendida de vías que debían posibilitar en torno a ellas un desarrollo urbanístico fluido. (Véase figura 35 y 36)

Si la administración del presidente Ramón Castilla (1846-1851 y 1856-1862) había optado por renovar la ciudad existente entrelazándola mejor con su entorno, y José Balta (1868-1872) había resuelto prefigurar, a partir de 1868, una "ciudad nueva", sin límites y con ensanches continuos, la administración de Nicolás de Piérola (1896-1899) optará, a partir de 1896, por la transformación de la ciudad, y la redefinición entre centro y periferia a partir de la legitimación del suburbio y la implantación de una red vial más fluida y claramente delimitada.

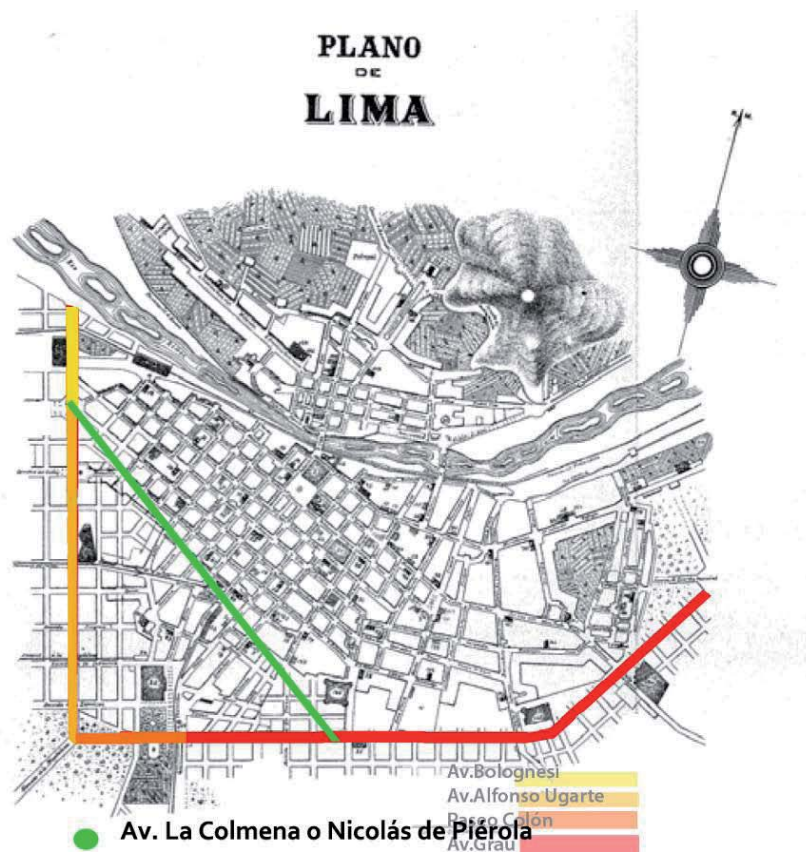


Figura 36. En este plano se esquematiza en verde la nueva avenida La Colmena o Nicolás de Piérola Plano de Lima preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. (Archivo JGD).

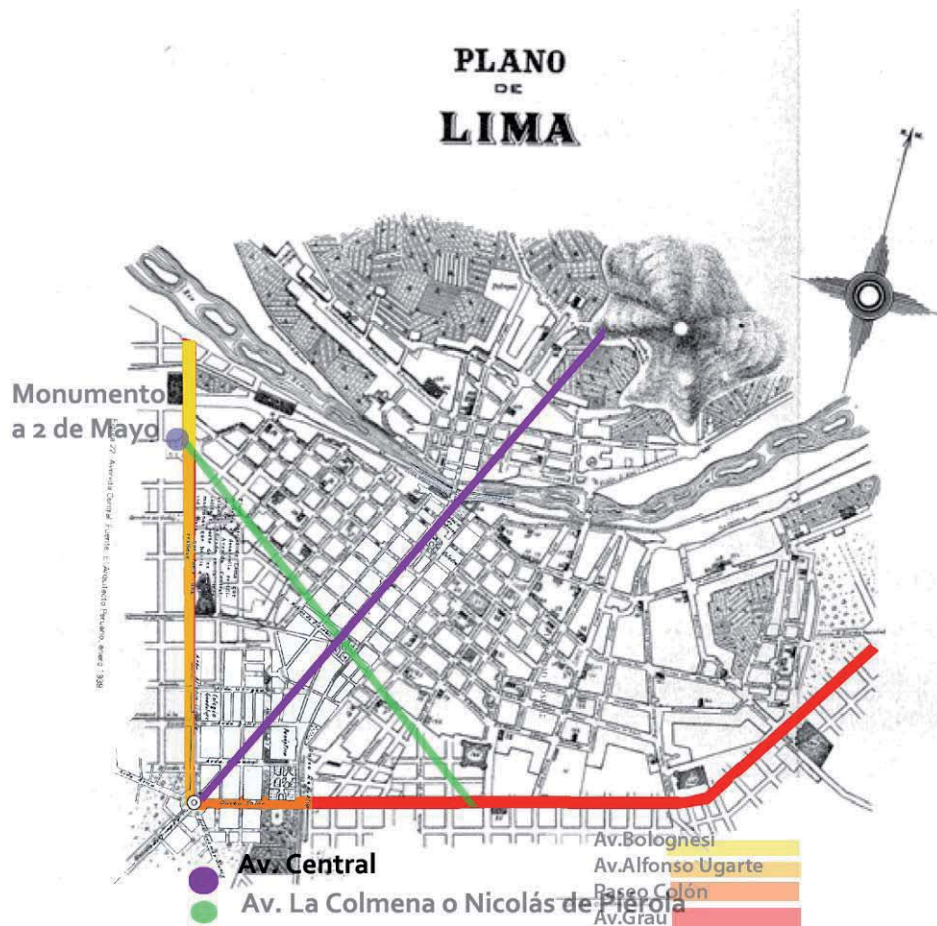


Figura 37. En este plano se esquematiza en violeta la nueva avenida La Central. El proyecto que nunca se llegó a concretar, aunque apareciera en muchos los planos futuros. Plano de Lima preparado por el Cuerpo Técnico de Tasaciones para el avalúo de las áreas urbanas de Lima. (Archivo JGD).

En el año de 1900, se experimenta otra manifestación expansiva, con el crecimiento de la zona conocida con el nombre de La Victoria, al sur de la ciudad y con frente a la avenida Grau, que encierra una superficie de 87 hectáreas y tiene un 37 por ciento de áreas libres. “Esta zona, cuyo trazado fue correctamente meditado, constituye el tipo de las urbanizaciones criollas antes existentes y limitadas al replanteo del trazado y a las operaciones inmediatas de las ventas de los lotes de terrenos, sencilla razón por la que solo en este año, y mediante la intervención del Gobierno, el barrio ya populoso de La Victoria, puede llamarse tal”⁷⁵.

⁷⁵ ALEXANDER R. Alberto, *op. cit.*, pp. 11-29.

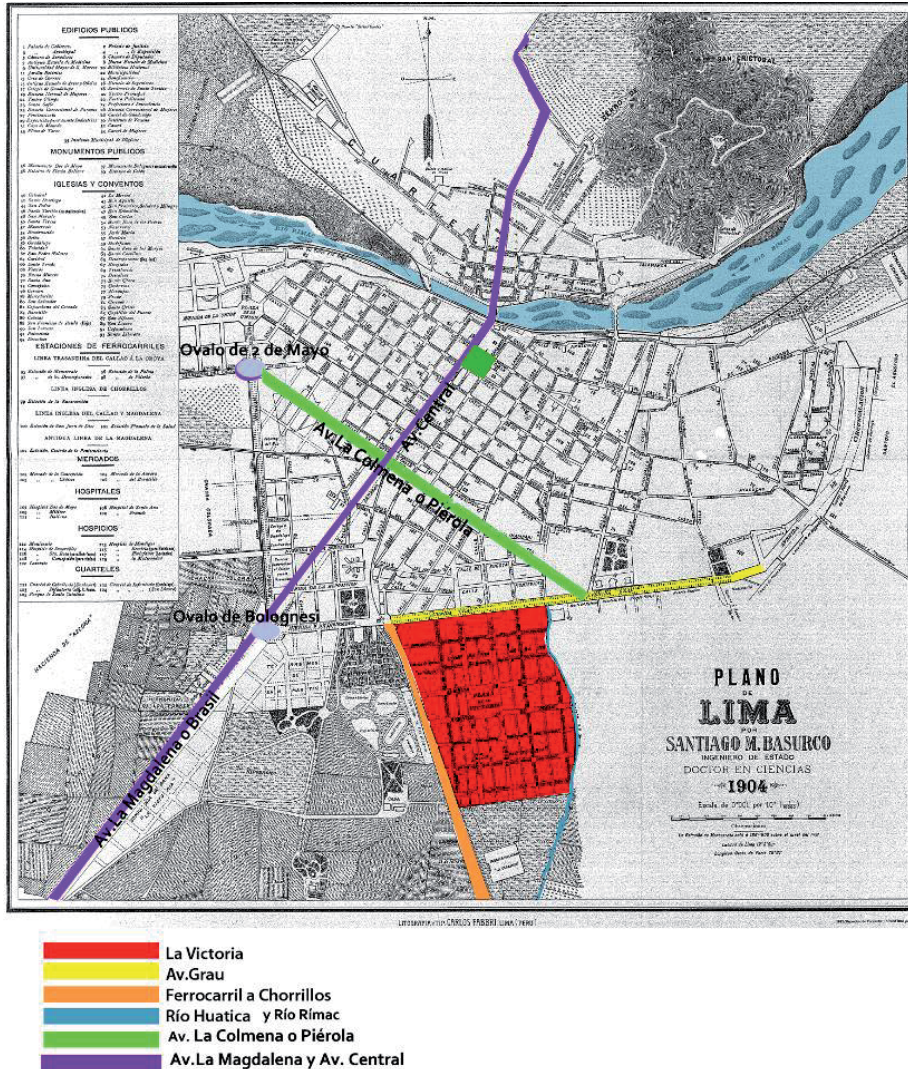


Figura 38. En este plano, se indica en verde la Av. La Colmena llamada Interior, y actualmente Nicolás de Piérola. Figura que como proyecto la avenida Central que era una prolongación de la avenida Brasil o de La Magdalena y antes Piérola, avenida que no llegó a concretarse. Plano de Lima, por Santiago Basurco, del año 1904. Se indica el nuevo barrio obrero de La Victoria que limita con la Av. Grau, el río Huatica y con el ferrocarril a Chorrillos. (Archivo JGD).

Es imposible dentro de un recuento de los antecedentes históricos de la evolución urbana de Lima, no mencionar al Alcalde Federico Elguera (1901-1908), personaje protagónico en la estructuración, diseño y evolución de Lima, quien propuso proyectos pioneros; como por ejemplo la creación de una avenida central que cruce el damero por el centro de las manzanas y desemboque al frente del Palacio de Gobierno, siguiendo el eje del Pasaje Olaya. En 1901 es él quien inicia la apertura de la avenida Colmena, a imitación de las grandes arterias urbanas de capitales Latinoamericanas, tales como Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.

Se implanta el tranvía y el alumbrado eléctrico en todas las calles de Lima, se construyen edificios emblemáticos como el del Teatro Municipal, se inaugura el Instituto de Higiene y se hace cargo también de proyectos de renovación de plazas y monumentos: que ponen nuevamente en relieve el esquema parisino, proponiendo en general muchos proyectos para el mejor desarrollo de la ciudad.

Como alcalde derriba viejos mercados y construye nuevos, reforma la canalización; crea baños populares, finaliza la construcción del Paseo Colón y el de la Plaza Bolognesi, con un monumento A Francisco Bolognesi realizado por el escultor español Agustín Querol, inaugurado el 5 de noviembre de 1905; un óvalo ubicado en el cercado de Lima. Se ubica en la intersección de las avenidas Brasil, Arica, Alfonso Ugarte y el Paseo Colón justo en el límite del cercado de Lima con el distrito de Breña.



Figura 39. *Monumento a Francisco Bolognesi.*⁷⁶

⁷⁶ Editores Lothar Seer y Cia., Lima-Perú. Colección Dargent.

“La idea de ciudad concebida como “obra de arte” es el principio rector en los planes realizados durante este periodo. La ciudad se asume con un todo artístico inanimado, el cual debe ser transformado como una enorme escultura de perspectivas variadas, donde la representación del poder se dispone para reforzar los símbolos de la centralidad urbana. En este esquema no interesa la existencia de la ciudad de los pobres: ésta es excluida de la idea de ciudad a transformar. Bajo el esquema de “civilización y barbarie” se piensa que el orden de la ciudad oficial, en tanto factor de civilización, debe “corregir” los males de la “otra” ciudad, no vista.”⁷⁷

La ciudad se consolida poco a poco dentro de un proceso evolutivo, aunque, ya que en el estudio observamos dos paréntesis bélicos; sin embargo, el restablecimiento del orden y la reconstrucción de la ciudad eran empujados por proyectos buenos y coherentes.

Se deja notar a lo largo de todos estos años (1869-1909) un país que ha tomado en serio el estar de acuerdo con los avances de la modernización, y que planea desarrollar Lima como una capital importante dentro de América Latina. Su constante y planificado crecimiento estaba hasta entonces muy bien trazado. Los datos del aumento de la población de año a año no eran desbordantes para el área que ocupaban, y se respiraba en la capital progreso y bienestar. Este proyecto estaba siempre guiado, claro está, por patrones establecidos por los grupos de poder de la clase política dominante.

Si se vuelve atrás y se revisa el crecimiento poblacional desde las estadísticas de la época; tomando nuevamente como referencia a Manuel Atanasio Fuentes, en su *Estadística General de Lima*, se observa que en el año 1856 censaron una población de 94.195 habitantes y, en el año de 1903, el censo arrojó la cifra de 130.289 habitantes, arrojando un coeficiente de 36.094 habitantes más, en cuarenta seis años aproximadamente. Esta cifra aumentó en 1908 a 140.000 y en 1920 a 176.000. Este aumento de la población revela la relación entre las demandas de espacio y la ocupación del territorio.

En el año 1903, el presidente Don Manuel Candamo (1903-1904) da un impulso para que se lleguen a concretar los proyectos delineados en los gobiernos anteriores, promulga la Ley de Apertura de Avenidas, cuyas disposiciones rigen y se afianzan durante el período del Presidente José Pardo (1904-1908). En esta ley se *“señala las medidas para allanar los obstáculos que impidan la apertura en la capital de las avenidas*

⁷⁷ LUDEÑA URQUIZO, Wiley. “El centro de la República Aristocrática” en *Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal*, Eure, Vol. 28, No. 83, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, mayo 2002, pp. 49-50.

decretadas por las resoluciones del 3 de febrero de 1899 y 27 de julio de 1901”, donde firman Manuel Candamo y Manuel C. Barrios.⁷⁸

En base a estos decretos legales se desarrollarán los proyectos de la avenida Brasil, del Paseo Colón, de la avenida Central (prolongación de la avenida Brasil), la avenida el Sol, Pasaje Olaya, la avenida Interior o Colmena, la avenida 28 de Julio, estas últimas perpendiculares entre sí.

Asimismo, se permitió la construcción de nuevos espacios urbanos de carácter público como el hipódromo de Santa Beatriz que estaba “ubicado en el eje de la gran ciudad futura, entre avenidas magníficas de suntuosas construcciones”⁷⁹.

La red de los ejes viales fue uno de los aspectos claves para la configuración espacial de la trama urbana de Lima. Toda esta expansión estuvo asociada a un plan vial que necesariamente fue irradiando desde el centro a la periferia por medios de caminos, avenidas y vías del ferrocarril. Las urbanizaciones se cimentaron a lo largo de las mismas.

Se construyeron las líneas del ferrocarril eléctrico a Magdalena con su ramal a San Miguel (1913). Se desarrolló la vía Costanera (1907) (actual avenida El Ejército) que vincularía Magdalena con Miraflores. Se lleva a cabo también el tendido de las líneas del ferrocarril urbano de Lima hacia los balnearios del sur, Barranco y Miraflores, y las modificaciones en el tranvía Barranco-Chorrillos.

De ese mismo año es el plano de las Empresas Eléctricas Asociadas del ingeniero Enrique E. Silgado, que es el primer estudio topográfico que muestra toda la superficie de Lima, Callao, balnearios y fundos intermedios. Aparecen también en este plano Breña, Chacra Colorada, Azcona, Chacra Ríos y Desamparados, Surco, San Isidro, Surquillo, Balconcillo, Maranga, Santa Cruz, etc.

Para esta época ya se había construido edificaciones sobre el lado oeste de la Av. Circunvalación y en la zona más próxima a la ciudad de la Avenida del Progreso, actual Av. Venezuela.

A pesar de los esfuerzos que se realizan para urbanizar la ciudad, los censos indican que, tanto en 1908 como en 1919, la densidad urbana se mantiene prácticamente igual.

⁷⁸ Extraído de <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/LeyesXIX/1903080.pdf>

⁷⁹ LEGUÍA, Jorge Guillermo, “La Ciudad de los Reyes del Perú. Lima, Capital de la República” en *El Perú en el Primer Centenario de su Independencia. (Peru in the First Centenary of Independence)* (edición española a inglesa), Societé de Publicité Sud-Américaine Monte Domecq’ & Cie. Ltd, Buenos Aires, impreso en Berlín, 1922, pp. 390-391.

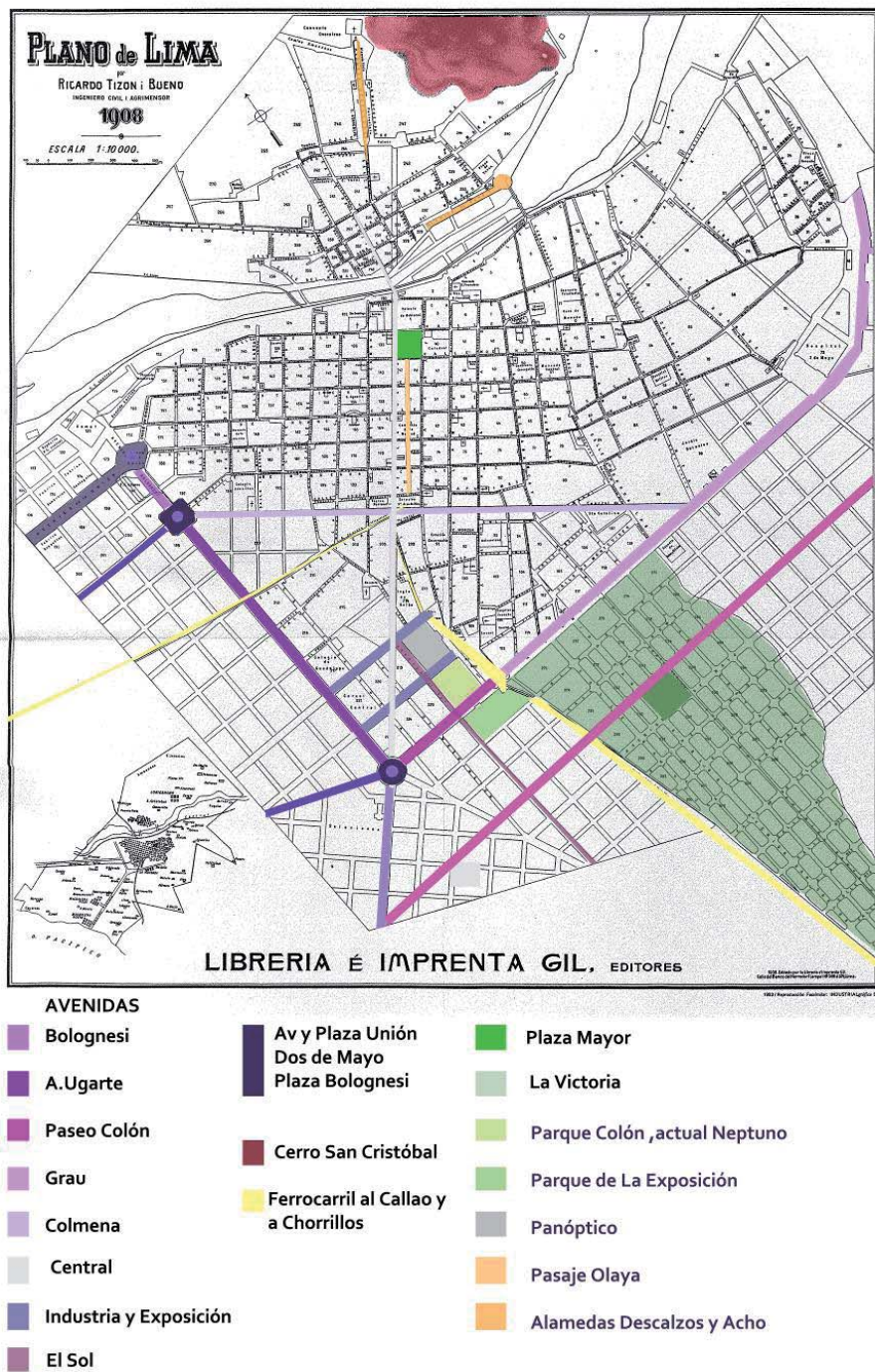


Figura 40. Se esquematizan avenidas, plazas, nuevo barrio. Plano de Lima por Ricardo Tizón y Bueno, ingeniero civil y agrimensor, 1908. Este plano se imprimió a dos escalas uno: 5.000 y uno: 10.000. El autor lo incluyó en 1916 en su libro “El Plano de Lima”. Apuntaciones históricas y estadísticas”. (Archivo JGD).

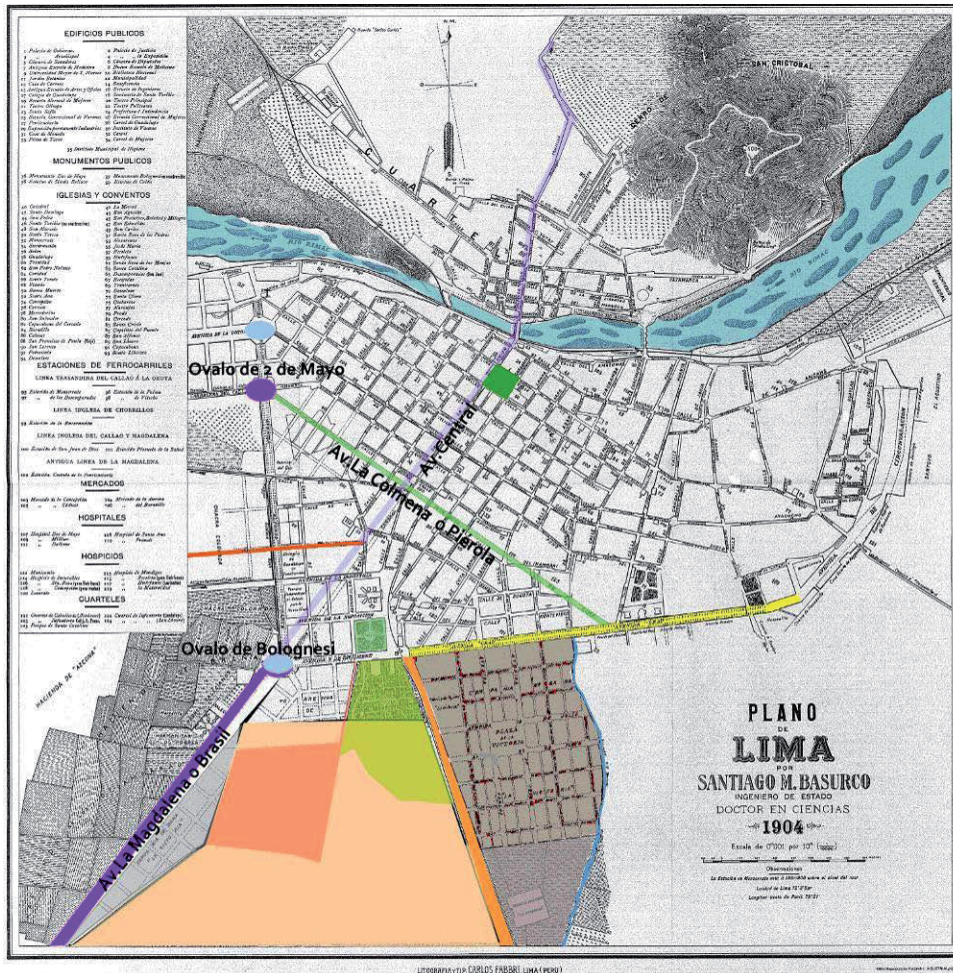


Figura 41. Se esquematiza el nuevo barrio de Santa Beatriz (espacio por donde se empieza a expandir la ciudad) entre las avenidas la Magdalena, que posteriormente será llamada Brasil y el barrio de La Victoria. Plano de Lima, por Santiago Basurco, del año 1904. (Archivo JGD).

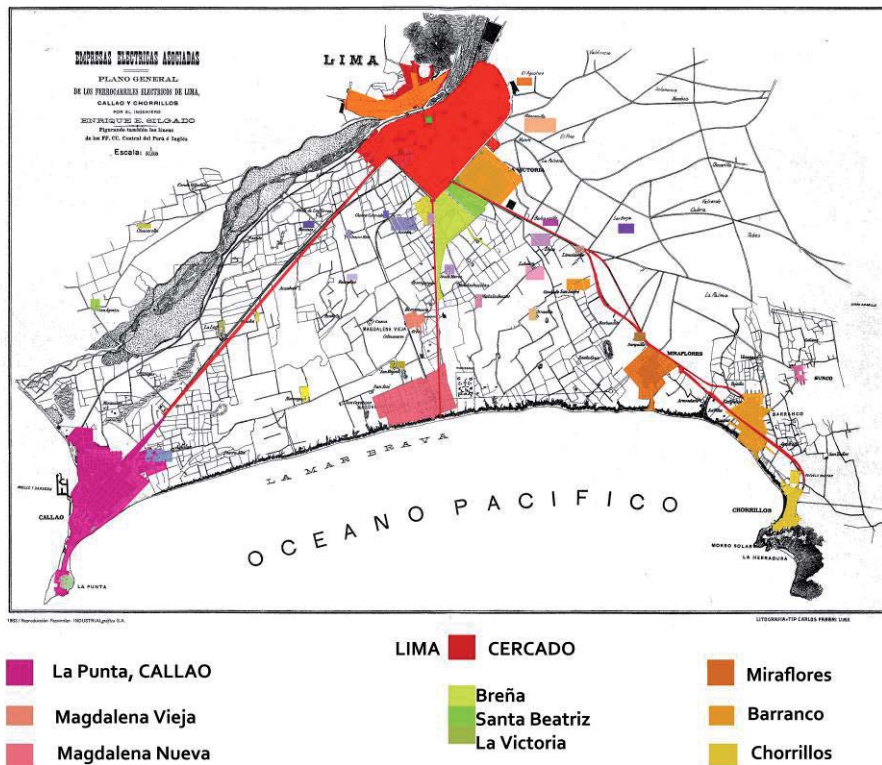


Figura 42. En este plano se esquematiza la irradiación vial de Lima fundacional (rojo) y como llegan hasta los lugares más próximos de las costas hacia las nuevas urbanizaciones. Se nombran las zonas urbanizadas más importantes, y en el plano se indican las otras urbanizaciones que se fueron formando. Plano general de los Ferrocarriles eléctricos de Lima, Callao y Chorrillos por el ingeniero Enrique E. Silgado. Escala 1/50.000. Empresas Eléctricas Asociadas, Plano general de los Ferrocarriles eléctricos de Lima, Callao y Chorrillos por el ingeniero Enrique E. Silgado. El plano se publicó el año 1908 en el libro "Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú" de Federico Costa y Laurent. (Archivo JGD).

Desde fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, Lima sufre una serie de transformaciones urbanas que la enrumban a convertirse en una ciudad moderna. Su modernización se refleja en la renovación de los servicios como el agua, el desagüe, el alumbrado público eléctrico y el transporte. En 1903, aparece el primer automóvil y se inaugura el servicio de electrobuses.

En 1905, el contrato entre el municipio de la ciudad y la Compañía del Ferrocarril Urbano se sustituye para pasar de la tracción animal a la eléctrica. En 1906 entra en funciones el tranvía eléctrico que conecta los diversos barrios de la ciudad.

Se construyen edificios públicos y grandes avenidas que salen fuera de los límites que implantaba la muralla, en especial hacia los balnearios del sur. Asimismo, se desarrollan las primeras urbanizaciones tanto dentro como fuera de la muralla.

Con estos cambios, finalmente, se desdibujan los límites de la traza colonial. La antigua Plaza Mayor se convierte en la Plaza de Armas y pasa de ser de un lugar de encuentro y comercio a un espacio en el cual se realizan las ceremonias del Estado republicano.

De 1909 a 1912, durante el primer período gubernamental de Augusto B. Leguía, el Ejecutivo empieza a tomar a su cargo labores específicas del ámbito municipal. Dicta una serie de resoluciones supremas que abarcan asuntos urbanos y relacionados con la edificación.

En el segundo período gubernamental de Don José Pardo (1915-1919) se prolonga la Avenida de la Colmena, se forma la planta de la Plaza San Martín, creada por ley 2513 del año 1917 y se inician las expropiaciones necesarias. Por otra parte, el Municipio de Lima trata de hacer frente a lo referente al saneamiento de la capital.

En 1916, Luis Miró Quesada, encargado de la Alcaldía, presenta un proyecto para dotar de agua potable, pavimentos y de una red de canalizaciones a la capital.

En el censo de 1908 la población de Lima era de 140.844 habitantes. Su territorio alcanzaba 1.292 hectáreas, es decir 158 moradores por hectárea habitable. Las calles y plazas ocupaban el 25% de la superficie útil total. Sólo un 10% de las construcciones tenía dos pisos. En lo que se refiere a la vivienda, 477 por mil de ellas estaban superpobladas (la mitad de los pobladores de Lima vivían en “callejones”; 295 por mil eran suficientes; 88 por mil amplias y 38 por mil muy amplias.

En 1919 se efectúa un nuevo censo, el cual nos dice que ahora la ciudad cuenta con 176.000 habitantes y la superficie urbana ha llegado a las 1.430 hectáreas. El porcentaje de espacios libres es del 29 %. Las construcciones de un solo piso constituyen el 80 %⁸⁰.

Este proceso de modernización conlleva un gran crecimiento demográfico sumado al traslado de los habitantes de la costa y sierra central. Las estadísticas vitales empiezan a mostrar que los nacimientos superan a las muertes, dando inicio al proceso de crecimiento vegetativo de la población que caracteriza al siglo XX.

Posteriormente las grandes migraciones internas, después de la II Guerra Mundial habrían de completar la transformación de la población limeña, que pasó de ser criolla y afroperuana a una realidad mucho más andina. En el centro de la ciudad han permanecido los pobres, donde se acentúa el proceso de “tugurización” de las viviendas, mientras que la clase acomodada se fue trasladando a los distritos del sur.

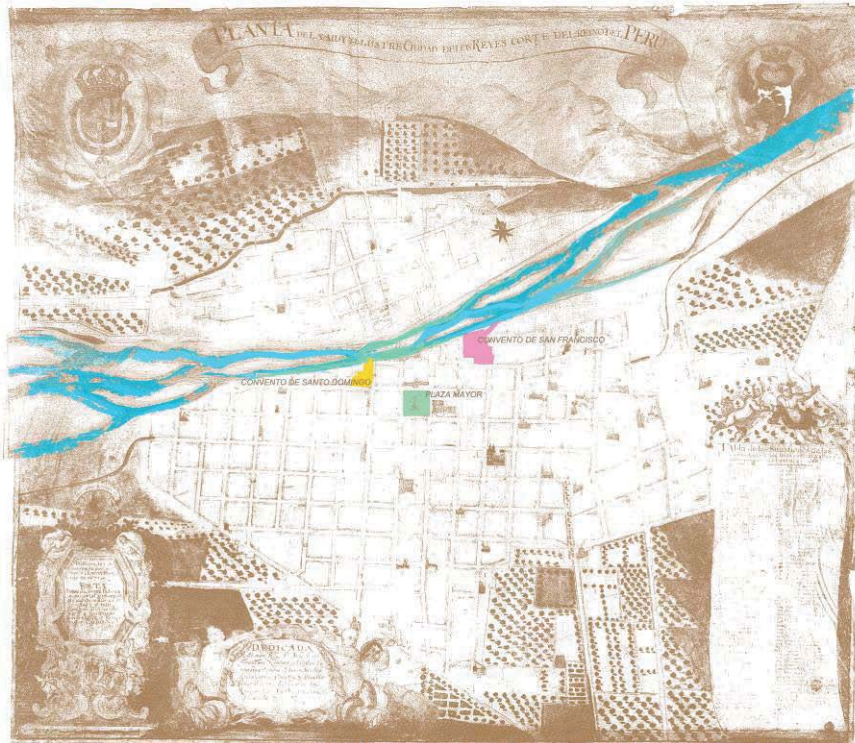
⁸⁰ HARTH-TERRÉ E., “Lima contemporánea” en *Lima en el IV Centenario de su Fundación. Monografía del Departamento de Lima*, Editorial “Minerva”, Lima, Perú, 1935, s. n.

CONCLUSIONES

La evolución urbana de Lima, antecedentes históricos, se remonta a la fundación española de la ciudad el 18 de enero de 1535. En ese momento, el conquistador Francisco Pizarro dispuso la primera conformación física y distribución espacial de la futura urbe. Para ello contaba con las ordenanzas que reglamentaban el proceso de formación de ciudades españolas en el Nuevo Mundo. Estos reglamentos se orientaban por modelos renacentistas para diseñar ciudades muy regulares, basadas en una distribución en forma de cuadrícula alrededor de una plaza central.

Sin embargo, Lima no resultó una aplicación muy fiel de las ordenanzas españolas. En efecto, la plaza central no ocupa una posición al medio de la urbe, sino que se halla excéntrica prácticamente pegada a uno de los lados, el río Rímac. La posición de la ciudad con respecto al río resultó fuente de los cambios que hacen específica a Lima en la historia del urbanismo español en Latinoamérica. Como vimos, la plaza central está colocada en posición excéntrica, además las calles que estaban orientadas del sudeste al noroeste procurando así una mejor circulación de aire, estaban también provistas de acequias que tomaban el agua del río y la llevaban al área agrícola. De esta manera, las calles fueron esenciales para el aseo e higiene urbana de los primeros siglos coloniales.

Asimismo, dos importantes conventos coloniales se ubicaron precisamente en las dos tomas de agua que se hallaban en zona urbana. Uno es el convento de San Francisco y el otro el Dominico. Ambas enormes construcciones religiosas dominaron entonces el frente de río y no se desarrolló una alameda civil. Estas dos estructuras religiosas estaban asentadas sobre el terreno de olvidados adoratorios de los indígenas, que celebraban las antiguas bocatomas. Éstas pasaron a depender de los conventos españoles.



En este plano muy antiguo de "La ciudad de Los Reyes", se esquematizan los dos conventos coloniales junto a las dos tomas de agua del río. En amarillo Santo Domingo, en rosa San Francisco y en verde la Plaza Mayor.⁸¹

En efecto, todo el sistema de regadío había sido construido por las sociedades prehispánicas, que habían trabajado bastante para controlar la hidráulica y aumentar las tierras bajo regadío. Esos canales han seguido en uso hasta el siglo XX, aún hoy hundidos y sumergidos siguen actuando bajo la superficie. Fueron parte del basamento indígena de la ciudad española.

Por otra parte, los adoratorios fueron esenciales en el paisaje que conquistaron Pizarro y sus acompañantes. Aunque era un área esencialmente rural, la población prehispánica había sido numerosa y el valle estaba densamente poblado. Luego sobrevino la catástrofe demográfica y la población, a causa de enfermedades para las cuales carecía de defensas, se redujo considerablemente. Sólo sobrevivió al primer siglo de la conquista un indígena de cada doce que había cuando llegaron los conquistadores. Al producirse esta catástrofe, el gobierno

⁸¹ Plano de 1674 delineado por Bernardo Clemente Príncipe. El original pintado en colores se encuentra en la Biblioteca del Congreso en Washington y puede considerarse como el más antiguo plano total de Lima, ya que sólo existen en el Archivo de Indias planos parciales del centro de la ciudad levantados en 1611 y 1626. (Biblioteca del Congreso en Washington).

virreinal redujo a la población aborígen en determinados puntos y el valle de Lima quedó vacío y libre.

Pero, si la población se redujo drásticamente, sobrevivieron sus templos, llamados “huacas” en lengua quechua, término que ha pasado al castellano del Perú. Ellas eran mudos testimonios de un pasado lleno de construcciones y de edificios dedicados a sus dioses. Las huacas eran muy numerosas, se calculan en más de mil las construcciones religiosas prehispánicas de distinta jerarquía solamente en el valle de Lima. Es por esto que el trazado español tuvo que adaptarse a una superficie que no estaba vacía, sino que contenía numerosas huellas de una ocupación humana anterior.

Si bien es cierto que ante, este panorama, los españoles se adaptaron, también tuvieron las manos libres, porque había monumentos, pero a su vez, la gente había disminuido radicalmente. Dispusieron del espacio a su disposición y ordenaron una cuadrícula bastante perfecta, ya que estaba integrada por manzanas regulares de cien metros por lado. Al frente de las iglesias un atrio acompañado por una pequeña plazuela y una pileta como elemento ornamental, formaba el espacio público colonial, fuertemente vinculado al uso religioso.

Un factor determinante en la configuración de la Lima urbana durante los siglos coloniales fue la presencia de terremotos. Varios terremotos la destruyeron durante esos siglos. Incluso hubo un gran sismo, el del 1746, acompañado por un maremoto que se llevó íntegramente al puerto de El Callao. En aquella ocasión pereció el 10% de la población y sólo quedaron en pie unas cuantas casas y apenas una iglesia recientemente construida. A partir de entonces, las viviendas y las iglesias se construyeron con adobe y quincha, dejándose de emplear la piedra que había sido el material preferido de los españoles. Las alturas máximas de las viviendas fueron reguladas y surgió una ciudad nueva, y más ligera que la primera colonial. Ese cambio fue esencial porque significó la reaparición por todo lo alto de los materiales de construcción utilizados en este territorio desde las primeras culturas de las costas del Perú. Fueron estos los materiales que habrían de sobrevivir como la base de toda construcción urbana a lo largo de todo el siglo XIX, y comenzando el siglo XX, se irían dejando de lado con la introducción del uso del ladrillo y el cemento.

Otro elemento urbano, fue el sistema de murallas que rodeaban a la capital, como dice Macera “la única gran obra urbanista” del siglo XVII. Fueron construidas con adobe y estaban rellenas de material de desmonte. No lucían elegantes sino que eran toscas defensas para alejar a los piratas que de cuando en cuando aparecían por el océano Pacífico, para intentar pillar la plata proveniente de la minería peruana. Cumplieron su cometido y fueron el límite externo de la ciudad.

Algunas puertas de entrada bastante bien terminadas completaban el trazado del sistema de las murallas.

Durante el siglo XIX, en plena era del guano, cuando abundaba el dinero en el Perú, el gobierno de José Balta adoptó la decisión de derribar las murallas. En ese momento, quedó libre un anillo exterior considerablemente ancho. Ese anillo dio origen a un sistema de grandes avenidas y alamedas que circundan el centro antiguo colonial. De este modo, el centro colonial halló un sistema vial de escape precisamente en el momento en que la antigua ciudad de peatones estaba dejando paso a la nueva ciudad, donde ya se hacía necesario un nuevo sistema de transporte colectivo.

Lamentablemente, junto con las murallas fueron derribadas también las puertas que eran construcciones bastante finas, y en este espacio se crearon nuevos espacios públicos. El primer monumento del siglo XIX erigido fuera de las murallas en el antiguo emplazamiento de la portada que iba a El Callao, fue el monumento a la victoria del Combate del Dos de Mayo, de 1866. En ese año, las fortalezas de El Callao habían rechazado el ataque de la armada española, que se tuvo que retirar maltrecha. Fue considerada la primera gran victoria de las armas peruanas y como aún se vivía en la era del guano, se erigió un primer gran monumento republicano. Este monumento tendría larga influencia sobre los espacios públicos de la ciudad, ya que fue la base para el trazado de ejes axiales y perspectivas de monumentos al estilo de París.

Asimismo, el derribo de las murallas fue el punto de partida de la planificación urbana. En efecto, la municipalidad de Lima aprobó en 1872, el primer plan regulador de la ciudad republicana. Hasta entonces, las normas seguían siendo las ordenanzas coloniales, contenidas en las famosas Leyes de Indias. La importancia de esta nueva norma significó la articulación del estado republicano con el desarrollo urbano.

Durante el siglo XIX, el crecimiento poblacional de Lima siguió siendo lento, aunque atrajo a más migrantes que en los siglos anteriores. Aparecieron colonias de extranjeros, fundamentalmente europeos, pero también asiáticos, que incrementaron la variedad étnica y cultural del país. Asimismo, la era del guano atrajo una migración del interior del país hacia la capital y, por lo tanto, a finales del siglo XIX, unas 150,000 personas vivían en Lima. Tomando en cuenta que en 1800 habían sido apenas 60,000 los habitantes, pues resultaba que el crecimiento si bien era lento en contraste con las cifras que vendrían luego, durante el siglo XX, sí era considerable y Lima era bastante más extensa y lucía mucho más moderna que cien años atrás.

Aún no se había atravesado por la transición demográfica y como consecuencia la población crecía exclusivamente por migración,

puesto que el crecimiento vegetativo era negativo. Pero, el siglo XIX cerró al alza, tanto en términos demográficos como también urbanos, dando signos que el país se recuperaba luego de la desastrosa Guerra del Pacífico (1879-1883), que el Perú había perdido ante Chile.

El surgimiento de las nuevas avenidas, y su expansión hacia el suroeste, habrían de jugar un papel crucial en el desarrollo urbano de la Lima moderna, también surgieron urbanizaciones situadas al otro lado de las antiguas murallas. En este caso, se trató de los nuevos barrios de La Victoria y de Breña, que habrían de ser pioneros de la expansión urbana de Lima extramuros.

Estas transformaciones apuntaban a la modernidad al estilo occidental. Uno de sus factores era la relativa consolidación del estado nación, que fue organizando sus fuerzas para encarar el crecimiento urbano. Antiguamente la tradición indicaba que la municipalidad se encargaba de todos los asuntos urbanos. Esas municipalidades provenían de la era colonial y habían continuado operando durante el siglo XIX. Pero, al terminar esta centuria, el estado central organizó sus fuerzas y creó el ministerio de Fomento, como nuevo ente encargado de fomentar el desarrollo nacional. Este ministerio centralizó la promoción gubernamental de la actividad económica, la construcción de puentes, carreteras, plantas eléctricas y por ese camino se involucró directamente con el crecimiento urbano. De este modo, al comenzar el siglo XX, el panorama urbano era mucho más complejo y estaba comenzando la gran etapa del desarrollo de la Lima moderna que continúa hasta el día de hoy. El final del siglo XIX asemeja una bisagra que conecta la Lima colonial con la moderna.

