

Génesis política de la modernización de Lima a partir del derribo de la muralla colonial y el nuevo trazado urbano (1870-1878)

Roberto Reyes Tarazona
Universidad Ricardo Palma
rreyes@urp.edu.pe
Lima-Perú



Resumen

En el artículo se parte de las motivaciones para la construcción de la muralla de Lima durante los años 1684-1687, para luego centrarse en las causas que motivaron su derribo en el siglo XIX (1870-1878), teniendo en cuenta el contexto social, el estado de la muralla y las implicancias de orden social, económico y sanitario de su subsistencia. A continuación, se exponen cuáles fueron los primeros efectos que provocó en la estructura urbana de Lima la demolición de la muralla, enfatizándose su influencia en el perfil de ciudad moderna que empezaba a mostrar la capital, proceso que se vio interrumpido por la guerra con Chile.

Palabras clave: Hortus clausum, Baluartes, obsolescencia, higienismo, trazado en cuadrícula, modernización urbanística.

Abstract

This article starts with the reasons for the construction of the wall of Lima during the years 1684-1687, and then focuses on

the causes that led to its demolition in the nineteenth century (1870-1878), taking into account the social context, the state of the wall and the social, economic and health implications of its survival. Next, the first effects of the demolition of the wall on the urban structure of Lima are presented, emphasizing its influence on the profile of a modern city that the capital was gradually beginning to show, a process that was interrupted by the war with Chile.

Keywords: Hortus clausum, Bulwarks, obsolescence, higienism, grid layout, urban modernization.

Introducción

En el siglo XIX, las naciones latinoamericanas dependientes del imperio español se liberan de su condición colonial para organizarse como repúblicas independientes. Por ello, más tarde o más temprano, se enfrentan a los retos de la modernidad, entendida esta como una etapa histórica universal signada por profundos cambios en la economía, la política, las ideas



filosóficas y la organización social, que van definiendo el rumbo del mundo en su integridad.

El Perú obtiene su independencia en 1821. Su tránsito a la forja de una nueva sociedad lo va a empezar con altibajos, principalmente por hallarse inmerso en una profunda crisis política derivada de las luchas caudillistas por el poder, y por una escasa participación cívica y un débil compromiso con los cambios, por tratarse de una sociedad muy conservadora, en gran medida por haber sido el centro del poder español durante la Colonia y por la rigidez de su estructura social. Además, ya desde principios de siglo, aún durante el dominio colonial, el país se hallaba inmerso en una crisis económica, derivada en gran medida por la baja en la producción minera de plata, su más valioso recurso, y por su desmembramiento debido a la creación de nuevas administraciones independientes de su gobierno.

De manera que, si bien formalmente se había dado un paso importante para asumir un nuevo rol en el concierto de naciones independientes del imperio español, en la capital —y ni qué se diga en el interior del país— los patrones de vida se mantenían con escasas variaciones, tanto en lo que respecta a las costumbres como en los elementos materiales necesarios para la habitabilidad (vivienda e infraestructura urbana en general, muebles, enseres, etc.).

Uno de los símbolos de este arraigo al pasado lo constituía la subsistencia de la muralla que circundaba la antigua Ciudad de los Reyes. Esta, construida en el siglo XVII (1684-1687) como defensa ante un posible ataque de los piratas, había devenido en una edificación sin utilidad práctica y, más bien, como ya se empezaba a señalar, estaba constituyendo una fuente de problemas de salubridad y de limitación a las incipientes demandas de espacio de los nuevos grupos sociales.

El mantenimiento de la muralla, aunque no era una barrera física infranqueable ni mucho menos, sí lo era psicológica y social, en la medida que constituía un símbolo del mantenimiento de una ciudad todavía atada a costumbres parroquiales, donde hasta el régimen de circulación urbana se guiaba por lo establecido en las prácticas religiosas. Lima, en las primeras décadas del siglo XIX era un claro ejemplo de subsistencia del *hortus clausum*.

Solo a mediados del siglo, con el descubrimiento de las bondades del guano para la agricultura, principalmente para las tierras europeas, se empezaron

a producir cambios significativos derivados de la venta de este recurso natural. Con los ingresos económicos provenientes de la venta de guano en Europa se empezó a modernizar la capital, principalmente en cuanto a los servicios urbanos. Son los años en que empiezan a difundirse las ideas propias de la modernidad proveniente de Europa, como el liberalismo, el higienismo, el progreso. En lo social, lo más notorio es la llegada de contingentes importantes de población extranjera, tanto de la base social, caso de los chinos traídos para trabajar en las haciendas de la costa y en las islas guaneras, como de los inmigrantes europeos (mayoritariamente italianos), ubicados rápidamente en los sectores medios y altos.

Con la llegada de José Balta al poder, en 1868, se empiezan a producir acciones en pos de la modernización del país. Una de estas, referida a Lima, será la demolición de la muralla que la circundaba, y que para entonces era ya algo obsoleto y causante de molestias a la población.

La modernización de las ciudades europeas había ya empezado desde el siglo pasado debido a radicales cambios políticos, económicos, tecnológicos y urbanísticos. La Revolución Industrial, impulsada principalmente por Inglaterra, resultante de los cambios políticos asociados a las nuevas formas de producción y organización social, provocó que, en el siglo XIX, las naciones europeas, de una u otra forma, se fueron integrando a la ola de cambios que, genéricamente es conocida como modernidad.

En ese contexto, dice Francisco Javier Navarro, en «Urbanismo y capitalismo moderno. El binomio detrás del ensanche de Lima»:

Hacia mediados del siglo XIX, en Europa florecieron las ciencias y técnicas modernas vinculadas a la organización de la ciudad, especialmente de las grandes capitales. En aquel contexto, los cascos antiguos y sus periferias en proceso de industrialización, se convirtieron en objeto de numerosos planes de reforma urbana y ensanche. Detrás de aquellas operaciones sobre la estructura espacial de las ciudades, se encontraban urbanistas, políticos y diversos agentes capitalistas. (2017-b, p. 1).

Más adelante, agrega que, al desarrollo del capitalismo industrial, se suma la especulación sobre el suelo rural.

El modelo se articuló perfectamente con el paradigma liberal de la propiedad privada. Así, la



«Recién a mediados de siglo, el modelo urbano aplicado por Haussmann en París, basado en el trazado de alamedas y amplias avenidas, que rompieron el orden medieval de la capital francesa, empezó a difundirse en algunas ciudades de América, aunque interpretado de muchas formas.»

sustitución del calor del uso del suelo, por su valor de cambio, constituyó un fuerte pilar para las sucesivas transformaciones urbanas (p. 2).

Al producirse la independencia de las antiguas colonias españolas en América, no hubo cambios inmediatos en el perfil de las principales ciudades, mucho menos de la traza impuesta en base a las normas de las leyes de indias, establecidas por España para la fundación de las ciudades que conformarían su imperio. El lento proceso de cambios en el perfil de urbano se extendió a las viviendas y aún al modo de vida cotidiano en las primeras décadas del siglo. De manera que, si en lo político se producían rápidos cambios, en muchos casos inesperados y violentos, en el desenvolvimiento de la vida cotidiana, en gran medida, los usos y costumbres seguían los cánones establecidos por la práctica colonial.

Joan Feliu Franch, a propósito de los cambios históricos en las ciudades latinoamericanas en las primeras décadas del siglo, señala:

La elección de un determinado urbanismo en el siglo XIX tras la independencia de la mayoría de los países que se configuraron, no se basó en un borrón y cuenta nueva, sino que fue una solución de continuidad en una sociedad mestiza. En mi opinión, la ciudad americana del siglo XIX continuó teniendo sus raíces en una tradición cultural europea, sin embargo, poco a poco fue denotando una marcada dependencia entre los aspectos en los que evidenció un recuerdo del pasado colonial y aquellos en los que fue patente la ruptura con la herencia de lo hispano. (2006, p. 3).

Javier Navarro, en «Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización

urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910», considera que:

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 (2017-a, pp. 2 y 3).

Recién a mediados de siglo, el modelo urbano aplicado por Haussmann en París, basado en el trazado de alamedas y amplias avenidas, que rompieron el orden medieval de la capital francesa, empezó a difundirse en algunas ciudades de América, aunque interpretado de muchas formas. De esta manera, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, serán cada vez más frecuentes la construcción de anchas y arboladas avenidas, cuyo remate son monumentos asociados a la memoria de la comunidad, siguiendo el ejemplo paradigmático del Arco del Triunfo de París.

Por su parte, José Luis Romero, a propósito de las ciudades latinoamericanas, señala que, a medio siglo de producida su independencia, los viajeros europeos:

Ciertamente las estaban contemplando en un momento singular de su desarrollo, cuando un cambio profundo se operaba en sus sociedades sin que se produjera simultáneamente una transformación en su aspecto físico. Su trazado y arquitectura eran predominantemente coloniales, pero las sociedades urbanas eran criollas y estaban en plena ebullición (1976, p. 218).

Dada la multiplicidad de características de las ciudades latinoamericanas, por su origen, características sociales y la manera de responder a las nuevas condiciones económicas del orden internacional, se produjeron significativos cambios en sus rasgos urbanos, aunque no su desaparición, tal como lo señala Ana Rosas Mantecón, a propósito de *Memory and modernity. Popular culture in Latin America*, que precisa «Partiendo de que ésta [la modernidad] tiene un carácter distintivo de país a país y no necesariamente implica la eliminación de las tradiciones y memorias premodernas –aunque sí su transformación» (1992, p. 129).

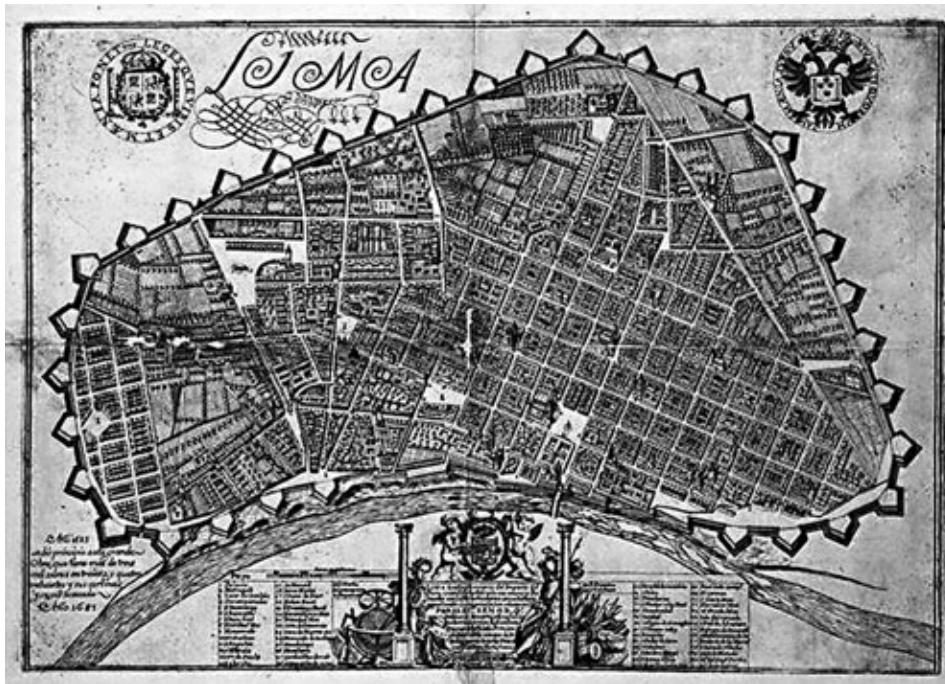


Figura 1. Muralla de Lima. (Fuente: <http://www.limalaunica.pe/2010/08/la-muralla-de-lima-y-sus-portadas.html>)

De cualquier modo, más tarde o más temprano, los países liberados del poder colonial español fueron ingresando al proceso de modernización. En el ámbito urbano, los espacios se tornaban más abiertos, más dinámicos; las nuevas vías poseían inéditas dimensiones en sus secciones y en su alcance. Los espacios públicos empezaban a secularizarse, a patentizar valores cívicos, o efemérides celebratorias de batallas, demandando nuevas proporciones e imágenes que reemplazaban las del pasado.

De esta manera, los referentes del pasado fueron perdiendo importancia, aunque no desaparecieron, como es el caso de las plazas y plazuelas formadas en el atrio de las iglesias o de los conventos. Las edificaciones que sí sufrieron demoliciones, totales o parciales, fueron las murallas, en aquellas ciudades que las poseían. Su destrucción, además de responder a cuestiones funcionales: pérdida de su carácter de protección y cerco, limitaciones a la expansión de la ciudad, favorecer a elementos de contaminación, etc. incidieron en la imaginación colectiva.

La edificación de la muralla

La muralla de Lima se construyó entre 1684 y 1687, durante el gobierno del virrey Melchor de Navarra y Rocaful, Duque de la Palata. Su razón de ser fue la defensa de la ciudad de posibles invasores. El principal peligro lo constituían los piratas, y así se ha repetido desde entonces; pero a menudo se ha obviado, o

minimizado, una posibilidad siempre latente: los ataques producidos por la población nativa, el primero de las cuales fue el cerco que realizó Manco Inca en 1536; a los que se sumaban los asedios de los propios españoles, en el periodo de las guerras civiles.

Respecto al peligro de los ataques de la población nativa, Reinhard Augustin en *Las murallas coloniales de Lima y el Callao*, señala:

Los arcabuces y la caballería española pudieron finalmente más que los mazos, hondas y la persistencia de los guerreros incas de Kisu Yupanqui; a esto debe añadirse el hecho de que la mayor parte del ejército realista que defendió Lima estuvo constituido por indígenas: el promedio de quinientos españoles defensores del sitio de la ciudad fueron secundados por varios miles de hombres nativos, puestos a disposición de los españoles por los antiguos caciques de Lima, Maranga y Pachacamac (2012, p. 21).

En 1542, el peligro de deterioro o ruina de Lima fue provocado por Almagro el mozo, en su afán por arrebatarse el poder a Francisco Pizarro. Dos años después, Gonzalo Pizarro, luego de hacerse del poder y ocupar la capital debió afrontar las reacciones de los representantes de la corona española, en este caso, Blasco Núñez de Vela.

En 1579 empezaron las incursiones de piratas en nuestro territorio. En ese año, Francis Drake atacó los puertos de Paita y El Callao. Augustin señala que

Durante los siguientes años partieron desde Inglaterra varias expediciones corsarias dirigidas a expropiar navíos y propiedades españolas en una guerra no declarada entre ambos reinos, que llegaría a estallar plenamente en 1587 (2012, p. 28).

A las expediciones inglesas se sumaron después las incursiones de piratas holandeses y alemanes. Y si bien ninguna llegó a Lima y las luchas se desarrollaron en el puerto de El Callao, quedaba flotando la sensación de alarma ante la posibilidad de ataques más poderosos que los realizados hasta entonces. Esta situación duró hasta fines del siglo XVII, época en que precisamente se construyó la muralla que rodeaba la ciudad de Lima; etapa en la que hubo algunos intentos ingleses de ataques y saqueo en las costas peruanas, sin éxito.

La muralla construida por el Duque de la Palata, aunque hecha de adobe y afectada por los terremotos, sobre todo el 1746, duró casi dos siglos. La muralla, de forma triangular, teniendo como base, al norte, el río Rímac, abarcaba, según Guillermo Lohmann Villena, un área de 5 059 600 m². Dentro, además del núcleo conformado por la plaza Mayor, o de Armas, y las 117 manzanas de su trazado original (el denominado «Damero de Pizarro»), incluía la zona de expansión inmediata de la ciudad, o de «amortiguamiento rural», constituida principalmente por huertas, tambos y, en general, propiedades semirurales, ocupada por la gente de bajos ingresos. La muralla dejaba fuera del perímetro el barrio de San Lázaro, ubicado en la margen derecha del río Rímac, asiento de indios y negros. Además, durante su construcción, se cortó parte del Pueblo de Indios del Cercado, que debió recomponer su estructura, quedando una parte dentro de la muralla y otra fuera.

Originalmente, la muralla constaba de cinco portadas de ingreso y treinta y cuatro baluartes. Con los años, las portadas aumentaron a nueve, siendo las más importantes y mejor diseñadas, las que comunicaban con El Callao (hacia el oeste) y con la zona denominada Maravillas, que después estaría dentro de lo que se conocería como Barrios altos (al este). En el primer caso, su importancia iba a la par con la necesidad de establecer un nexo con el puerto y, por consiguiente, con España y otros países; en el segundo, porque por la denominada Portada de Maravillas ingresaban comerciantes y mercancías provenientes de la zona central del país.

Por su parte, Jéssica Esquivel, respecto a la construcción de la muralla en su artículo «La muralla de Lima. Entre

las razones para su construcción y demolición», aparte de la defensa de la ciudad, incorpora un criterio de tipo político y otro de carácter social:

El discurso de la época articula tres aspectos fundamentales: la defensa de la ciudad, la valoración de la ciudad como un espacio de poder de la corona española y por último la salvaguarda de los ciudadanos. (2019, pp. 4-5).

Este punto de vista no coincide exactamente con el planteamiento de Reinhard Augustin, en la medida que para Jéssica Esquivel la decisión adoptada pareciera exclusivamente producto de la autoridad, o, en todo caso, no señala que previamente a la decisión hubo una convergencia de puntos de vista de diversos componentes sociales, tal como sí lo hace Augustin, en su libro sobre las murallas de Lima y Callao, en que señala que las autoridades de Lima, las órdenes religiosas y la élite limeña realizaron el primer pedido para la construcción de la muralla de Lima. Así, el virrey realizó una consulta con los notables de la ciudad sobre la conveniencia de llevar a cabo tal obra, incluyendo las implicancias de su costo.

La muralla en la primera mitad del siglo XIX

En las tres décadas que siguieron a la independencia, etapa de gran agitación política a causa de las luchas caudillistas por el poder, la ciudad de Lima sufrió muy escasos cambios no solo en su perfil urbano sino en las viviendas e infraestructura urbana en general. La población, por su parte, continuaba su vida cotidiana con escasas variantes respecto a sus costumbres durante la época virreinal.

Francisco Navarro, en «Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910», a propósito de la capital hasta la primera mitad del siglo XIX, sostiene que:

[...] 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 (2017-a, p 3).

Fanny Muñoz, en *Diversiones públicas en Lima 1890-1920: la experiencia de la modernidad*, asumiendo como válida la visión de Ricardo Palma sobre Lima, en el sentido de que antes de 1860 la antigua Ciudad de los Reyes seguía viviendo como en la Época Colonial, y era una ciudad pequeña:



Figura 2. Portada de Maravillas. (Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Muralla_de_Lima#/media/Archivo:PORTADADELCALLAO.jpg)

[...] rodeada de iglesias, conventos, monasterios, hospicios, casas anchas y bajas; con las cúpulas de las iglesias sobresaliendo en el cielo de la ciudad y donde apenas se divisaban industrias y algunos edificios públicos. [...] La población estaba conformada por blancos, mestizos, negros e indios, quienes vivían en los diez barrios organizados bajo la antigua estructura administrativa de cuatro cuarteles dispuesta por el Intendente de Lima. [...] La economía se encontraba escasamente desarrollada y los grupos socioeconómicos más representativos eran los militares, los comerciantes, los funcionarios, los aristócratas y los artesanos, quienes convivían junto a una masa desocupada que fácilmente podía ser considerada como «vagos». (2001, p. 38).

En tal contexto, la muralla de Lima parecía mantenerse en pie no tanto por la voluntad de sus habitantes sino por desidia de sus gobernantes; aunque no debe desdeñarse la existencia de un componente simbólico, asociado a la memoria popular, al orgullo de un pasado regio, que se resistía a desaparecer con el cambio de régimen político. El espacio cerrado, el *hortus clausum*, era coherente con la permanencia de las costumbres, de las tradiciones, de las diversas expresiones de la vida cotidiana, no obstante su desajuste histórico.

Pero esta situación, que no llamaba mucho la atención de los limeños, cualesquiera fuera su condición, sí era notoria para algunos visitantes, que en sus diarios anotaban, entre los rasgos urbanos y sociales de Lima, los defectos de la muralla y sus implicancias negativas en la economía, la salud y las necesidades de espacio de sus habitantes.

Johann Jakob von Von Tschudi, en su *Testimonio del Perú 1838-1842*, apuntó que algunas de las entradas de la muralla estaban prácticamente en desuso y solo se permitía la circulación en seis de ellas, no obstante que servían de control aduanero y de registro de la población ingresante. Además, ofrece en su libro, una descripción del estado de la muralla:

En la actualidad, esta muralla fortificada se encuentra casi totalmente arruinada, hundida por completo en algunos sectores, los polvorines destruidos, los caminos cubiertos de basura y casi todos intransitables. [...] Las puertas de la ciudad se cierran a las 10 de la noche y se abren a las 5 de la mañana. Junto a cada puerta hay guardias de aduana cuya principal misión consiste en impedir el contrabando de plata no acuñada (plata de piña) (1966, p. 101).

Esto se explica porque las portadas exigían un mantenimiento permanente, que implicaba el respectivo gasto. Su deterioro, era, pues, producto del descuido y falta de inversión de las autoridades, no obstante que en 1830 el diputado General de Aguas, Manuel García, como resultado de un informe de respuesta al encargo de la municipalidad de Lima sobre el tema, había advertido de la situación de la muralla. Sin embargo, ni este ni otros informes provocaron acciones para atender la antigua edificación.

A pesar de los estudios e informes de 1830, las fortificaciones de Lima no volvieron a ser reparadas integralmente, al considerarse el cerco inútil como defensa militar. Su mantenimiento fue abandonándose paulatinamente, deteriorándose y desapareciendo parte de sus estructuras durante el resto del siglo



XIX. Por ello se hizo más fácil para contrabandistas, bandidos o cualquier visitante furtivo, entrar y salir de la ciudad, evitando las garitas y los controles de las portadas. (Augustin, 2012, p. 183).

Volviendo a Javier Navarro, quien, tomando en cuenta el estudio de Enrique Sifuentes *Las murallas de Lima en el proceso histórico del Perú*, expone los rasgos negativos de la muralla:

Casi dos siglos después [de construida], 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 basura.

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 (2017-a, p. 6).

Por su parte, Jéssica Beltrán, en «La muralla de Lima. Entre las razones para su construcción y demolición», señala al respecto que:

La principal preocupación del gobierno local fueron las perforaciones y la existencia de terraplenes de basura rodeando al cerco de barro que está referido a la necesidad de seguridad de los barrios cercanos que se veían amenazados por los malhechores que ingresaban por los vacíos del muro en algunos tramos y también la necesidad de limpiar la zona como una medida de salubridad de la población (2019, p. 9).

En los primeros años que siguieron a la independencia, los cambios institucionales se sucedían unos a otros, incidiendo en la inestabilidad del aparato del Estado. Así, durante el gobierno de Ramón Castilla se encargó el cuidado de la muralla a la Dirección de Obras Públicas, mientras que, durante el gobierno de Mariano Ignacio Prado, esta responsabilidad fue transferida al Ministerio de Fomento (o Fomento y Obras Públicas).

Pero fueran estas u otras instituciones, la realidad objetiva era que la muralla constituía una obra sin beneficio para la ciudad y, por el contrario, su deterioro y descuido eran evidentemente perjudiciales para los vecinos. Y esto ocurría cuando empezaban a difundirse las primeras nociones del higienismo y el progreso urbano, derivadas del positivismo en filosofía y de las

ideas liberales en política y el desarrollo económico en general.

Jésica Esquivel, al respecto, señala:

[...] la falta de gobierno imposibilitaba el mantenimiento de las obras públicas, se producía la transferencia de las propiedades de las instituciones coloniales a las nuevas instituciones del Estado Peruano. Durante este periodo se transfirió la administración de la muralla de Lima de la Dirección de Obras de Fortificación a cargo del Real Cuerpo de Ingenieros a Bienes Nacionales. (2019, p. 8).

La muralla en los inicios de la modernización de Lima

A mediados del siglo se descubrió una nueva riqueza natural, que posibilitó el engrosamiento de las arcas del Estado: el guano. En gran medida, a causa de las posibilidades económicas que representó esta nueva fuente de ingresos, se dio inicio a un proceso de modernización en diversos órdenes.

Emilio Romero, en su *Historia Económica del Perú*, señala, a propósito del progreso del país, que Lima, durante el periodo del guano, «alcanzó un extraordinario grado de adelanto». Y, luego de precisar que en 1848 la habilitación del ferrocarril hacia el Callao demandó realizar una brecha en la muralla, da cuenta que en ese mismo año:

[...] se estableció la fábrica de hilados y tejidos de algodón de Santiago e hijos; la primera fábrica de papel en América del Sur, por los editores del diario «El Comercio», y otras empresas. El año 1845, don José Bossio y Cía. establecieron la primera fábrica de cristales en la calle Polvos azules. (s/f, p. 140).

Más adelante, expone una relación de construcciones que empezaron a dinamizar la economía a la par que cambiar su perfil urbano. Así, menciona que en 1852 se dio inicio a las obras para dotar de un mercado central a la ciudad. En 1855, se empezó la construcción de la Fábrica del Gas, del primer matadero general, el cambio de las tuberías para el abastecimiento de agua y del telégrafo entre Lima y El Callao. Al año siguiente se reconstruyó la Alameda de los Descalzos. Y, cuando asumió el gobierno José Balta en 1868, se dinamizaron las medidas en pos de la modernización del país mediante la construcción de ferrocarriles, en tanto que «la ciudad de Lima rompió sus viejos moldes y se amplió en un vuelo de prosperidad admirable» (p. 141).



Figura 3. Portada del Callao.

Por su parte, Javier Navarro, sostiene que las transformaciones más significativas de Lima en busca de su modernización, fueron producto de medidas técnicas y políticas:

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 concesionados 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. (2017-a, p. 5).

Para Jéssica Esquivel:

[...] en este periodo se inicia un proceso de reconfiguración de la ciudad, nuevos equipamientos y servicios que permitieron nuevas redes de caminos en la periferia y extramuros.

La ciudad en la República empezó a cambiar y la posibilidad de urbanizar la periferia para vivienda fue una de las propuestas de la nueva clase dominante. Se formó una empresa urbanizadora el año 1857 para la ejecución del primer proyecto inmobiliario Las Chacritas ubicado al borde sur de la muralla de Lima que era conocida como la huerta del Noviciado (2019, p. 8).

Sin embargo, no obstante que a los tres años se disolvió la empresa, el proceso de desarrollo inmobiliario de la capital no se detuvo y Las Chacritas constituyó, a final de cuentas, un hito en el desarrollo urbano de la ciudad

«Para los gobernantes, a pesar de los informes existentes sobre la necesidad de la demolición de la muralla, llegar a esta decisión representó un proceso lento, de avances y retrocesos, pues la medida no era algo prioritario.»

Con este proyecto se inició oficialmente el proceso de transformación del suelo rural a suelo urbano. [...].

El aporte de este proyecto fue proponer el primer trazado urbano en la periferia de Lima que en este caso siguió la forma irregular de los bordes dándole continuidad al trazado ya existente. Aunque el proyecto no se pudo concretar y unos cuantos años después los terrenos fueron adquiridos por el empresario Enrique Meiggs. Con el proyecto Las Chacritas se inició el proceso de cambio, de rural a urbano en un periodo en que la ciudad se encontraba en plena ejecución de la obra pública tanto intramuros como extramuros (Esquivel, 2019, p. 9).

Para los gobernantes, a pesar de los informes existentes sobre la necesidad de la demolición de la muralla, llegar a esta decisión representó un proceso lento, de avances y retrocesos, pues la medida no era algo prioritario. Ante la primera manifestación de llevar a cabo tal medida por parte de la municipalidad, el gobierno puso reparos

por innecesaria. La razón de fondo era que, entre 1860 y 1867, el país se hallaba en inestabilidad política y administrativa que paralizaba toda obra pública y, en general, quienes debían tomar las decisiones, preferían diferir tal medida por las complicaciones que podrían acarrear. Para entender mejor esta actitud, hay que tener en cuenta que el aparato político del Estado era bastante endeble y dependiente del endeudamiento externo.

Con la llegada de José Balta a la presidencia, y el inicio de la política ferrocarrilera, la situación empieza lentamente a cambiar. Con respecto a Lima, la llegada de Henry Meiggs, un personaje con un pasado contradictorio: por un lado, un eficiente impulsor de grandes proyectos, como la construcción de ferrocarriles, pero, por otro, un hombre poseedor de grandes fortunas conseguidas gracias a la especulación, préstamos dudosos y otras medidas que lo habían llevado a la ruina en más de una ocasión. En nuestro país, traído para la construcción de ferrocarriles, va a representar una alternativa no prevista para la demanda del derribo de la muralla. Su papel en este aspecto tendrá el significado de una circunstancia singular, en la medida que ofrecerá asumir la tarea del derribo de la muralla sin costo monetario para el Estado.

Para Meiggs, Lima, en un futuro lejano, podría convertirse en una gran urbe, y, en el futuro inmediato, sería una fuente de ganancias si se concretaban las medidas correctas.

Watt Stewart, en su biografía sobre Meiggs, señala que este poseía «un voraz apetito de ganancias», para satisfacer lo cual empleaba todo tipo de recursos, desde la especulación bursátil, la administración de ferrocarriles, la explotación de yacimientos mineros, la construcción de edificios públicos, hasta la compra y venta de armas de fuego y municiones, además de cualquier actividad que le rindiera beneficios. Además, era un hombre con ínfulas de grandeza. Un personaje con tal mentalidad era capaz de llevar a delante las más inesperadas medidas. Su biógrafo dice de él:

Empujado por la fuerza de su imaginación, o deseo de impresionar a los inversionistas públicos del Perú y otros lugares, Meiggs confiaba en ver el día –y no demasiado lejano– en que Lima fuese una ciudad de cinco millones de almas o más, y gozase del rango de Metrópoli del Pacífico [...]. Esta visión de lo que el porvenir ofrece a la capital del Perú, resulta más notable cuando se advierte que la población de la ciudad y sus suburbios en 1876 era oficialmente de sólo 117,703 (Stewart, 1946, p. 223).

En su *Historia de la República*, Jorge Basadre señala cuál fue la fórmula de Meiggs para hacerse cargo de la demolición de la muralla sin que esto representara un desembolso en efectivo del gobierno de Balta:

Meiggs, como ya se ha indicado, derribó las murallas de Lima sin cobrar, a cambio de una concesión de terrenos en donde planteó la construcción de grandes «bulevares» orlados por árboles. Soñaba con la urbanización de las zonas situadas entre Lima y Callao y Lima y Chorrillos [...]. Es así como resulta Balta un gran propulsor del progreso urbano de Lima (2009, p. 1550).

Jéssica Esquivel, a propósito de la presencia de Meiggs durante el gobierno de Balta, incide en la fórmula que propuso este al gobierno peruano para hacerse cargo del «ensanche» de la capital:

Surgió en este momento la figura de Enrique Meiggs que asume el proceso de la demolición de la muralla y como parte de pago se le da terrenos en esta nueva periferia. Iniciándose un proceso de urbanización especulativo con rasgos monopólicos por ser el único inversionista en esos momentos en la periferia (2019, p. 2).

Para cumplir con el encargo de la demolición, en 1871, Meiggs se apoyó en el ingeniero Luis Carlo Di Sada, quien tuvo a su cargo la elaboración del plan de modernización de Lima. Para este, que había sido traído de Chile en 1869 para encargarse de la construcción del «Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental», la obra encajaba con su visión del urbanismo moderno, sustentada por las ideas del higienismo y del positivismo.

Estas ideas no eran en absoluto contradictorias con las basadas en el liberalismo económico y político de Balta y las ansias de enriquecimiento de Meiggs, ni con los intereses de las élites exportadoras de guano. Volviendo a la exposición de Stewart sobre las aspiraciones e intereses de Meiggs, dice este:

Con su habitual largueza –y con su consuetudinaria exageración de los futuros sucesos– Meiggs asociaba la demolición de las murallas y la utilización del espacio que ocupaban, con su grandiosa visión de la Lima del mañana. En unión de Sada, planeó una serie de anchas y hermosas avenidas, que seguirían la dirección de las murallas; compró mucha tierra de la que quedaba afuera (a donde esperaba que se trasladaría la población) y planeó un gran bulevar que uniría Lima y Callao (1946, p. 225).



De manera que, Balta, Meiggs y Sada, no obstante sus disímiles visiones y proyectos personales, coincidían en su visión sobre Lima y la necesidad de modernizarla. Javier Navarro, al respecto, expone:

[...] 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 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 antiguo orden socio-espacial impuesto durante los siglos de la Colonia y que se manifestaba fuertemente en la configuración de la ciudad (2017, p. 4).

El derribo de la muralla

Para los integrantes del gobierno, la eliminación de la muralla se trataba de una medida que, si bien respondía a múltiples y evidentes causas, se había ido dilatando de año en año. En 1868, en una carta del Ministro de Estado dirigida al Prefecto del Departamento, este sostiene que la municipalidad tiene la intención de hacer derrumbar la muralla y vender a censo el área sobre la que se construyeron, tal como se hizo en París. Sin embargo, tomando la opinión del intendente de la policía, el aumento de población es mínimo y por el momento no es urgente la demolición.

Estas incidencias burocráticas terminaron el 1° de diciembre de 1869, cuando se oficializa en el diario oficial *El Peruano*, el *Decreto de demolición de la muralla*, dispuesto por el presidente Balta. Para el efecto, se exponen 6 razones y 9 artículos que fundamentan la decisión.

Posteriormente, la medida se complementa el 11 de setiembre de 1871, cuando se aprueban los planos y el proyecto del ensanche de la ciudad elaborado por el ingeniero Luis Sadá di Carlo y el arquitecto San Martín.

Los artículos que fundamentaban el derribo de las murallas presentaron las siguientes consideraciones, fijadas en el Decreto que se aprobó:

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

2° Que la constante tendencia á la alza de 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.

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

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...

5° Que el movimiento y rápido adelanto que se siente en todos los ramos de la industria pública, no permiten que la capital de República, permanezca por más tiempo encerrada en tan reducido espacio, sin que el Gobierno proporcione los medios de su acrecentamiento, consultando á la vez su ornato y embellecimiento... (Navarro, 2017-a, pp. 7-8).

6° [Que] La muralla no tiene razón de existir porque ya no existe el riesgo de asalto. (Esquivel, 2019, p. 10).

Como se puede apreciar, los artículos 1 y 2 se centran en el subido precio de los arrendamientos de los fundos urbanos, lo que trae como consecuencia que la demanda de un componente importante de la población no pueda satisfacer sus necesidades de vivienda. La principal causa: la existencia de la muralla, que limita el ensanche de la ciudad.

Los artículos 3 y 4 inciden en la responsabilidad del gobierno de proporcionar una adecuada calidad de vida de la población, para lo cual deben superar los obstáculos que puedan presentarse. Es de hacer notar que en el artículo 3 se define cuál es el papel del Estado, cuestión importante en el proceso de modernización del aparato estatal. En el artículo 4 se vuelve a centrar la atención en la población que demanda vivienda, argumentándose que se trata del crecimiento demográfico de la capital debido a la inmigración, tanto extranjera como nacional, que al no contar con nuevos espacios se debe concentrar en los espacios existentes, lo cual propicia posibles problemas de salubridad. En este punto, es evidente que el elemento de referencia es el brote de epidemia de fiebre amarilla del año anterior.

En el siguiente artículo, se vuelve a tocar el rol del Estado frente a los peligros para la salud de la población y las necesidades insatisfechas de vivienda, atribuible principalmente al hacinamiento en que estaba cayendo la ciudad por su impedimento de expandirse a causa de la muralla, concluyendo en el siguiente artículo con una referencia a la inutilidad de la razón por la cual fue construida.

En esta fundamentación cabe resaltar la aparición de ideas subyacentes referidas a las nuevas concepciones sobre la sociedad, destacándose la idea de desarrollo, término que aparece textualmente en el artículo 1. Asimismo, son relevantes las ideas que asocian la modernización urbana con la apertura del espacio urbano, las cuales están implícitamente asociadas al concepto de higienización, tan en boga en toda América.

Tomando en cuenta las consideraciones del trabajo de Javier Navarro, en la segunda sección del Decreto del presidente Balta se precisan cuestiones adoptadas para la ejecución de la medida:

[...] 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. (2017-a, p. 9).

Antes de dos años, se formaliza el plan de ensanche de la capital, elaborado por el ing. Luis Sadá di Carlo y el arquitecto Manuel San Martín. En base a los planos aprobados para la demolición de la muralla, los espacios ganados gracias a su desaparición se destinarían a la construcción de nuevas alamedas y avenidas que circundarían el casco antiguo de la ciudad, habilitándose nuevas zonas de vivienda, destinadas a los nuevos usuarios de la ciudad.

Además del ensanche, se llevó a cabo paralelamente acciones de mejoramiento del casco antiguo, gracias a la introducción de servicios públicos y privados, como la electrificación, el sistema de drenaje y la dotación de agua potable, así como la remoción e higienización de las plazas públicas, y los espacios destinados al ocio, el

comercio, la pequeña industria, el trabajo y los servicios financieros.

Pero lo más notorio del uso de los espacios dejados por la demolición de la muralla fue la construcción de vías de nuevo tipo: anchas, abiertas y destinadas a nuevos medios de transporte. Tal fue el caso de las futuras avenidas Alfonso Ugarte y Paseo Colón, con el remate en plazas cívicas como la remodelada Dos de Mayo y la recién diseñada Francisco Bolognesi. En la periferia de la Lima tradicional, en las zonas que en el futuro constituirán los distritos de Breña y La Victoria, se fueron habilitando espacios destinados al uso residencial, además de industrias y servicios diversos. Allí, al principio, se asentaron los emprendedores extranjeros y los nuevos habitantes de la ciudad en condiciones de pagar el costo de los nuevos espacios residenciales. Pronto, en determinados lugares –el paseo Colón y Santa Beatriz– empezarán a construirse las primeras residencias de los miembros de la antigua elite que siempre habitaron en el núcleo fundacional, el cual empezarán a abandonar progresivamente. De este modo empezará la etapa de la diferenciación espacial debido a criterios sociales, manifestación inexistente cuando ricos y pobres vivían dentro de los límites de la muralla. Durante la Colonia, y aún en los primeros años de la República, en una misma calle podía vivir gente encumbrada en una mansión solariega y, a pocos metros, familias pobres en un callejón.

Este proceso, aún en su etapa inicial, producto de la ola de modernidad que se presentaba en toda América, se vería interrumpido por la guerra con Chile; conflicto que concluyó en derrota de nuestro país, con incontables pérdidas económicas y humanas, además de la mutilación del territorio y la destrucción de gran parte de la infraestructura urbana. Sin embargo, en Lima, antes de dos décadas se reiniciará la modernización de la ciudad, de manera irresistible, aunque bajo nuevas condiciones históricas.

Conclusiones

- En su origen, en el siglo XVII, la muralla que rodeaba Lima se construyó como defensa ante el posible ataque de los piratas. Al fin del gobierno colonial y los inicios de la República, la muralla, aparte de haber demostrado su inutilidad como medio de defensa ante ataques externos, se encontraba en deterioro, provocando el uso indebido por la población marginal, epidemias y proyectando una mala imagen para la ciudad.



- La decisión de su derribo se produce en el contexto de las nuevas ideas aparecidas en relación con la modernización, asumidas por parte del gobierno y de la clase dirigente.
- En cuanto a las principales consecuencias urbanísticas que provocó la demolición de la muralla se cuenta el incremento del mercado inmobiliario, el desarrollo del proyecto de «Ensanche de Lima» y el trazado de avenidas, de tipo boulevard, lo cual cambia el patrón de organización espacial proveniente de la conquista («damero»).
- En lo esencial, el derribo de la muralla propicia el inicio a la modernización urbanística de la capital.

Referencias bibliográficas

Augustin Burneo, R. (2012). *Las murallas coloniales de Lima y el Callao*. Lima: Universidad Ricardo Palma-Editorial Universitaria.

Basadre, J. (2000). *Historia de la República del Perú 1822-1933*, tomo 6. Lima: La República-Universidad Ricardo Palma.

Calderón, G. (2000). *La casa limeña. Espacios habitados*. Lima: Siklos.

Decreto Presidencial de José Balta [demolición de la muralla]. Fondo Legislación, del siglo XIX hasta 1904. Archivo Histórico del Congreso de la República, Perú.

Esquivel Coronado, J. (2009). *La renovación urbana de la periferia de la ciudad (1870-1878). El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de la urbe limeña*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes-Unidad de Postgrado (tesis).

----- (2019). «La muralla de Lima. Entre las razones para su construcción». En https://www.academia.edu/20194754/La_muralla_de_Lima_Entre_las_razones_para_su_construccion

Feliu Franch, J. (2006). «La ciudad de Lima en el contexto de la evolución urbanística latinoamericana en el siglo XIX». En: *Storicamente*, 2. Bologna.

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

Lohmann Villena, G. (1964). *Las defensas militares de Lima y Callao*. Lima: Academia Nacional de la Historia del Perú.

McEvoy, C. (1997). *La utopía republicana, ideales y realidades en la formación de la cultura política peruana (1871-1919)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Miró Quesada, A. (1968). *Lima. Ciudad de los Reyes*. Lima: Talleres Gráficos Villanueva [1946].

Muñoz Cabrejo, F. (2001). *Diversiones públicas en Lima 1890-1920: la experiencia de la modernidad*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Universidad del Pacífico-Instituto de Estudios Peruanos.

Navarro Jiménez, F. J. (2017-a). «Del derribo de la muralla a los tranvías electrificados: elementos para la modernización urbana de la ciudad de Lima, 1869-1910». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, vol. XXII, núm. 1 198, 15 de mayo de 2017.

----- (2017-b). «Urbanismo y capitalismo modernos. El binomio detrás del ensanche de Lima». *GeocrtiQ*, 5 de septiembre, 2017. N° 333.

Panfichi, A. y F. Portocarrero (1988). *Mundos interiores: 1850-1950*. Lima: Universidad del Pacífico-Centro de Investigación.

Ramón, G. (1999). *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*. Lima (Mimeo).

Romero, E. (s/f). *Historia económica del Perú*, tomo II, segunda edición. Lima: Editorial Universo. [1949].

Rosas Mantecón, A. (1992). «Memoria y modernidad. Cultura popular en América Latina». En: *Alteridades. Ideología, simbolismo y vida urbana*, 1992, 2 (11).

Sifuentes, E. (2004). *Las murallas de Lima en el proceso histórico del Perú*. Lima: CONCYTEC.

Stewart, W. (1954). *Henry Meiggs. Un Pizarro yanqui*. Santiago de Chile: Ediciones de la Universidad de Chile.

Tschudi, J. J. (1966). *Testimonio del Perú 1838-1842*. Lima: Consejo Económico Consultivo Suiza-Perú.

Recibido el 12 de julio de 2021

Aceptado el 29 de agosto de 2021