

Biblio3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona.
ISSN: 1138-9796.
Depósito Legal: B. 21.742-98
Vol. XXII, núm. 1.198
15 de mayo de 2017



Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910.

Francisco Javier Navarro Jiménez
Centro de Investigación y Docencia Económicas
francisco.navarro1884@gmail.com

Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910 (Resumen)

Durante la segunda mitad del siglo XIX la ciudad de Lima asistió a un proceso de modernización urbana donde los esquemas espaciales asociados al Antiguo Régimen, comenzaron a transformarse y se establecieron nuevas pautas para el desarrollo de la ciudad del siglo XX. La modernización estuvo impulsada por el urbanismo moderno, por la circulación de las ideas del positivismo y por el desarrollo del liberalismo económico y político. También influyeron los ánimos de reconstrucción nacional posteriores a la Guerra del Pacífico, el fenómeno migratorio en todas sus escalas, así como la inserción en el territorio de los servicios, innovaciones e infraestructuras asociadas a la Segunda Revolución Industrial. El artículo describe diversos aspectos espaciales e históricos de esta modernización. El objetivo es mostrar que la Lima finisecular cristalizó el espíritu del tiempo del mundo atlántico, el del mundo andino y el de la ciudad misma en un período de grandes transformaciones globales.

Palabras clave: ciudad, modernización urbana, Lima, siglo XIX.

From the demolition of the wall to the electrified trams: elements for the urban modernization of Lima city, 1869-1910 (Abstract)

During the second half of the nineteenth century the city of Lima attended an important urban process of modernization which broke spatial schemes associated with the Spanish *Ancien Regime*. This process produced new spatial patterns for the twentieth century Lima's urban development. This modernization was propelled by the modern urbanism, by the ideas of positivism and by both economic and political liberalism. The transformations of the city also were stimulated by the national reconstruction phase after the Pacific War, by the phenomenon of migration at all scales, and by the insertion in territory of services, innovations and infrastructures, all of them associated with Second Industrial Revolution. This paper describes various spatial and historical aspects of this urban modernization. The aim will be show how Lima at the turn of the century crystallized the spirit of the age from the both Atlantic and Andean worlds, but also from the local spirit of the city in a period of big global transformations.

Key words: city, urban modernization, Lima, Nineteen-century.

Emprendido a finales de la década de 1860, el proyecto modernizador de la ciudad de Lima estuvo impulsado por las élites exportadoras del guano y por los ánimos de progreso material instalados en el seno del Estado peruano. Fue en este periodo, cuando el casco antiguo de Lima sufrió las transformaciones espaciales más importantes en tiempos republicanos. La acumulación de capital derivada de la monoexportación no duró mucho tiempo y a finales de la década de 1870 el proyecto de ensanche de la ciudad se vio interrumpido por la Guerra del Pacífico. Como consecuencia del conflicto, los territorios costeros meridionales del Perú pasaron a manos chilenas y dejaron de aportar el valioso guano y el salitre que se vendían por todo el mundo. La ciudad de Lima fue ocupada y saqueada por el ejército chileno en 1881 y la empresa modernizadora de las élites mercantilistas peruanas se mantuvo en vilo hasta el término de la guerra.

Una vez firmado el Tratado de paz de Ancón en 1883, se pusieron en marcha estrategias de reconstrucción nacional donde Lima ocupaba un lugar preponderante. De a poco la ciudad se benefició de la estabilidad política y económica de los años de la posguerra y la modernización urbana retomó sus tintes materiales. A través de la liberalización del espacio central, la antigua ciudad clerical se fue secularizando. En sus márgenes se fundó el primer barrio obrero y el Estado decretó la creación de las primeras academias de ciencias modernas que funcionaron sobre predios desamortizados. Con la energía eléctrica, los tranvías y los ferrocarriles, la periferia de vocación agraria se transformó en urbanizaciones ortogonales y la modernización alcanzó los balnearios de la Costa Verde en forma de pequeña propiedad privada, con jardines y palacetes de arquitectura ecléctica.

Ya en la Lima finisecular, bajo el régimen de la República Oligárquica, se instalaron las primeras industrias que de a poco fueron sustituyendo diversos productos de importación que colmaban los establecimientos de la ciudad. En esta primera industrialización y en la generación del mercado interno, estuvieron presentes los ánimos emprendedores de los inmigrantes europeos, así como los del Estado, a través de las obras públicas que promovían el desarrollo de las artes industriales.

Este trabajo describe y analiza diversos elementos espaciales e históricos del proceso de modernización urbana por el que atravesó la ciudad de Lima durante la segunda mitad del siglo XIX. El proceso se vio impulsado por el urbanismo moderno, por la circulación de las ideas del positivismo, así como por el desarrollo del liberalismo económico y político con fuertes manifestaciones territoriales. De la misma forma influyeron los ánimos de reconstrucción nacional posteriores a la Guerra del Pacífico, el fenómeno migratorio, así como la inserción en el territorio de los servicios, innovaciones e infraestructuras asociadas a la Segunda Revolución Industrial. El trabajo se desprende de una investigación comparativa más amplia sobre las modernizaciones urbanas que tuvieron lugar en las ciudades de América Latina durante la época. Para su elaboración se consultaron documentos históricos y bibliográficos albergados en archivos y bibliotecas de la ciudad de Lima gracias al apoyo de CONACYT-México.

Producción del espacio y modernización urbana en las ciudades finiseculares de América Latina

Las décadas de la segunda mitad del siglo XIX resultan angulares en los procesos de producción espacial de las ciudades de América Latina, especialmente en lo que respecta a los patrones de urbanización, localización de la industria y acceso a infraestructuras y servicios que se desarrollaron ulteriormente en el siglo XX. Dichos procesos ayudan a comprender de

manera integral fenómenos actuales como la fragmentación socio-espacial, el recambio residencial, la patrimonialización de los centros históricos, o los procesos de degradación y elitización de los barrios centrales de las ciudades en la región.

Contrariamente a lo que se piensa sobre el desarrollo histórico de estas ciudades, podemos afirmar que entre las décadas de 1870 y 1930, los procesos de modernización urbana de las grandes capitales de América Latina, se desarrollaron de manera casi paralela en el tiempo a los de las ciudades europeas mediterráneas. Estas modernizaciones tuvieron como contexto principal el periodo de consolidación de los regímenes liberales. Sus manifestaciones más importantes fueron las grandes transformaciones socio-espaciales, generadas por los impactos técnicos de la Segunda Revolución Industrial y por las ciencias modernas como el urbanismo. Todo ello se desarrolló en favor de la gestión de la industrialización, del saneamiento de las crecientes poblaciones urbanas y de la apertura de la ciudad a la circulación de bienes, personas, capitales e ideas¹. A la postre, algunas de estas modernizaciones tuvieron importantes consecuencias sobre la estructura urbana de las ciudades. En el caso concreto de Lima, la más importante fue la paulatina ruptura de los esquemas espaciales asociados al Antiguo Régimen virreinal.

Sin haberse industrializado de manera intensiva, en América Latina, las ciudades finiseculares cristalizaron las ideas de progreso material de sus gobernantes liberales. Así mismo, las élites mercantilistas se integraron al modelo de producción capitalista moderno, ya fuese como exportadores de materias primas, como emprendedores industriales, o como consumidores de los bienes producidos por la industria y la tecnología de la época.

Estados y élites nacionales, vieron en las experiencias de modernización urbana de las capitales europeas, un paradigma de ruptura y transformación del pasado, materializado en la ciudad, que respondía a sus necesidades políticas y de clase, permeadas principalmente por el liberalismo económico y, un poco más tarde, dominadas por el positivismo y las ciencias modernas².

Caracterización de los espacios de la modernización urbana en Lima

La modernización urbana de Lima se manifestó a través de un diálogo constante entre dos espacios muy diferentes. El primero que describiremos es el antiguo casco fundacional de la ciudad, que hasta la primera mitad del siglo XIX se distinguió por conservar la tradicional traza urbana colonial basada en su damero central o Damero de Pizarro. Su paisaje era el de una ciudad clerical, bañado de cúpulas, campanarios, monasterios, abadías, atrios y claustros. Durante las décadas ulteriores, este antiguo casco fue objeto de diversas obras que aluden a su modernización, siendo su apertura y ensanche una de las más importantes.

¿Realmente existió la idea del ensanche en Lima?, ¿qué características tuvo?

Hacia mediados del siglo XIX, en Europa florecieron las ciencias y técnicas modernas vinculadas a la organización de la ciudad y de sus espacios. En ese contexto, los cascos antiguos y sus periferias en proceso de industrialización, se convirtieron en objeto de numerosos planes de reforma urbana y de ensanche por parte de ingenieros, urbanistas y

¹ Capel, 2009.

² Sánchez de Juan, 2000.

políticos.

En sus inicios, las reformas urbanas estuvieron fuertemente influidas, en un nivel teórico, por la experiencia pionera del Barón Haussmann y las demoliciones del centro de París. Sin embargo, prácticamente ninguna de estas reformas se llevó a cabo fuera del territorio francés, debido a las limitaciones que el modelo parisino encerraba en sí mismo. Además, porque los contextos políticos nacionales, en los que unas y otras fueron concebidas, no eran los mismos o se habían transformado para la segunda mitad del siglo. Aunado a eso, la entrada en escena del capitalismo industrial, fue factor para el surgimiento de nuevas formas de utilización del espacio central de las ciudades y de sus territorios periféricos, en función de las nuevas formas de propiedad privada que tuvieron detractores organizados, como en el caso de los propietarios de predios en el centro de Barcelona. Los fracasos entre quienes plantearon reformas de saneamiento urbano, bajo el esquema de la demolición y la reedificación dentro de los cascos antiguos, son diversos, por ejemplo: el del puerto de Marsella, la ciudad de Nápoles o el proyecto finisecular de Ángel José Baixeiras para el *casc antic* de Barcelona³.

Diferentes a los intentos de *haussmanización*, las ideas del *L'Eixample* que se practicaron en el Plan Cerdá para la ciudad de Barcelona a partir de 1859, o las del *Projecto de engrandecimento da cidade de Lisboa* del año 1870,⁴ guardaron mayores similitudes con lo sucedido en la ciudad de Lima. Aunque en el caso de esta última el plan de ensanche no fue tan ambicioso ni tan elaborado como el Cerdá, la idea de una nueva forma de crecimiento urbano asociado a la Revolución Industrial y al poder burgués más allá de los antiguos límites espaciales de la muralla⁵, se encontraban presentes en el proceso de modernización urbana de la capital del Perú.

Otra similitud que compartía el caso de Lima con los de Barcelona y Lisboa, era la necesidad de resolver de manera pragmática las problemáticas espaciales y demográficas derivadas de la densificación del tejido urbano. Así, la paulatina industrialización y el aumento de la población en condiciones de hacinamiento y precariedad, impuestas por la muralla en estas ciudades, fueron claves para su apertura a través del plan de ensanche, que además de la construcción de una nueva ciudad en las afueras del casco antiguo, contemplaba la apertura de grandes avenidas y la inserción de redes de servicios urbanos⁶.

Bajo esas premisas, diremos que en la ciudad de Lima existió una clara idea de ensanche, donde el casco antiguo se encontraba rodeado por una muralla, ésta se demolió, se planearon la apertura y alineación de nuevas calles y avenidas a través de un plano regulador. Las obras liberaron al núcleo fundacional de su encierro y permitieron el ensanche de sus límites espaciales a través de la urbanización, ya fuese en la forma de fraccionamientos habitacionales, áreas fabriles, o nodos de transportes, plazas y alamedas. Esa apertura material del espacio también representó una ruptura con el pasado más tradicional de la ciudad y con el antiguo orden socio-espacial impuesto durante los siglos de la Colonia y que se manifestaba fuertemente en la configuración de la ciudad.

Además del ensanche, la modernización del casco antiguo se caracterizó por la introducción de servicios públicos y privados como la electrificación, el sistema de drenaje y agua potable, la remoción e higienización de las plazas públicas, la reutilización o construcción de nuevos

³ Sánchez de Juan, 2000.

⁴ Barata, 2009.

⁵ Magrinyá, 2009.

⁶ Arroyo; Cardoso, 2009.

espacios seculares destinados al ocio, el comercio, la pequeña industria, el trabajo y los servicios financieros. Así mismo, se introdujeron infraestructuras del transporte como las líneas electrificadas del tranvía, se construyeron estaciones de ferrocarril y se mejoraron las comunicaciones, desde el telégrafo y hasta la introducción de las líneas telefónicas para usos estatales. La arquitectura fue otra manifestación espacial de esta modernización, sobre todo a través de la utilización de nuevos materiales derivados de la industria para la construcción de edificios, estaciones, pasajes y demás estructuras basadas en el hierro, el vidrio y el hormigón.

El otro espacio que debemos describir para entender la modernización de Lima, fue la periferia inmediata al casco antiguo, los territorios donde se fueron asentando las industrias, los complejos de servicios y los nodos de transporte. Sobre estos también se proyectaron los primeros fraccionamientos construidos para la residencia de los miembros de la oligarquía nacional que otrora habitaron el núcleo fundacional, pero también para los emprendedores extranjeros y para el creciente número de obreros.

Estas formas de urbanización eran nuevas para la época y consideradas modernas en tanto que rompían con dos paradigmas bien arraigados en las ciudades de América Latina. Por un lado, transformaron la forma tradicional de habitar el núcleo fundacional de las ciudades, al mismo tiempo que desplazaron a los detentores del poder económico y político, hacia las nuevas áreas residenciales y comerciales. Por otra parte, para la construcción de esos nuevos espacios se emplearon técnicas y conocimientos urbanísticos que se difundieron a ambos lados del Atlántico. Ya fuese a través de revistas, libros y personal técnico, lo cierto es que las ideas del urbanismo moderno como la zonificación residencial e industrial⁷, se materializaron sobre los antiguos terrenos que, hasta antes de su urbanización, no formaban parte de la ciudad de Lima, sino de las haciendas, reducciones de indios y fincas rústicas del Clero católico, todos ellos con vocación agraria.

Lima, su muralla y el ensanche

Los primeros antecedentes de la expansión de la ciudad, así como de sus transformaciones materiales más importantes, comenzaron a proyectarse pocos años antes del inicio de la guerra con Chile. Estos primeros proyectos urbanísticos y obras de ingeniería fueron iniciativas planteadas por el Estado que, como en los casos de la generación y distribución de la energía eléctrica, del ensanchamiento de las líneas de telégrafo y de los transportes como el ferrocarril, fueron concesionadas tanto a empresas de capital privado, como a individuos, ingenieros, arquitectos y urbanistas que en algunos casos se encargaron de elaborar y desarrollar soluciones para problemáticas específicas que aquejaban a la ciudad. En otros tantos casos, estos emprendedores con ideas científicas y de progreso, fueron estimulados por la especulación y el enriquecimiento que podrían generar los nuevos rubros de los transportes, las comunicaciones, la demolición, la proyección y la construcción ligados al crecimiento de la ciudad bajo el discurso de la modernidad.

Un caso emblemático de aquellas obras fue la demolición de la antigua muralla. Esta fortificación, que rodeaba la ciudad de Lima, fue construida a lo largo de la década de 1680 bajo la gestión del Virrey Melchor de Navarra. El propósito de su edificación, en aquel momento, era la protección de la ciudad de los constantes ataques y pillajes cometidos por los piratas que navegaban entre los puertos del Norte de Chile y El Callao. La obra le fue

⁷ Capel, 2009.

encargada al Cosmógrafo Mayor del virreinato del Perú, Juan Ramón Koenig, quien proyectó una muralla de 14.000 varas de longitud, treinta y cuatro baluartes y cinco portadas⁸.

Casi dos siglos después, la muralla se convirtió en un espacio de marginación para quienes habitaban entre sus recovecos y baluartes, los cuales, además, eran utilizados como refugio para los “malhechores” de la ciudad. Para muchos limeños la muralla se había convertido en un lugar degradado e insalubre, debido a la gran cantidad de personas que la utilizaban como letrina pública y que se servían de sus muros para acumular gran cantidad de basura⁹.

La situación de degradación e insalubridad no sólo tocaba a la muralla misma, sino que también tenía implicaciones sobre el desarrollo de la vida en la ciudad. A finales del verano del año 1868 se detectó una importante epidemia de fiebre amarilla. La epidemia fue tan fuerte, que la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima propuso con urgencia al presidente interino de aquel momento, el General Pedro Diez Canseco, la construcción del nuevo hospital “Dos de Mayo”, donde se atendiesen las diferentes situaciones de insalubridad que aquejaban a la ciudad amurallada. Para el mes de agosto del mismo año, el entonces presidente José Balta, inauguró las obras del hospital y con ello una serie de transformaciones urbanas que a la postre quedarían truncadas por el inicio de la guerra¹⁰. A pesar de ello, estas representaron la piedra angular de la futura expansión de la ciudad entre los años de la posguerra y el Oncenio de Augusto Leguía, ya bajo el régimen conocido como la República Oligárquica.

Apenas un año después de la epidemia de la fiebre amarilla, la decisión de demoler la muralla a la que se le atribuían muchas de las problemáticas de los habitantes de Lima, marcó un importante hito en la historia de la ciudad. Esta demolición fue decretada por el presidente José Balta en el documento con fecha del 1 de diciembre del año 1869¹¹. Aun cuando el decreto fue emitido diez años antes del comienzo de la guerra y las obras concluidas a finales del año 1872, el documento se convierte en una importante fuente para el análisis de la modernización de la ciudad por diversas razones. Por un lado, muestra una serie de consideraciones previas a la demolición de la muralla que intentan justificar y promover un proyecto explícito de ensanche y crecimiento más allá de la antigua ciudad virreinal. Por otra parte, en él se establece el precedente urbanístico más importante para la futura expansión de la ciudad y refleja en alguna medida la circulación de unas primeras ideas acerca del papel del progreso material de la ciudad en el desarrollo de la sociedad y de la República. Ideas que posteriormente serían retomadas durante los años de la reconstrucción y sobre todo durante la consolidación del crecimiento urbano de la Lima de fin de siglo.

Este decreto contemplaba la demolición de las murallas y baluartes que circundaban la ciudad, exceptuando de esta destrucción únicamente las portadas de Maravillas y del Callao. Ambas construcciones aduanales sobrevivieron a la demolición muy probablemente debido a la relevancia de su localización y a la función que éstas cumplían comunicando por sus extremos al casco virreinal. Como muestra el “Nuevo Plano de la ciudad de Lima” (figura 1) levantado por M. Bolognesi seis años antes del decreto presidencial, la portada del Callao se encontraba en el Cuartel 4º, en la desembocadura de la calle Moquegua, hoy Plaza Dos de Mayo y era la salida más importante que históricamente se había utilizado para ir al puerto.

⁸ Benavides, 1988, p.47.

⁹ Sifuentes, 2004, p. 227.

¹⁰ Delgado, 2000, p. 25.

¹¹ “Decreto presidencial de José Balta”, 1 de diciembre del año 1869, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, Archivo histórico del Congreso de la República del Perú, en adelante AHCRP.

Por su parte, la portada de Maravillas se situaba en el Cuartel 3°, al Noreste de la Plaza de Armas y al final de la calle Ancash [sic.]¹², frente al actual Templo del Santo Cristo de las Maravillas¹³.

En esta última portada se concentraban importantes grupos de personas que llegaban desde los Andes Centrales, entre ellos había comerciantes y arrieros que dieron lugar a numerosas huertas, tambos y corrales para animales de carga. Esta centralidad de la portada también fue el motivo del establecimiento de no pocos conventos, monasterios e iglesias alrededor de la construcción durante casi todo el siglo XVIII y los primeros años del XIX¹⁴.

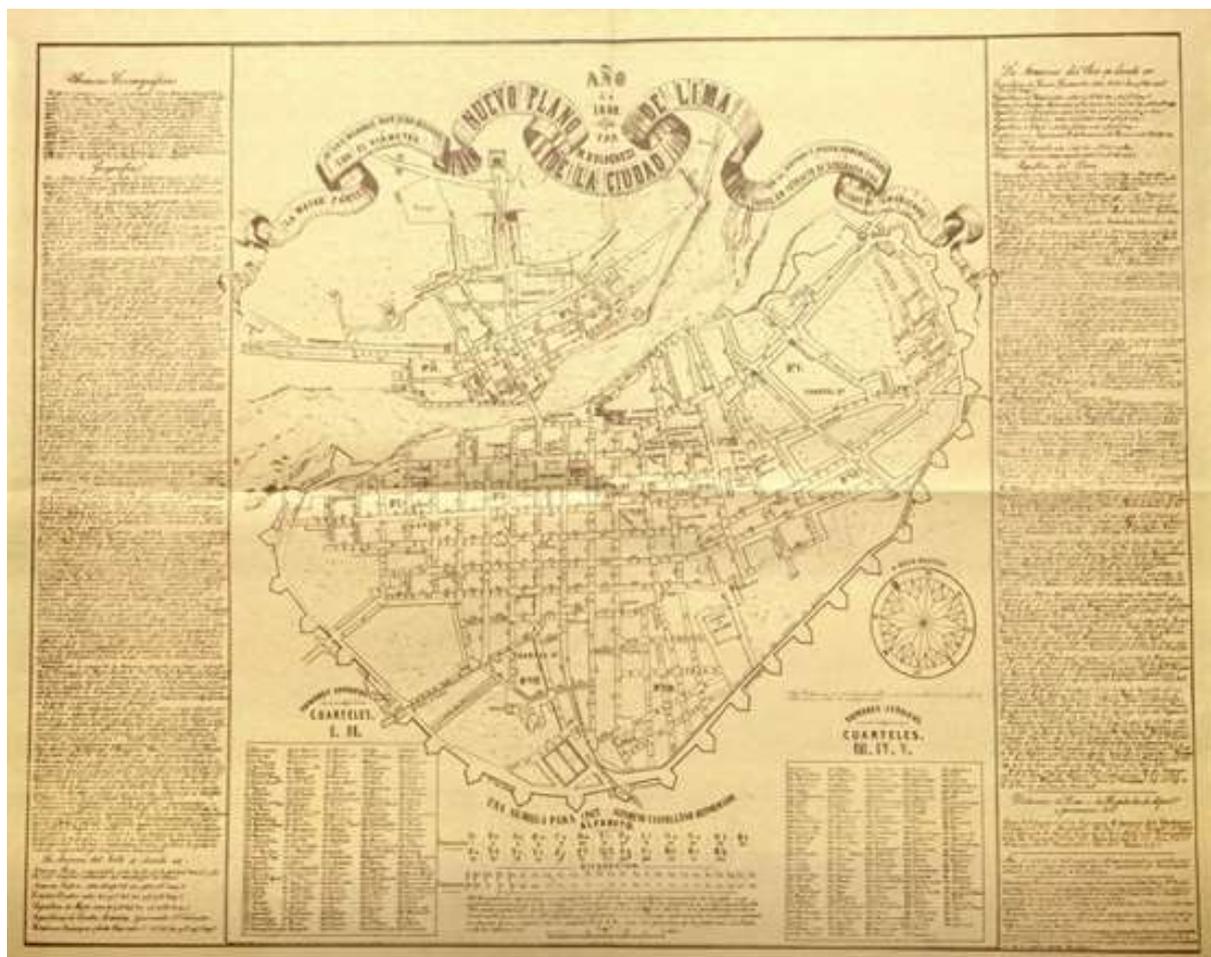


Figura 1. Nuevo Plano de la ciudad de Lima. Año de 1862 por M. Bolognesi

Fuente: Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú.

Ahora bien, en cuanto al decreto del presidente José Balta, veamos que las Consideraciones 1° y 2° se refieren a la constante alza de los costos en el arrendamiento de los fundos urbanos, derivado del aumento en la demanda por parte de los habitantes de la ciudad:

1°. Que el subido precio de los arrendamientos que en la actualidad se exige por los fundos urbanos ubicados en esta capital [sic], coloca á una porcion considerable de sus habitantes [sic.], en dificultad de poderse proporcionar la localidad que necesitan....

¹² La nomenclatura de esta calle ha sido tomada textualmente del plano citado, pudiendo no coincidir con el topónimo “Ancash” que actualmente se utiliza para nombrar divebrios lugares, calles y jirones en el Perú.

¹³ “Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi”, Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú, en adelante CMPBNP.

¹⁴ Panfichi, 1995, p.29-30.

2° Que la constante tendencia á la alza del arrendamiento de dichos fundos, proviene entre otras cosas, de la necesidad en que se encuentra la población de vivir reconcentrada en el interior de las murallas, que impiden la construcción de nuevos edificios y el ensanche á que está llamada la capital.

Como vemos, el desequilibrio entre oferta y demanda de fundos urbanos se le atribuye literalmente a la muralla que mantiene concentrados perimetralmente a los inmuebles y a la población, imposibilitando la construcción de nuevos edificios que amplíen la oferta deseada. En ese sentido, también vemos que por primera vez se plantea desde el Estado un decreto donde se contempla textualmente la idea urbanística del *ensanche* de la ciudad, demostrando que para esa década ya existía en Lima, en algún grado, la circulación de las nuevas ideas del urbanismo, así como una difusión de las experiencias de los ensanches de ciudades europeas de la época como las que ya hemos referido.

Por otra parte, en la 4° consideración del decreto se exponen dos importantes razones que abonan a la justificación del ensanche del casco antiguo:

4° Que 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...

Si bien la afirmación sobre el aumento de la población está basada en el último censo de la ciudad, en el decreto no se da mayor información al respecto, sin embargo, nosotros podemos inferir que se refiere al censo más cercano a la fecha, el del año 1862. A falta de datos precisos de la época, este censo ha sido reconstruido por el historiador Paul Gootenberg en su estudio especializado sobre demografía del Perú republicano donde para ese año la ciudad de Lima contaba con alrededor de 105,000 habitantes¹⁵, de los cuales la mayoría de los inmigrantes extranjeros eran, en el siguiente orden por cantidad: italianos, alemanes, españoles, franceses e ingleses¹⁶. Podemos leer que ambas razones del decreto se encuentran fincadas sobre el desarrollo del positivismo científico, específicamente sobre los avances de la Demografía a través del uso de la información generada por los censos, y por otra parte, a través de la medicina y las ideas higienistas de prevención de las enfermedades a través del saneamiento de la ciudad.

Particularmente interesantes son las Consideraciones 3° y 5° acerca de las motivaciones que da el Estado para el ensanche de la ciudad:

3° Que es un deber del Gobierno remover todos los obstáculos que se opongan al desarrollo y bienestar de la capital de la República...

5° Que el movimiento y rápido adelanto que se siente en todos los ramos de la industria pública, no permiten que la capital de la República, permanezca por más tiempo encerrada en tan reducido espacio, sin que el Gobierno proporciones los medios de su acrecentamiento [sic.], consultando á la vez su ornato y embellecimiento [sic.]...

En ellas vemos un discurso que gira en torno a ideas de progreso como el desarrollo y el bienestar, estrechamente ligadas al adelanto material de la industria y a la impresión de

¹⁵ Gootenberg, 1995, p. 8.

¹⁶ Bonfiglio, 1995, p. 45.

dinamismo que, derivada de ello, se percibía en la ciudad. Al mismo tiempo el Estado remarca la importancia de dotar a Lima de lo necesario para su crecimiento y expansión, en virtud del papel central que la capital juega en el desarrollo de la República.

Finalmente, en la segunda sección de este mismo documento, en sus artículos 1° al 6°, se decreta la conformación de una comisión de la Municipalidad de la ciudad y de dos ingenieros del Estado quienes serán los encargados de elaborar un proyecto urbanístico que contemple en primera instancia el levantamiento de medidas sobre el terreno, área y longitud que ocupa la muralla, sus baluartes y sus bastiones. A partir de este levantamiento se deberá proyectar el trazo de las nuevas manzanas, calles y rectas que ensancharán la ciudad. Esta misma comisión fue la encargada de fijar las áreas y lotes que serían vendidos a la propiedad privada, así como el costo de cada metro cuadrado de éstas.

En otro documento con fecha de 11 de septiembre de 1871¹⁷, se aprueban los planos y proyecto del ensanche de la ciudad de Lima. Los planos aprobados son atribuidos a Luis Sadá y a Manuel San Martín. De éste último sabemos únicamente que fue un arquitecto peruano del Estado a quien se le encargó la dirección y supervisión de diversas obras, como la canalización en el año 1855 del cauce de río que corría debajo del mercado central de La Concepción en Lima.¹⁸ Acerca del ingeniero Luis Sadá, la bibliografía existente le ha atribuido diversas nacionalidades, algunos dicen que perteneció a un amplio grupo de arquitectos e ingenieros franceses,¹⁹ otros aseguran que fue catalán,²⁰ por su parte el historiador Jean Piel indica que Luis Sadá Di Carlo fue un ingeniero chileno²¹.

De Sadá podemos decir que tuvo estrechas relaciones con el Estado durante la gestión del presidente Balta, pues además de ser el principal artífice del primer plano regulador de la ciudad de Lima que contemplaba su ensanche, encontramos que en otro decreto del año 1869 se le encomienda y se le garantizan todas las facilidades técnicas y monetarias para que construya el “Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental” sobre los antiguos terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz, unos 2 Kilómetros al Sur de la portada de Guadalupe y de la Estación de ferrocarril que partía hacia Chorrillos y la Costa Verde²².

Los planos levantados por Sadá, aunque se extraviaron durante la toma de la ciudad por parte del ejército chileno, fueron encontrados accidentalmente entre los documentos del archivo municipal muchos años después.²³ El más importante de ellos es el fechado en el año 1872 (figura 2) y constituye una importante obra cartográfica y urbanística para la historia de la modernización de ciudad de Lima.²⁴

¹⁷ “Aprobando planos urbanísticos y venta de terrenos en Lima”, 11 de Setiembre de 1871 [sic.], Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

¹⁸ “Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta 31 de Diciembre de 1859”, Tomo Sexto, Sección de Culto y Obras públicas-Aguas, Lima: Ministerio de Gobierno, 1861, p. 83.

¹⁹ Huapaya, 2009, p. 204.

²⁰ Joffré, 1999, p.187.

²¹ Piel, 1975, p.129.

²² “Creando una escuela con el nombre de Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental”, 9 de Noviembre de 1869, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

²³ Bromley, *et al*, 1945, p. 86.

²⁴ “Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá”, CMPBNP.

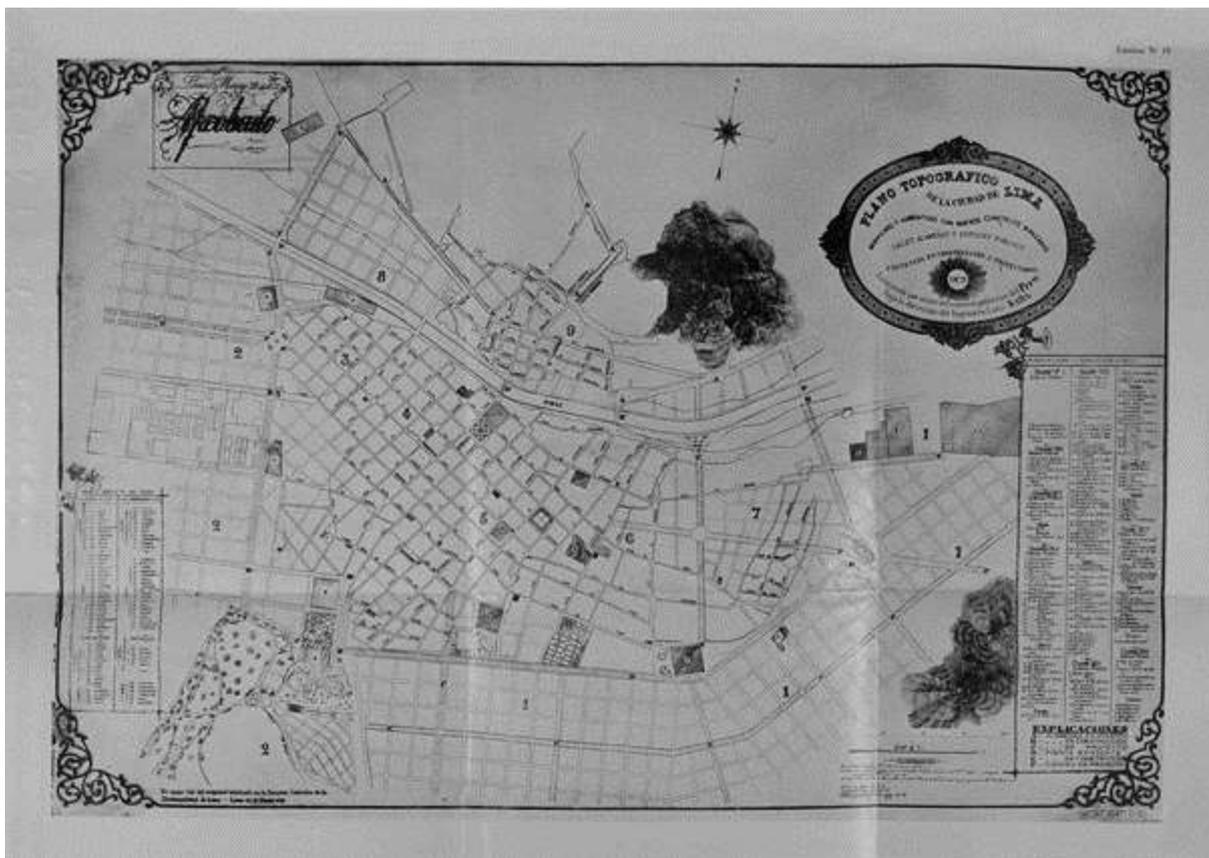


Figura 2. Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá.
Fuente: Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú

En ese plano pionero se trazan los lineamientos que siguió el contratista y urbanizador Henry Meiggs para demoler la muralla, para abrir espacios destinados a la construcción de las alamedas, calles, manzanas y avenidas.²⁵ A partir de esta primera idea que planifica y regula el ensanchamiento de la ciudad de Lima más allá de la muralla, se llevaron a cabo muchas de las grandes transformaciones que vendrían durante los años de la posguerra y durante la República oligárquica.

La Lima de fin de siglo: de la posguerra a la ciudad reconstruida

Algunos años después, la ciudad capital y El Callao -el puerto más importante de América del Sur en aquellos años- demostraron el papel importante que durante siglos habían jugado en la concentración del poder económico y político del Virreinato y de la República. Esa misma condición, que tanta riqueza y bonanza había generado para ambas urbes, fue la misma que las puso en la mira del ejército invasor durante los años de la guerra. Tal como había sucedido años atrás, en la ciudad de México y la ciudad de Asunción en Paraguay durante las guerras de expansión de sus Estados vecinos, Lima se integró de manera obligada a la historia internacional de la región asumiendo las importantes consecuencias de una guerra perdida principalmente por la oligarquía peruana. En el contexto de la Guerra del Pacífico, en enero de 1881, la ciudad fue ocupada y saqueada por el ejército chileno durante alrededor de dos años y hasta la firma del tratado de paz de Ancón en Octubre de 1883. Este escenario bélico

²⁵ Bromley, *et al*, 1945, p. 86.

tuvo grandes repercusiones en su morfología, en la economía y en su vida urbana. De todas ellas, a la ciudad y a sus habitantes, les tomó algunos años recuperarse.

En abril del año 1886, el geógrafo e historiador francés Marcel Monnier, atracó y desembarcó en el puerto de El Callao para comenzar un viaje hacia la costa Sur de Lima. Durante aquella misión auspiciada por la Sociedad Geográfica de París, Monnier relata en su diario de viaje las primeras impresiones que tuvo sobre de la ciudad. En ellas, a casi tres años del término de la guerra con Chile, el científico describe el ambiente de desolación, así como las condiciones de destrucción material con las que se encontró:

... no son sin embargo sino demasiado visibles en la capital y en sus inmediaciones. En un principio, inadvertidas por el extranjero, atraen pronto su atención, por poco que prolongue su estancia. Son, a tres o cuatro leguas hacia el sur, los escombros de Miraflores y Chorrillos, el *Trouville* peruano. Un amontonamiento de restos informes marca el emplazamiento de las villas alineadas a lo largo de esta espléndida playa. Todo lo que el enemigo no pudo llevarse ha sido aniquilado. Los demolidores pusieron en acción la mina y el hacha. Hicieron saltar los muros, arrasaron los bosquecillos, y, con este combustible sumado a las vigas, a los muebles despedazados, encendieron inmensas hogueras de celebración²⁶.

Aquella ciudad frente al mar que durante largos siglos aprovechó la bonanza de la plata, del oro, del guano y del salitre para erigirse como la una de las más bellas de la región, había quedado desnuda frente al fusil y el cañón de los acorazados chilenos; había visto consumarse el masivo desembarco que desde los vapores del vecino meridional lanzaron sobre ella. Lima se vio despojada de la arquitectura de sus balnearios en la Costa Verde, de los anales contenidos en la Biblioteca Nacional y de los balcones de cajón tallados en madera amazónica que miraban al Damero de Pizarro. A ese entorno de posguerra fue al mismo al que asistieron, no sin mucha desazón, personajes como el escritor costumbrista Ricardo Palma, quién más tarde durante los años de la reconstrucción sería el restaurador de la Biblioteca Nacional.²⁷ El activista político y escritor anarquista Manuel González Prada, detractor de Palma, también vivió los años de la guerra y la posguerra en Lima. De este contexto de derrota total fue de donde tomó la fuerza para radicalizar su crítica política en contra del caudillo Cáceres durante los años de la reconstrucción, y más tarde, contra Nicolás Piérola y el civilismo de la República oligárquica.²⁸ Parecía como si la ciudad misma exaltara los ánimos y la crítica de sus intelectuales en busca de los culpables de tal devastación, al mismo tiempo que se manifestaba en sus habitantes y en sus amantes extranjeros, la necesidad de una rápida reconstrucción que le devolviera el antiguo esplendor a una ciudad que, sin saberlo, se encontraba en el umbral de las grandes transformaciones modernizadoras que vendrían a la par del cambio de siglo.

Asombrado por ese paisaje, Monnier, el viajero francés, a pesar de sus primeras impresiones sobre la gran devastación que había dejado la guerra, también describió el ánimo renovado de la gente y de la fuerza que adquirió su población en el mantenimiento, tanto de la vida cotidiana, como en la labor de reconstrucción de la antigua Lima diciendo que:

El moribundo tenía muy buena cara. La ciudad victimada había vendado sus heridas: sonreía al sol en su atavío de fiesta, bajo el maquillaje avivado de las casas moriscas. Por entre los portones a medias abiertos, de pesados aldabones de bronce, los patios llenos de flores

²⁶ “Diario de Marcel Monnier. De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas (1886)”, p. 76, Institut français d’études andines, Lima.

²⁷ Sánchez, 1995, p. 245.

²⁸ “Los partidos y la Unión Nacional. Discurso pronunciado por Manuel González Padra al partido radical del Perú, Unión Nacional, el 21 de Agosto de 1898”, en Horas de Lucha, Lima: INCA, 1989, p.22-23.

exhalaban el aroma embriagador de los jazmines y laureles. De las calles, de los callejones, de la penumbra de las casas y de las arquerías, se exhalaba un murmullo de gente despreocupada y de paseo²⁹.

De esa manera se daba comienzo al periodo de reorganización y recuperación de la ciudad conocido como *La reconstrucción de la patria*, el cual la historiografía lo sitúa entre los años 1884 y 1894 bajo los gobiernos militares de Miguel Iglesias, Andrés Avelino Cáceres y Remigio Morales. Sin embargo, en términos de la historia urbana de la ciudad de Lima, esta reconstrucción se prolongó hasta los primeros años del siglo XX. Para el historiador Aurelio Miró Quesada, esos tiempos de posguerra fueron años de calma después de la gran tormenta que había asolado a su ciudad natal. En aquellos momentos era necesario e impostergable volcar todos los esfuerzos a la reparación de los daños. Según Miró, Lima resurgió con pujanza y nueva vida, poniendo en movimiento otra vez las transformaciones que se habían comenzado antes de la guerra. La actividad material y espiritual de la ciudad volvieron para cristalizarse de manera ya tangible durante el último lustro del siglo XIX, especialmente bajo el gobierno de Nicolás Piérola, periodo en el cual el país y la ciudad gozaron de estabilidad institucional y reforzada solidez económica³⁰.

La Lima de la posguerra comenzó a reconstruirse, al menos en lo visible para algunos sectores de la población y para ciertos barrios donde el renacimiento era impostergable. Esto también fue tejiendo y articulando nuevas redes de espacios urbanos ligados al crecimiento y consolidación de una nueva ciudad que se manifestó bajo las formas de barrios nuevos, de mejoras a los servicios públicos y en la creación y apoyo a instituciones ligadas al desarrollo de las ciencias y la técnica. De esa manera, poco a poco, las ideas del progreso material comenzaron a circular por la ciudad. Desde el Estado surgieron iniciativas que frecuentemente tomaban en cuenta a otros actores, nacionales y extranjeros, con quienes se asoció para construir una capital con espíritu moderno y de progreso³¹. Entre estas iniciativas podemos mencionar la creación en el año 1903 de la Sociedad Amantes de las Ciencias de la ciudad de Lima³², la fundación del Archivo Central de Lima³³, y el establecimiento de la Escuela de Agronomía y Veterinaria sobre los terrenos de la antigua Hacienda de Santa Beatriz³⁴.

De manera casi paralela sobre aquellos terrenos se construyeron plazas públicas, el Parque de la Exposición y edificios como el que hoy alberga el Museo de Arte de Lima: el antiguo Palacio de la Exposición adjudicado a la ciudad en el año 1889 para el desarrollo de actividades culturales y científicas³⁵.

Este ánimo de reconstrucción y modernización de fin de siglo tuvo diversas expresiones tangibles que fueron transformando el paisaje urbano de la ciudad Lima. Por ejemplo, se manifestaron en la edificación de recintos para el desarrollo del conocimiento aplicado, en la

²⁹ “Diario de Marcel Monnier. De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas (1886)”, p. 11, Institut Français d’Études Andines, Lima.

³⁰ Miró, (1946), 1968, p. 110.

³¹ “Autorización para contratar profesores europeos para Escuela de Construcciones Civiles”, 14 de Noviembre de 1892, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

³² “Declarando institución de carácter oficial la Sociedad Amantes de la Ciencia”, 28 de Septiembre de 1903, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

³³ “Disponiendo la creación del Archivo Central de Lima”, 27 de Enero de 1900, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

³⁴ “Adjudicando al Concejo provincial de Lima los terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz” 8 de Noviembre de 1894, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

³⁵ “Cediendo al Concejo provincial de Lima la propiedad del Palacio de la Exposición”, 27 de Agosto de 1889, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

inserción de nuevos transportes, en la sistematización del territorio a través de la cartografía y en la proyección de una ciudad nueva sobre los antiguos terrenos de las haciendas. Veamos que durante estos años de reconstrucción se creó la Sociedad Geográfica de Lima con el propósito de generar conocimiento relevante y aplicado en la extracción de recursos naturales, así como para desarrollar un sistema de información territorial fiable que sirviera como base para la administración pública³⁶. A tan solo cuatro años de su fundación, esta asociación establecida en la ciudad de Lima ya era un pilar de la administración del Estado, sobre todo en los ramos de la colonización y la estadística³⁷.

De la misma forma que se incentivó el conocimiento territorial, se reorganizaron todas las áreas de la ingeniería, la arquitectura y la técnica dedicadas en buena medida a la construcción de diversas infraestructuras en la ciudad y en el resto del país. El Estado organizó a través del Ministerio de Obras Públicas un padrón de todos estos profesionales de esas áreas, nacionales y extranjeros, con el fin de tener a su disposición el conocimiento y las técnicas necesarias en las labores de reconstrucción de la ciudad, para la industria y para el mejoramiento de las obras que brindaban servicios públicos³⁸. A pocos años de la creación de este padrón, el Ministerio de Obras Públicas no sólo se enfocaba en el desarrollo constructivo sino que comenzaba a preocuparse por la generación de información científica a partir de la experiencia de sus ingenieros y arquitectos. Para el año 1902 algunos de estos profesionistas ya ocupaban posiciones dentro de las dependencias del Estado y eran responsables de tecnificar la administración y el funcionamiento de las obras públicas a través de la creación de bases de datos e informes, estudios y proyección de vías de comunicación³⁹.

La energía eléctrica, los tranvías y el umbral de la ciudad moderna

En el contexto descrito, Lima ya centralizaba otra vez no sólo el poder político sino también los dividendos de las nuevas formas de la economía, de una nueva industria, de la ciencia, de sus instituciones y de la administración pública a través de la técnica. En la capital se centralizaron además las nuevas academias de medicina⁴⁰, los laboratorios de investigación sanitaria⁴¹, así como la Escuela y laboratorios de Minas⁴². A partir de 1895 la ciudad se dotó de diversas infraestructuras como tranvías, escuelas, hospitales, calles pavimentadas y sistemas de agua corriente que en definitiva transformaron su paisaje más tradicional. Las condiciones de gamonalismo en el interior del país, así como el crecimiento de la población de las zonas rurales dieron inicio a una migración campo-ciudad importante⁴³. Durante esa

³⁶ “Fundando la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Febrero de 1888, FLXIX-AHCRP.

³⁷ “Aumentando la subvención asignada a la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Noviembre de 1892, FLXIX-AHCRP.

³⁸ “Organizando a los ingenieros, arquitectos y técnicos de todas las ramas, peruanos y extranjeros”, 19 de Noviembre de 1886, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

³⁹ “Organizando el cuerpo de ingenieros y arquitectos del Estado”, 24 de Octubre de 1902, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁴⁰ “Declarando Academia Nacional de Medicina en Lima”, 2 de Noviembre de 1888, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁴¹ “Estableciendo laboratorios en la Facultad de Medicina de Lima”, 14 de Noviembre de 1892, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁴² “Creando un laboratorio de procesos metalúrgicos”, 2 de Octubre de 1893, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁴³ Doyns, *et al.*, 1976, p. 211-215.

última década el crecimiento poblacional y espacial fue notable. Para el año 1897 la ciudad tenía alrededor de 120.000 habitantes y en el censo de 1908 se registraron casi 160.000⁴⁴.

Estas cifras en el contexto tan cercano a la posguerra muestran que diversos factores como la inmigración nacional y extranjera que hemos mencionado, generaron no sólo un aumento poblacional sino también una serie de cambios en la economía y en las actividades propias de la ciudad. Por ejemplo, el número de hospedajes diferenciado por clases de servicio dentro de los tres primeros cuarteles de la ciudad creció de manera importante durante los años de la reconstrucción para dar alojamiento a la reciente inmigración. Así mismo, el acondicionamiento y la construcción de tambos y posadas aumentó para dar lugar a los inmigrantes andinos; mientras que los hoteles abundaron para alojar al gran número de extranjeros que llegaban desde los principales puertos de Europa⁴⁵.

Ahora bien, un hito para el desarrollo de las condiciones materiales de la ciudad, fue la generación y distribución de la energía eléctrica que dio origen a diversas formas de la pequeña y la mediana industria. Por otra parte, con ello se allanó el camino para la inserción de tecnologías de la comunicación y el transporte, desde la ciudad con el puerto, pero también con las nuevas urbanizaciones fuera del área central de Lima. Sin embargo, a los pioneros de esta empresa y a la Municipalidad les tomó varios años dotar de este servicio a una ciudad que crecía y se expandía de manera diferenciada entre el casco antiguo, los barrios populares que se autoprodujeron al lado Norte del río Rímac, y los nuevos barrios para la oligarquía que se extendieron hacia el Sur.

Ya desde el año 1855 los edificios, calles, plazas y bajo-puentes del casco antiguo de la ciudad eran alumbrados con lámparas de gas y querosene. De la misma forma se encontraban las viviendas de quienes podían pagar este combustible. Sin embargo, los barrios populares seguían teniendo calles oscuras y viviendas iluminadas con velas de cera. No fue sino hasta el año 1886 cuando la *Peruvian Electric Construction and Supply Company* accedió a la concesión del Estado para instalar y dar corriente al alumbrado público del centro de Lima. La energía eléctrica para usos industriales, sobre todo textiles, así como para la vivienda, comenzaron a aparecer a partir de la fundación de la *Empresa Transmisora de Fuerza Eléctrica de Santa Rosa* en el año 1895. Ya para el año 1902 los alejados barrios de la oligarquía de la Costa Verde como Miraflores, Barranco y Chorrillos consumían buena parte de la energía generada en la planta de la compañía⁴⁶.

Una de las más importantes aplicaciones del tendido de estas líneas de energía eléctrica hacia la Costa Verde fue la inserción del tranvía Lima-Chorrillos. La *Empresa de Fuerza Eléctrica de Santa Rosa* alimentó este nuevo medio de transporte desde los primeros años del siglo XX. Esta nueva ruta de tranvía fue licitada por el Estado durante el gobierno del Presidente Eduardo López Romaña y se le concesionó a un grupo de inversionistas que se constituyeron en la *Compañía del Tranvía Eléctrico Lima-Chorrillos*. Esta compañía comenzó a realizar el proyecto y levantamiento de información desde los primeros meses del año 1903 habiendo concluido el trazado y construcción de la línea en enero de 1904⁴⁷.

En el Plano del año 1904 del Ingeniero del Estado Santiago M. Basurco (figura 3), ya podemos ver la nueva estación del Tranvía a Chorrillos que se encontraba en la confluencia de

⁴⁴ Panfichi, 1995, p. 36.

⁴⁵ Velásquez, 2008, p. 47-56.

⁴⁶ Buse de la Guerra, 1965, p.20-24.

⁴⁷ Regal, 1965, p.195-196.

la avenida Miguel Grau y 9 de Diciembre. En 1904, este lugar se había convertido en un importante nodo para la ciudad donde el imaginario y el espíritu del progreso material hallaban expresiones concretas.

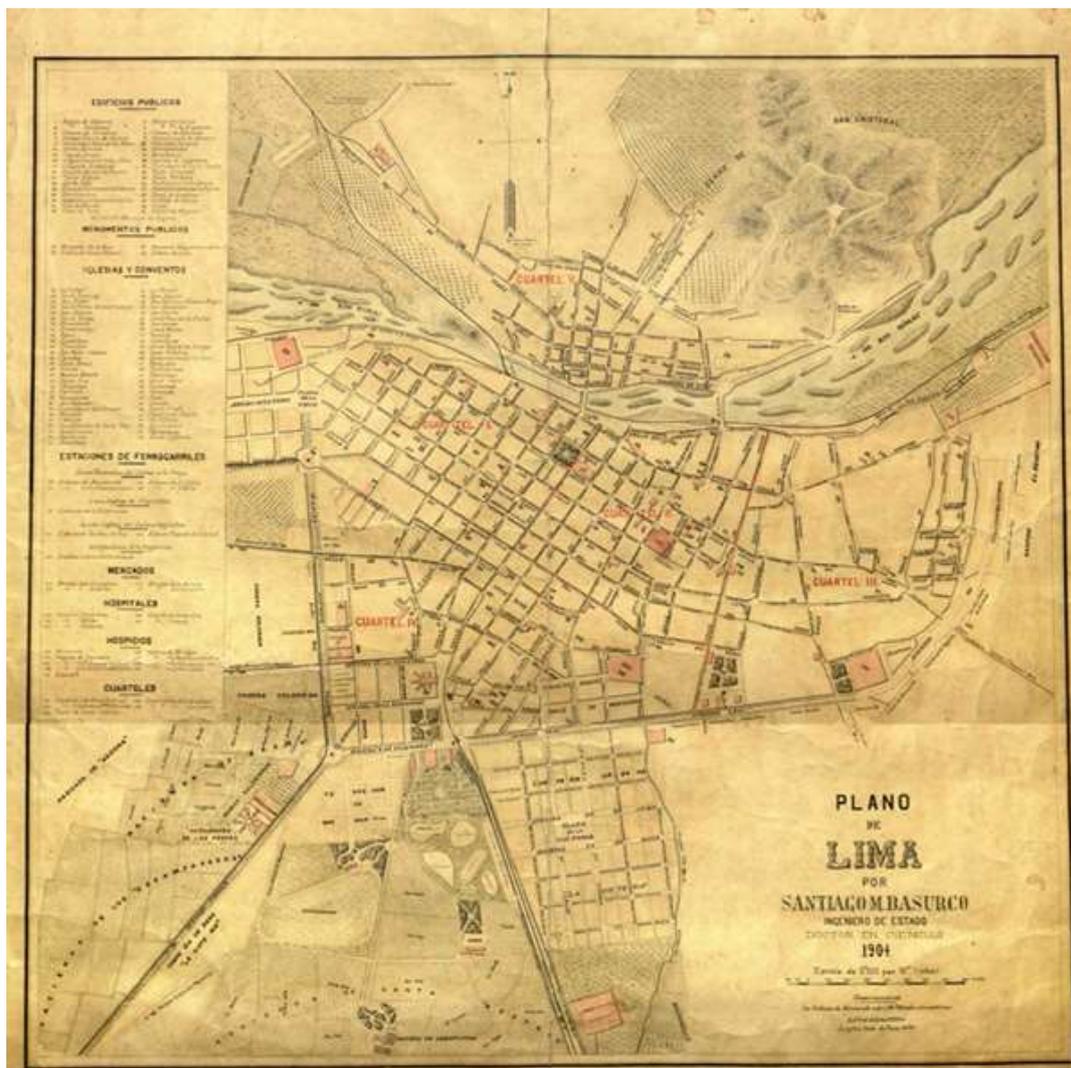


Figura 3. Plano de Lima. Año de 1904 por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias.

Fuente: Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú

En él convergían las dos grandes avenidas surgidas de la demolición de las antiguas murallas, en su lado Sur se encontraba el complejo de la Exposición permanente de las industrias, el Palacio de la Exposición, la estación del recientemente inaugurado tranvía eléctrico, misma que se albergó en el edificio del Instituto de Vacuna, y frente a éste, al otro lado de la línea de rieles, se encontraba la fábrica de tejidos de La Victoria. En este interesante mapa también vemos que de forma paralela al tranvía eléctrico corría la Línea Inglesa del Ferrocarril a Chorrillos, el cual tenía su estación central dentro de los límites del casco antiguo, en la vieja estación de Encarnación⁴⁸.

Según Alberto Regal en su *Historia de los ferrocarriles de Lima*, la línea que corría a Chorrillos junto al tranvía no tuvo las condiciones necesarias para mantenerse en el tiempo dando servicio hacia el Sur de la ciudad, desapareciendo poco tiempo después y dejando en

⁴⁸ “Plano de Lima, Año de 1904 por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias”, CMPBNP.

funcionamiento únicamente a la *Compañía del Tranvía Eléctrico Lima-Chorrillos*. Por su parte, el nuevo tranvía eléctrico comenzó operaciones públicas en febrero de aquel año teniendo como terminal Sur Barranco e inaugurándose la última estación en Chorrillos un mes después. Los tranvías se despachaban cada 8 minutos y había servicios directos Lima-Barranco y Lima Chorrillos que pasaban por los terrenos que el Estado había expropiado a las haciendas de Chacarilla, Lince, Borboncito y Surquillo⁴⁹.

Ahora bien, a la par del desarrollo de la electricidad, los transportes en la ciudad y la ya mencionada consolidación de sus nuevos barrios y sus habitantes, a partir del año 1888 surgieron nuevas iniciativas y proyectos estatales que concesionaban a capitales privados el ensanchamiento de la red de telégrafos a nivel nacional y la creación del servicio del teléfono entre las ciudad más importantes⁵⁰. Así, la urbe comenzaba a crecer en muchos sentidos y a convertirse en el epicentro del comercio, la industria, las finanzas y el consumo. Entre 1890 y 1902 las empresas establecidas en Lima producían ya alrededor del 60 por ciento de consumibles como cerveza, velas, jabón, cigarrillos, zapatos, camisas, muebles, vinos y textiles. Muchas de estas pequeñas y medianas empresas productoras habían sido emprendidas por inmigrantes extranjeros, europeos, particularmente italianos. Esto permitió la paulatina reducción del porcentaje de bienes importados, pasando del 58 por ciento en 1892 al 39 por ciento en 1907, el resto eran producidos en el Perú aumentando la centralidad industrial de la ciudad⁵¹.

Este surgimiento y desarrollo de la industria de la ciudad emprendido por una pequeña clase emprendedora, motivó las presiones para que el Estado se uniera a la Convención francesa de patentes y marcas de fábricas, firmado en Lima en el año 1896⁵². Esta complejidad en las actividades económicas y constructivas de la ciudad quizás también fue una de las razones que originaron la Reforma de recaudación del año 1898 que contemplaba únicamente a la ciudad de Lima y el Callao. En ella se ve la intención expresa del gobierno de Piérola de mejorar los índices de recaudación de rentas que la municipalidad de Lima llevaba a cabo y de las que se echaba mano para la asignación de recursos para diversas obras públicas en la ciudad⁵³.

Es importante notar la especial relevancia que tuvieron la apertura de los nuevos paseos fuera del casco antiguo y las nuevas líneas de ferrocarril y tranvías que corrieron hacia los barrios que hemos mencionado, todo ello previo a la aparición del uso del automóvil. Estas infraestructuras modernas, además de materializar el espíritu de toda una época en la capital de la República, generaron cambios en la estructura urbana, habitacional y del poder. Por un lado, dieron lugar al surgimiento de nuevas urbanizaciones aledañas a los antiguos balnearios de la Costa Verde, y por otra, consolidaron su ocupación permanente, y ya no veraniega, a través del cambio habitacional de buena parte de la vieja aristocracia que habitaba el casco antiguo, sumada a la nueva e incipiente burguesía nacional y extranjera que habitó los barrios de Miraflores, Barranco y Chorrillos (figura 4).

⁴⁹ Regal, 1965, p.196.

⁵⁰ Velásquez, 2008, p. 47-56.

⁵¹ Klarén, 2000, p. 204-205.

⁵² “Aprobando convención sobre patentes y marcas”, 13 de Noviembre de 1896, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁵³ “Adoptando nuevo procedimiento para la recaudación de las rentas en la municipalidad de Lima” 31 de Enero del año 1898, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

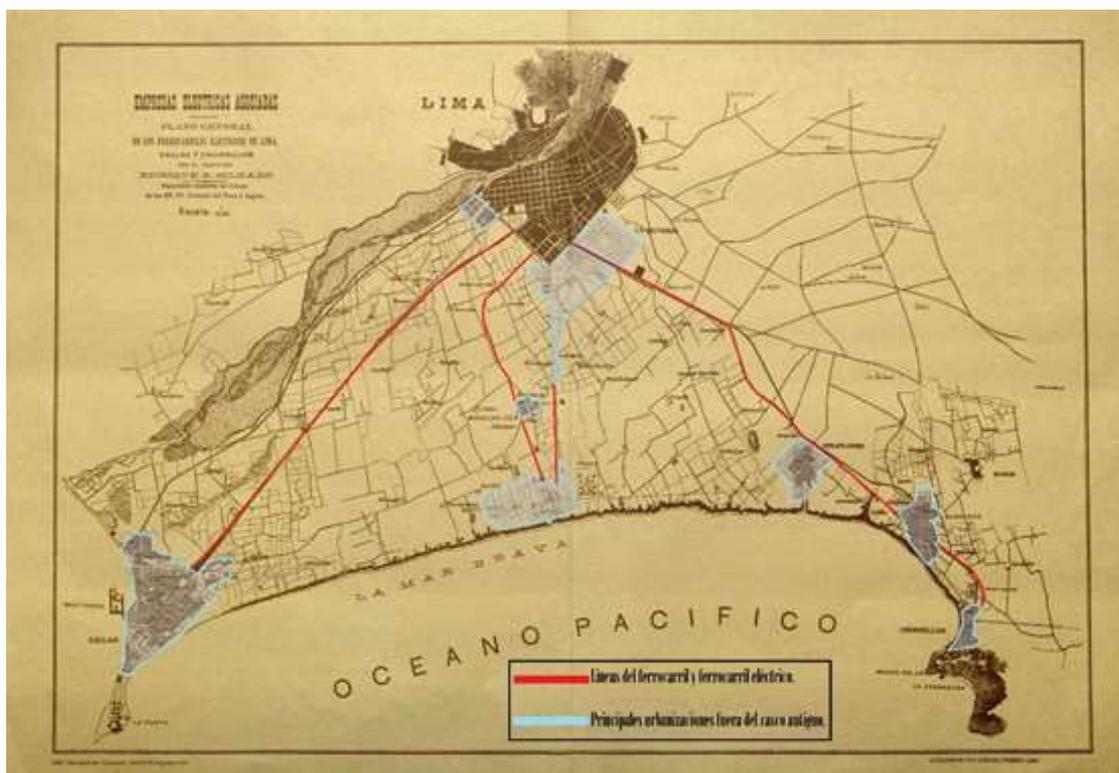


Figura 4. Estructura urbana de la ciudad en 1908 en relación a las nuevas redes de transporte

Elaboración propia tomando como base el Plano general de los ferrocarriles eléctricos de Lima. Año de 1908 por el Ingeniero Enrique E. Silgado, Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú

El surgimiento y la consolidación de aquella serie de infraestructuras básicas ligadas a las nuevas tecnologías de la época, la creciente inmigración nacional y extranjera, el desarrollo de encadenamientos productivos desde las provincias hacia la ciudad y su puerto, así como las nuevas formas de la economía basadas en la industria, los servicios financieros y las comunicaciones, fueron generando también nuevos grupos socialmente diferenciados en la ciudad secularizada. Estos grupos finalmente encontraron su espacio en algún sitio dentro o fuera del casco antiguo, ya fuese para desempeñar actividades diarias relacionadas con el trabajo, o ya fuese para la vivienda, la vida cotidiana, el esparcimiento y el consumo. Es decir, la Lima finisecular fue construyendo complejidad en sus formas, entre sus habitantes y en sus prácticas a través de un largo proceso de modernización.

Conclusiones

La apertura del casco antiguo a través del ensanche, la producción de espacios fuera de sus límites tradicionales bajo los nuevos paradigmas urbanísticos de la separación de las clases urbanas, así como la inserción de infraestructuras y tecnologías industriales en el territorio, son ejemplos concretos del proceso de modernización urbana en Lima. Detrás de estas transformaciones espaciales, estuvieron presentes diversos factores como la intensificación del modo de producción capitalista en Europa basado en la industrialización, el cual necesitó de materias primas extraídas de los territorios periféricos latinoamericanos controlados por las oligarquías nacionales y extranjeras a través del *orden neocolonial*⁵⁴. Esto produjo un rápido proceso de enriquecimiento de las oligarquías peruanas que se manifestó en la generación de

⁵⁴ Halperín, 1998, p. 227-305.

nuevos mercados de consumo de los productos industriales. Así mismo, con la incorporación de conocimientos técnicos, innovaciones y tecnologías, los medios de producción del capitalismo moderno se articularon para desarrollar un lento proceso de industrialización dentro y en los alrededores de la ciudad, modificando en cierta medida su estructura urbana.

Además del liberalismo económico, otro factor que contribuyó a la modernización urbana, fue el liberalismo político que promovió en sus constituciones y en sus reformas las desamortizaciones y el paradigma de la propiedad privada, especialmente la pequeña propiedad individual de la tierra. Esta idea era contraria a las formas más tradicionales de propiedad y gestión territorial heredadas del régimen colonial como las tierras comunales, los bienes y tierras de la iglesia, los pueblos de indios e incluso la gran propiedad agraria de las haciendas. Paulatinamente todas ellas se fueron diluyendo en la política de liberalización del mercado de la tierra, pasando en primera instancia a manos de los nuevos emprendedores y especuladores inmobiliarios.

En los casos de las tierras y bienes que se encontraban dentro del núcleo fundacional de la ciudad, los nuevos propietarios las utilizaron para montar pequeñas industrias, casas comercializadoras de diversos productos modernos y oficinas de precarios servicios financieros, generando cambios importantes en las actividades económicas del casco de la ciudad, así como movimientos habitacionales entre su población habitual.

Sin duda la transformación más relevante a partir de las desamortizaciones promovidas por el liberalismo político fue el cambio del tradicional paisaje clerical a uno donde dominaba el comercio y las actividades seculares. De las tierras, que circundaban el casco antiguo, muchas comenzaron a fraccionarse en pequeñas propiedades privadas que después se vendieron a individuos de diferentes clases sociales.

Finalmente, el desarrollo de ciertas ideas y técnicas aplicadas ciudades europeas durante la época, tuvieron un papel relevante en la puesta en marcha de la modernización del casco antiguo, así como en la expansión espacial de sus límites. Las experiencias previas de modernización y ensanche de aquellas ciudades, fueron claves en la formación de los imaginarios de modernización urbana tanto del Estado y sus dirigentes políticos, como de las oligarquías y los nuevos emprendedores capitalistas en la ciudad, todos ellos dominados principalmente por la búsqueda del progreso material.

Bibliografía

ARROYO, Mercedes, y MATOS, A. La modernización de dos ciudades: las redes de gas de Barcelona y Lisboa, siglos XIX y XX. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (6). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296/sn-296-6.htm>>. [28 de marzo de 2017]. ISSN: 1138-9788.

BARATA, A. A ordenação do espaço litoral de Lisboa, 1860-1940. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (4). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-266-4.htm>>. [28 de marzo de 2017]. ISSN: 1138-9788.

BENAVIDES, Alfredo. *Arquitectura en el virreinato del Perú y en la Capitanía general de Chile* [1941]. Santiago de Chile: Andrés Bello, 1988.

BONFIGLIO, Giovanni. Los italianos en Lima. In Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero. (editores). *Mundos interiores: Lima 1535-1950*. Lima: Universidad del Pacífico, 1995, p. 43-75.

BROMLEY, Juan y José Barbagelta. *Evolución urbana de la ciudad de Lima*. Lima: Concejo Provincial de Lima, 1945.

BUSE DE LA GUERRA, Hermann. *Huinco 240,000 KW. Historia y Geografía de la Electricidad en Lima*. Lima: Talleres gráficos Villanueva, 1965.

CAPEL, Horacio. Globalización y modernización urbana: Lisboa-Barcelona. Algunos puntos para el debate. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, n°296 (1). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-1.htm>>. [28 de marzo de 2017]. ISSN: 1138-9788.

DELGADO, Gustavo. Un parque con historia. In Gustavo Delgado y Oswaldo Salaverry. (coord.). *Historia de la medicina peruana en el siglo XX*. Tomo I. Lima: Fondo editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2000, p. 25-34.

DOYNS, Henry y Paul Doughty. *Peru. A Cultural History*. New York: Oxford University Press, 1976.

GOOTENBERG, Paul, Población y etnicidad en el Perú republicano (Siglo XIX). *Historia, Instituto de Estudios Peruanos*, 1995, No.14, Documento de trabajo No. 71.

HUAPAYA, Carlos. A construção do Peru pelos peruanos: a experiência urbanística em Lima, 1919-1963. In FILGUEIRAS, Aurelio. (org.). *Urbanismo na América do Sul. Circulação de ideias e constituição do campos, 1920-1960*. Salvador Do Bahía: EDUFBA, 2009, p. 203-230.

JOFFRÉ, Ramón. *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. Lima: SIDEA, 1999.

KLARÉN, Peter Flindell. *Perú, Society and Nationhood in The Andes*. New York: Oxford University Press, 2000.

MAGRINYÀ, Francesc. El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2009, vol. XIII, núm. 296 (3). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-296-3.htm>>. [28 de marzo de 2017]. ISSN: 1138-9788.

MIRÓ, Aurelio. *Lima. Ciudad de los Reyes*. Lima: Talleres gráficos Villanueva, [1946] 1968.

PANFICHI, Aldo. Urbanización temprana de Lima, 1535-1900. In Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero. (editores). *Mundos interiores: Lima 1535-1950*. Lima: Universidad del Pacífico, 1995, p. 15-42.

PIEL, Jean. *Capitalisme agraire au Pérou*, Volumen 2. París: Anthropos, 1975.

REGAL, Alberto. *Historia de los ferrocarriles de Lima*. Lima: Jurídica, 1965.

SANCHEZ DE JUAN, Joan-Anton. La destrucción creadora: el lenguaje de la Reforma urbana en tres ciudades de la Europa mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles y Barcelona). *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de mayo de 2000, n°63. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm>>. [28 de marzo de 2017]. ISSN 1138-9788.

SÁNCHEZ, Luis Alberto. La Lima en que vivió Palma. In PORRAS, Raúl. (ed.). *Pequeña antología de Lima*. Lima: 1995, p. 240-247.

SIFUENTES, Enrique. *Las murallas de Lima en el proceso histórico del Perú*. Lima: CONCYTEC, 2004.

VELÁSQUEZ, Victor. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Editorial Universitaria, 2008.

Fuentes históricas

“Archivo histórico del Congreso de la República del Perú. Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904”

-“Decreto presidencial de José Balta”, 1 de Diciembre del año 1869.

-“Aprobando planos urbanísticos y venta de terrenos en Lima”, 11 de Setiembre de 1871 [sic.].

-“Creando una escuela con el nombre de Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental”, 9 de Noviembre de 1869.

-“Adoptando nuevo procedimiento para la recaudación de las rentas en la municipalidad de Lima” 31 de Enero del año 1898.

-“Fundando la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Febrero de 1888.

-“Aumentando la subvención asignada a la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Noviembre de 1892.

-“Organizando a los ingenieros, arquitectos y técnicos de todas las ramas, peruanos y extranjeros”, 19 de Noviembre de 1886.

-“Organizando el cuerpo de ingenieros y arquitectos del Estado, 24 de Octubre de 1902.

- “Declarando institución de carácter oficial la Sociedad Amantes de la Ciencia”, 28 de Septiembre de 1903.

-“Declarando Academia Nacional de Medicina en Lima”, 2 de Noviembre de 1888.

-“Estableciendo laboratorios en la Facultad de Medicina de Lima”, 14 de Noviembre de 1892.

-“Creando un laboratorio de procesos metalúrgicos”, 2 de Octubre de 1893.

-“Autorización para contratar profesores europeos para Escuela de Construcciones Civiles”, 14 de Noviembre de 1892.

- “Disponiendo la creación del Archivo Central de Lima”, 27 de Enero de 1900.

-“Adjudicando al Concejo provincial de Lima los terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz” 8 de Noviembre de 1894.

-“Aprobando convención sobre patentes y marcas”, 13 de Noviembre de 1896.

-“Cediendo al Concejo provincial de Lima la propiedad del Palacio de la Exposición”, 27 de Agosto de 1889.

“Archivo y Biblioteca Nacional del Perú. Catálogo de mapas y planos”

-*Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi*, reproducción facsímile del año 1985, Industrial Gráfica S.A.

-*Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872*, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá.

-*Plano de Lima, Año de 1904* por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias.

-*Plano general de los ferrocarriles eléctricos de Lima* por el Ingeniero Enrique E. Silgado, Año 1908.

Otras fuentes

-*Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta 31 de Diciembre de 1859*, Tomo Sexto, Sección de Culto y Obras públicas-Aguas, Lima: Ministerio de Gobierno, 1861.

-Diario de viaje de Marcel Monnier del año 1886, “*De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas (1886)*”, Lima: Institut français d’études andines, Banco Central de Reserva del Perú, 2005.

-Discurso pronunciado por Manuel González Padra al partido radical del Perú “Unión Nacional” el 21 de Agosto de 1898, “*Los partidos y la Unión Nacional (1898)*”, en *Horas de Lucha*, Lima: INCA, 1989.

© Copyright Francisco Javier Navarro Giménez, 2017

© Copyright Biblio3W, 2017

Ficha bibliográfica:

NAVARRO GIMÉNEZ, Francisco Javier. Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de mayo de 2017, vol. XXII, nº 1.199. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1199.pdf>>. [ISSN 1138-9796].