

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y ARTES**  
**Sección de posgrado y Segunda Especialización**



**La Renovación urbana de la periferia de la ciudad  
de (1870-1878) El aporte de Enrique Meiggs al  
desarrollo Inmobiliario de la Urbe limeña.**

**TESIS DE INVESTIGACIÓN**

**Para optar el grado Académico de magister en Arquitectura con  
mención en Renovación Urbana**

**Autor**

**Arq. Jessica Esquivel Coronado.**

**Asesor**

**Dr. Edmundo Gonzales Zavaleta.**

**Lima – Julio**

**2009**

## 1.0 TITULO DEL PROYECTO

La Renovación urbana de la periferia de la ciudad (1870-1878)  
El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo Inmobiliario de la Urbe limeña

## 2.0-PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

### 2.1 FORMULACION DEL PROBLEMA

Desde las primeras aproximaciones en la investigación al estudio de la renovación urbana en áreas periféricas en el siglo XIX, esta investigación cobra vigencia en la actualidad, gracias a un mayor interés por conocer la historiografía urbana Latinoamericana los últimos años. Existe un interés por conocer los procesos de renovación urbana que transformaron gran parte de la imagen urbana de las ciudades.

*“... La transferencia de ideas urbanas de Europa a Latinoamérica la cual es interés de esta investigación, junto con un tema paralelo que puede ser denominado articulación de un debate urbano en las capitales apuntalado en el urbanismo moderno como una disciplina en el proceso de urbanización republicana que aparentemente ocurre en contra del conocimiento europeo. Sin embargo, el desarrollo del urbanismo como una disciplina no puede ser tratado puramente en términos de contenidos técnicos especialmente en contexto como Latinoamérica en el siglo XIX es necesario no solo tratar de difundir las ideas urbanas sino también la importancia de aquellos lugares en otras áreas relativas a la cultura urbana latinoamericana. Este acercamiento coincide con los comentarios de Jorge Hardoy hecho en 1975 en relación a la necesidad de estudiar la historiografía en este periodo de finales del siglo XIX, en el que todavía es válido como una perspectiva de Latinoamérica, la historia urbana de Latinoamérica en el siglo XIX es aun no conocida a pesar de las innumerables viajeros, científicos y hombres de estado y artículos publicados en los periódicos y ciertamente es valorable los estudios de especialización en estas décadas...”<sup>1</sup>*

En la actualidad, la historiografía se propone cubrir la evolución urbanística de las ciudades latinoamericanas. Al analizar la documentación existente acerca del siglo XIX está referida a las intervenciones de renovación urbana de las ciudades coloniales, es decir la transferencia del urbanismo europeo al latinoamericano. A mi forma de ver en el caso de Lima existe un vacío en la información de los procesos de renovación urbana de la ciudad.

No existe un trabajo de investigación que desarrolle ni analice las intervenciones de renovación urbana en la periferia de la ciudad a finales del siglo XIX.

No existe un estudio historiográfico que muestre los procesos de urbanización en la periferia de Lima.

En la actualidad las investigaciones se concentran en el conocimiento de la ciudad en el siglo XIX dejando de lado los procesos de intervención urbana en zonas intermedias y periféricas de la ciudad. Este estudio se propone contribuir al

---

<sup>1</sup> Planning Latin American Urban Cities (1850-1950) por Arturo Almandoz Marte, Arturo Almandoz pp.06 Ed. Planning history and environment series Routledge, 2002

conocimiento de la historiografía de la periferia de la ciudad, a partir de las intervenciones de renovación urbana realizadas en la ciudad entre (1870-1878) con énfasis en la propuesta urbanística de Enrique Meiggs que cubrió gran parte de los espacios periféricos de la ciudad, en este caso existe abundante información gráfica y escrita que nos permitirá conocer el desarrollo urbano, la actividad inmobiliaria, el valor del suelo y la relación de estos espacios con el centro de la ciudad.

## **2.2 DEFINICION DE OBJETIVOS.-**

### **OBJETIVO GENERAL:**

Describir y analizar la renovación urbana de la periferia de Lima a finales del siglo XIX con énfasis en las propuestas realizadas por Enrique Meiggs.

### **OBJETIVO ESPECIFICOS:**

Recopilar la información escrita y gráfica existente para poder construir la historiográfica de este micro espacio de la ciudad entre (1870-1878).

- Identificar los aspectos más resaltantes del proceso de urbanización de este espacio de la ciudad para conocer su relación con el centro de la ciudad a finales del siglo XIX.
- Identificar los factores que influyeron en el proceso de urbanización de las áreas periféricas.
- Mostrar la imagen urbana de los territorios ocupados por la muralla de Lima entre (1870-1878).
- Analizar e identificar las principales variables para el desarrollo urbanístico de esta área de la ciudad.
- Indicar hasta qué punto el valor del suelo urbano influyó en la dinámica de la actividad inmobiliaria en la zona.
- Conocer las distintas propuestas de intervención de los espacios cercanos a la exmuralla de Lima, para una mejor comprensión del aporte de Enrique Meiggs a la dinámica inmobiliaria de la zona.

## **2.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION:**

Esta investigación se justifica según los criterios de implicancia del conocimiento de la evolución urbanística en las ciudades Latinoamericanas, es importante contar con el conocimiento de estos espacios periféricos de manera puntual.

Esta investigación contribuye con el conocimiento de la renovación urbana a finales del siglo XIX, que permitirá conocer la relación que existieron entre esta zona, las zonas intermedias y el centro de la ciudad. La actividad inmobiliaria, normatividad, uso de suelo, gestión y ejecución de proyectos como parte de proceso de urbanización de estos espacios de la ciudad.

## **2.4 ALCANCES Y LIMITACIONES:**

Si bien, el estudio de la historiografía urbana pretende cubrir el vacío de información existente, existen algunas limitaciones en el estudio de las intervenciones de renovación urbana como por ejemplo: la falta de información de algunas zonas nos permiten tener una visión de este proceso en su totalidad. En este caso tomamos la propuesta de Enrique Meiggs basándonos en la información existente para conocer y analizar esta intervención urbana.

Debido a la información detallada de la propuesta de Enrique Meiggs de la urbanización de la periferia de la ciudad es posible tener algunos alcances como: el diseño de las viviendas en esta zonas a urbanizar, las formas de financiamiento de los terrenos, las facilidades dadas por el gobierno a los inversionistas inmobiliarios, las leyes de expropiación, que nos permitirán conocer la totalidad del proceso de renovación urbana y los instrumentos necesarios para su gestión.

## **2.5 MARCO REFERENCIAL**

### **2.5.1 Antecedentes:**

El presente trabajo de investigación está relacionado estrechamente a dos disciplinas como son la historiográfica urbana<sup>2</sup> y la renovación urbana<sup>3</sup>. En relación a la historiográfica urbana de lo que se trata es de rescatar hechos del pasado para poder analizarlos y estudiarlos, en este caso se trata de rescatar las intervenciones urbanísticas del pasado de manera sincrónica, diacrónica para llenar el vacío de información que existe en la actualidad desde la perspectiva de la renovación urbana, que es una de las disciplinas del urbanismo que estudia, analiza y propone alternativas de intervención urbana de espacios en proceso de deterioro o en deterioro.

---

<sup>2</sup> **Historiografía Urbana.**- Se entiende aquella que se centra en la ciudad y el proceso de urbanización, extensión también se suele designar así a la historia de las disciplinas que se han ocupado de la administración y diseño de la ciudad especialmente del urbanismo técnico que surgió a raíz de los problemas de la ciudad industrial. Historiografía Urbana en Latinoamérica del Positivismo al Modernismo por Arturo Almandoz, Ed. Diálogos DHU, 2003 pp.01

**Renovación Urbana.**- Es un metodología que nos permite realizar propuestas de intervención de zonas deterioradas o espacios urbanos. Donde es importante la incorporación de la comunidad en este proceso.

En este proceso la renovación urbana aporta con una metodología basada en abordar el problema desde el punto de vista, físico, legal normativo, medio ambiental, financiero y de gestión, al que le hemos añadido, la actividad inmobiliaria y el valor del uso de suelo debido a que en el aporte de Enrique Meiggs a partir del cual estudiaremos la renovación urbana en la periferia de la ciudad estos dos puntos fueron importantes en el proceso de urbanización.

Desde el punto de vista físico la metodología de la regeneración urbana, analiza las propuestas de diseño urbanístico, la morfología urbana de la zonas y como esta propuesta satisface las necesidades de la población objetivo que en este caso se trata de una zona residencial para una clase media que vivía en malas condiciones en el centro y para una clase migrante que venía del campo a la ciudad en busca de mejores oportunidades o atraídos por la modernidad que se venía dando a finales del siglo XIX, en muchas ciudades latinoamericanas.

Desde el punto de legal normativo, la regeneración urbana analiza, el saneamiento físico legal de las propiedades a ser intervenidas, así como la creación de marcos legales que permitan hacer viables algunas propuestas de intervención como por ejemplo: normativas para expropiaciones, compras ventas, cambios de uso de suelo, concesiones, habilitaciones urbanas de terrenos rústicos a urbanos entre las más importantes, en este caso el aspecto normativo es importante antes durante y después de las intervenciones de renovación urbana, pues permiten mantener los lineamientos base para la conservación de los espacios urbanos recientemente renovados.

Desde el punto de vista medio ambiental, la renovación urbana estudia los problemas ambientales ocasionados por una falta de equipamiento urbano en la zona (agua, luz, desagüe), el tratamiento de aguas hervidas, control y evacuación de desechos, el diseño paisajístico entre los más importantes en este caso las ciudades del fines del siglo XIX, estas tuvieron graves problemas de salubridad por la falta de servicios y el aumento desmedido de la población migrante a la ciudad.

Desde el punto de vista de gestión la renovación urbana, estudia e implementa los mecanismos para la ejecución de la propuestas en la que interviene la empresa privada, los gobiernos locales o regionales y la población quienes cumplen roles establecidos para que las planes propuestos lleguen a término sin sufrir retrasos en su ejecución. En este caso muchas ciudades de fines del siglo XIX, crearon mecanismos de trabajo en equipo para demoler, construir y reubicar a la población en distintas áreas de la ciudad según los planes propuestos.

Desde el punto de vista financiero, la renovación urbana se preocupa de encontrar los recursos económicos que hacen posible la ejecución de las propuestas como fondos provenientes de inversionistas, el gobierno local, donaciones, compra-venta de propiedades. Además en algunos casos dependiendo de la magnitud de la intervención regulan la actividad inmobiliaria, el valor del uso del suelo en las zonas cercanas.

En este caso, la renovación urbana de la periferia de la ciudad a finales del siglo XIX, a partir del estudio de la propuesta de Enrique Meiggs, nos muestra que el valor del suelo urbano incidió en la dinámica inmobiliaria de la zonas cercanas debido a la magnitud del proyecto y los mecanismos que implemento el gobierno local a partir de esta propuesta como la facilidades de crédito hipotecario para acceder a la compra de la vivienda, el cambio de zonificación de muchos predios rústicos urbanos cercanos a esta zona, la normativa para el pago del impuesto predial en esta zona, las leyes de expropiaciones y adjudicaciones de muchos de los terrenos cercanos. Todas estas variables serán abordadas

en el presente estudio a partir del estudio de la propuesta urbanística propuesta por Enrique Meiggs para la periferia de la ciudad en el siglo XIX.

### 2.5.2 Marco teórico

La renovación urbana de los espacios periféricos en la ciudad de Lima en el siglo XIX, aún no ha sido estudiada. En la actualidad las investigaciones historiográficas de Lima para este periodo, nos muestran una visión general de la ciudad, a partir de la recopilación de información de viajeros de Lima en este periodo, documentos de la municipalidad como censos, decretos municipales, actas de cesiones de consejo, a esto se suma información de los principales periódicos de la ciudad, revistas y literatura como novelas, crónicas etc. Gráficamente, encontramos grabados de viajeros del siglo XIX como fotografías y planos de Lima levantados por los ingenieros, topógrafos, agrimensores de la época por encargo del gobierno de aquel entonces. Toda esta información nos permite conocer la vida en la ciudad del siglo XIX.

Toda esta información, ha servido a los investigadores para realizar trabajos de investigación que muestran una visión urbanística de la ciudad, en otros casos una visión social o histórica que han aportado al conocimiento de la ciudad de Lima en el siglo XIX. En ningún caso se han realizado propuestas historiográficas desde el punto de vista de la renovación urbana y no existen investigaciones que nos permitan conocer las intervenciones en la periferia de la ciudad en el siglo XIX.

Las investigaciones más cercanas a nuestra propuesta de investigación son:

En primer lugar se encuentra “La Evolución Urbana de Lima”<sup>4</sup>, escrita por Juan Bromley y José Barbagelata con una visión histórica, la evolución urbana de Lima desde su fundación en el siglo XVI hasta el siglo XX.

Entre descripciones de edificaciones, proyectos, datos de censos y nos dan una visión urbanística de Lima. En el capítulo correspondiente al siglo XIX, mencionan el Plan regulador de Lima elaborado por el ingeniero Luis Sada, donde se describen las principales propuestas viales, construcción de espacios urbanos, remodelaciones y construcciones de monumentos en toda Lima, así como también describen la urbanización de las zonas periféricas de manera superficial.

En este mismo capítulo mencionan a Enrique Meiggs encargado de la construcción los ferrocarriles en el país y también mencionan y describen brevemente sus principales proyectos como: la canalización del Río Rímac y la urbanización de las zonas periféricas.

En segundo lugar se encuentra “El Guión de la Cirugía Urbana de Lima (1850-1940)”<sup>5</sup>, es una descripción historiográfica de las características arquitectónicas y urbanísticas de la ciudad de Lima a partir de un guión con componentes urbanos como: articular, conectar, donde el autor nos muestra la evolución histórica urbanísticas de la ciudad desde sus antecedentes coloniales hasta principios del siglo XX, llegando a periodificar cada una de las etapas. En uno de los ítems, señala brevemente la oportunidad de negocio inmobiliario que vislumbro el empresario Enrique Meiggs de estos extensos territorios periféricos.

---

Evolución urbana de Lima, Juan Bromley y José Barbagelata, Lima consejo Provincial, publicado por talleres gráficos de la editorial Lumen, Lima 1945

<sup>5</sup> El Guión de la Cirugía Urbana de Lima, En: Ensayos en Ciencias Sociales escrito por Gabriel Ramón Joffre publicado por el Fondo Editorial de la Universidad Mayor de San Marcos, Lima 2004.

En tercer lugar *Mundos Interiores Lima (1850-1950)*<sup>6</sup> Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero en un estudio sociológico de la ciudad de fines del siglo XIX. Entre (1790-1890) desde el punto de vista de varios autores se analizan distintos aspectos de la ciudad como; los italianos en Lima, los pobres de la clase media: estilo de vida consumo e identidad, la penitenciaria etc. En el capítulo denominado: *La calle, el callejón Otaiza y el barrio chino*, se describen algunos espacios periféricos de la ciudad como la consolidación urbana de barrios Altos producto de la demolición de la muralla de Lima mediante la planificación de nuevas calles como El Chirimoyo, Prolongación de Chirimoyo y Cocharcas que permitieron conectar este espacio periférico con el resto de la ciudad, además describe la urbanización de las zonas cercanas a este barrio como espacios residenciales, donde convivían de manera muy cercana la plebe limeña y las familias de la aristocracia. Destaca la ocupación de viviendas de mejor calidad en barrios Altos, así como el asentamiento de la clase migrante europea en las manzanas aledañas al congreso y la plaza Italia (parroquia de Santa Ana) que contrastan con el otro lado de la ciudad cercano a la portada de las Maravillas donde se ubicaron los indios en la colonia conocido como un lugar de pobres en indeseables.

Todas estas investigaciones han mostrado la evolución urbana de la ciudad de Lima y han descrito brevemente la ciudad de la periferia en otros casos han mencionado la propuesta de Enrique Meiggs en la ciudad, pero en ninguna de ellas se ha estudiado las intervenciones de renovación urbana en los espacios periféricos de la ciudad que esta investigación pretender realizar.

### **2.5.3. Supuestos Básicos**

La presente investigación es de tipo historiográfico cuyo objetivo es analizar las propuestas de Renovación Urbana para la periferia de la ciudad planteando los siguientes supuestos ¿Cuál hubiera sido el impacto del proceso de Renovación Urbana en la zona de periferia cercana a la antigua Muralla de Lima, ocupada por huertas y terrenos baldíos?, ¿A qué sector de la población de Lima del siglo XIX estaba orientadas las vastas zonas a urbanizar? ¿De qué manera este proceso de urbanización influyó en el valor del suelo urbano? y por último ¿Cual fue el aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de la ciudad.

## **3. METODOLOGIA**

### **3.1 Tipo de investigación :**

La presente investigación es de tipo historiográfico con la aplicación de la metodología de la renovación urbana para espacios periféricos.

### **3.2 Área de estudio:**

La presente investigación comprende los territorios ocupados por la muralla de Lima hasta mediados del siglo XIX.

Con los siguientes límites:

---

<sup>6</sup> Mundo Interiores, Lima 1850-1950, Escrito por Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero Universidad del Pacífico Centro de Investigación, Lima 1995.

- Por el este la margen izquierda del Río Rímac.
- Por el Oeste los territorios cercanos a la actual avenida Grau
- Por el Norte La Avenida 28 de Julio
- Por sur con la urbanización Manzanilla

### **3.3 Variables de diseño**

Regeneración Urbana en espacios periféricos  
Intervenciones urbanas en áreas residenciales  
Valor del suelo urbano  
Dinámica de la actividad inmobiliaria  
Historiografía urbana

### **3.4 Recolección de datos:**

La recolección de datos está dividida en dos recolecciones de fuentes primarias:

Recopilación de documentación de archivo  
Recopilación de datos de periódicos y revistas de la época  
Recopilación de planos de la época provenientes de los archivos Notariales  
Bibliografía relacionada con el tema

### **3.5 Procesamiento de información**

- Organizar la información cronológicamente y enmarcarla dentro de la metodología de la Regeneración Urbana para posteriormente analizar las distintas intervenciones.
- Describir los procesos de intervención en cada una de los espacios a ser intervenidos utilizando la metodología de Regeneración Urbana.

### **3.6 Análisis de la información:**

El análisis de la información está basada en la comparación entre la documentación encontrada de las zonas a estudiar y lo que actualmente existe en la zona. Lo que se busca es tomar muestras de cada uno de los espacios periféricos de la ciudad hacer una descripción de las propuestas hechas por Enrique Meiggs en el siglo XIX y su impacto en la ciudad de Lima.

## INDICE

### Capítulo I

- La renovación urbana en las ciudades Latinoamericanas en el siglo XIX.
  - La renovación urbana en Santiago de Chile
  - La renovación urbana en Buenos Aires
  - La renovación urbana en Bogotá
- La influencia de Haussman en el urbanismo de las ciudades Latinoamericanas.
- Las transformaciones en Latinoamérica de las ciudades, el discurso higiénico y las ciudades Republicanas.
- La imagen urbana de Lima<sup>7</sup> a finales del siglo XIX.

Conclusiones.

### Capítulo II

- Descripción de la zona estudio
- Las propuestas para modernizar Lima a finales del siglo XIX
  - A) La propuesta de Luis Carlo Di Sada.
  - B) La propuesta de Ricardo Tizón y Bueno
  - C) La propuesta de Felipe Arancivia
  - D) La propuesta de Enrique Meiggs

### Capítulo III

- Evaluación de la comisión de los terrenos ocupados por las antiguas murallas de Lima
- El remate o subasta pública para la urbanización de las zonas periféricas de Lima en el siglo XIX.
- Demografía de la ciudad de Lima, el fenómeno de la migración y la demanda por la vivienda.
- La propuesta de Enrique Meiggs para urbanizar los espacios periféricos en Lima del siglo XIX.

#### 1. Sección Primera

---

- Manzanas de 1-25
2. Sección Segunda  
Manzanas de 1-25
  3. Sección Tercera  
Manzanas de 1-25
  4. Sección Cuarta  
Manzana de 1-25

## **Capítulo IV**

- Análisis de las intervenciones en la periferia de Lima en el siglo XIX
  1. Sección Primera  
Manzanas de 1-25
- La de expropiación de los terrenos urbanos periféricos de Lima a finales del siglo XIX a favor de la propuesta de Enrique Meiggs.
- Las leyes a favor del crédito hipotecario para la solución al problema de la vivienda.
- La situación del sector financiero a finales del siglo XIX
- El valor del suelo urbano en la periferia de Lima a finales del siglo XIX- El valor del suelo rustico y urbano.
- El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de Lima en el siglo XIX.

Conclusiones.

Bibliografía.

# Capítulo I

## Capítulo I

### La renovación urbana en las ciudades Latinoamericanas en el siglo XIX.

#### Las ciudades coloniales

Según Germán Rodrigo Mejía ( Mejía: 2000: 20) los antecedentes de las ciudades coloniales, cuya estructura estaba ordenada en una traza de damero centrada en torno a la plaza Mayor y zonificada a partir principalmente de iglesias parroquiales y sectorizada en áreas sociales, con un fuerte predominio de los espacios interiores, espacios públicos escasos y predominio de encuentros rituales. Las ciudades más importantes de la colonia y algunas cercanas a un puerto o con frente marino iniciaron un proceso de transformación, después de algunos años de su independencia en *ciudades burguesas* o *ciudades industriales* que comenzaron a superponerse con la ciudad colonial, transformando el centro, en algunos casos, se produjo la segregación de grupos del centro a las periferias o en otros espacios cercanos y en otros casos el centro de la ciudad recibió una población migrante que se mezcló con la clase dominante. A pesar que gran parte de las ciudades Latinoamericanas sufrieron este proceso cada uno representa una particularidad por la forma como muchas variables comunes a estos procesos de renovación urbana se materializaron en propuestas que llegaron a término y en otros no. Por ejemplo: muchas de ellas crearon una avenida “*Circunvalación*” como Lima y Santiago, en otras se utilizó el recurso de expropiación para aperturar vías principales o secundarias como fue el caso de Lima, Santiago y Buenos Aires, quienes atravesaron por un proceso de saneamiento legal propio de intervenciones de renovación urbana. Así también, muchas ciudades trataron de solucionar los problemas de salubridad con un mejor equipamiento de agua y desagüe y el trasladando de la población a otras zonas nuevas o en crecimiento, creando nuevos distritos fuera y dentro de la ciudad. Por último, en muchos casos estas ciudades tuvieron que realizar una gestión conjunta entre el sector público y privado para llevar a cabo estas empresas de renovación urbana entre aproximadamente 1870-1876.

Al final de todas estas iniciativas de renovación de la ciudad, muchas llegaron a termino, otras quedaron en el papel y por último otras no pudieron solucionar los problemas que en aquel momento tenía la ciudad, como la salubridad pública, el crecimiento demográfico y la demanda por la vivienda entre las más importantes.

A continuación describiremos, estos procesos de renovación urbana en algunas ciudades Latinoamericanas para tener una mejor visión de las transformaciones que se dieron en la región hacia finales del siglo XIX y poder compararlas con el caso peruano.

Para entender los cambios en la imagen urbana de las ciudades Latinoamericanas, es necesario comprender la dependencia económica que tuvieron a partir de mediados del siglo XIX, con excepción de Cuba.

Entre (1870-1876), se puede notar una prosperidad económica producto de las exportaciones del azúcar, café, guano de muchas ciudades latinoamericanas hacia los mares Atlántico y Pacífico.

La independencia política de las colonias latinoamericanas no significó la independencia cultural con respecto a europea el imperio británico asumió la predominancia económica en la región, mientras que Gran Bretaña pasó a ser el paradigma del capitalismo y Francia pasó a convertirse en el paradigma cultural. Los cambios urbanos que vinieron con la nueva

dependencia de Europa fueron plasmados en la ciudad burguesa Latinoamericana como Río de Janeiro, Buenos Aires, Santiago, Lima, Bogotá, Costa Rica de esta manera la imagen urbana de la ciudad colonial se fue transformando tomando como referente las ideas urbanísticas que arribaron de Europa.

Jorge Hardoy<sup>8</sup>, hace notar las influencias europeas que tuvieron las ciudades latinoamericanas en primer lugar la influencia de Haussman con su urbanismo de alamedas arboladas y boulevares y parques públicos que constituyeron las primeras intervenciones de renovación urbana en la ciudad y una segunda tendencia es la ciudad Vienesa a través del suburbio la ciudad Jardín incorporada al paisaje limeño en el siglo XX.

Aunque no es aún posible entender porque el urbanizador Haussman tuvo tanta influencia en la transformación de las ciudades latinoamericanas del siglo XIX, según Almandoz este es quizás fue el deseo de las burguesías de expandirse y apropiarse del espacio Metropolitano. El cambio cultural de las élites locales es descrito “*Por la ciudad letrada*” por Ángel Rama el elitismo de la ciudad colonial fue ampliado hasta 1870, la nueva clase importada permitió la modernización de las ciudades latinoamericanas, según Rama<sup>9</sup> las elites Latinoamericanas tuvieron un profundo deseo de recrear en su urbanismo y arquitectura a las metrópolis europeas. También en su libro *Urban Planning Cities (1850-1950)*, Almandoz nos describe la dependencia de Latinoamérica de Europa, a su forma de ver, esta no debe ser entendida como una noción de retraso sino está relacionada con el ajuste y la orientación de la estructura económica, política y social de cada nación a las condiciones establecidas por las élites dominantes, es una correspondencia entre los intereses de las oligarquías y los grupos exógenos, que trajo como consecuencia una mayor diversificación comercial en las ciudades Latinoamericanas.

Coincide también con otros investigadores que el rol de Latinoamérica como productor dentro de la división del trabajo en el siglo XIX, supuso un modelo de crecimiento hacia afuera, que venía de tiempos coloniales, una manifestación concreta de la distorsión económica fue la urbanización dependiente, de la mayoría de los países Latinoamericanos cuyas frágiles redes urbanas coloniales fueron expandidas de acuerdo con el capital foráneo durante la era republicana. En términos de capital de inversión y de provisión de nueva tecnología la predominancia inglesa se hizo evidente desde 1850.

A pesar de la diversificación económica y de la dependencia política no ocurrieron grandes cambios en la geografía urbana de Latinoamérica desde 1750, los cambios comenzaron a hacerse notar desde 1860 después de que las tasas de crecimiento de las ciudades capitales se hubieran mantenido por debajo de los desarrollos nacionales durante varias décadas. La primacía urbana fue restablecida desde mediados de siglo, cuando los capitales latinoamericanos comenzaron a sobrepasar los respectivos crecimientos nacionales de acuerdo al siguiente orden: La Habana en 1840, Río de Janeiro en 1850, Buenos Aires en 1860, Bogotá en 1870, Caracas y Santiago en 1780 y la ciudad de Méjico a fines de siglo.

---

<sup>8</sup> Hardoy, pp.

<sup>9</sup> Almandoz, pp.24-54

**Cuadro 1.1**  
**Datos poblacionales de principales ciudades latinoamericanas**  
**(1850-1880)**

Ciudad	N° de habitantes 1850	N° de habitantes 1869
	<b>1850</b>	<b>1869</b>
Buenos Aires	90,000	178,000
	<b>1854</b>	<b>1872</b>
Rio de Janeiro	186,000	267,000
	<b>1865</b>	1875
Concepción	13,958	24,180
	<b>1865</b>	<b>1875</b>
Valparaíso	70,478	104,952
	1865	1875
Santiago	115,337	150,367
	<b>1847</b>	<b>1861</b>
La Habana	130,000	197,000
	<b>1855</b>	<b>1862</b>
Méjico	200,000	210,000
	<b>1862</b>	Sin dato
Lima	89,000	-----
	<b>1832</b>	<b>1870</b>
Bogotá	28,341	40,833
	<b>1869</b>	<b>1873</b>
Caracas	47,013	48,897

Fuente: Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940) Arturo Almondoz Marte y Almondoz Ed. 2 publicada por Equinoccio 2006, pp.48

Luego de este proceso de migración ya hacia finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, muchas de estas ciudades se habían convertido en metrópolis seducidos por los modelos norte-americanos de Chicago, New York.

Según Almondoz las intenciones de la sociedad moderna latinoamericana de aquel entonces, era una aspiración a ideales foráneos como: orden, progreso, civilización, higienización, modernismo y funcionalismo, se puede decir que fueron sobre estas bases que se originaron los planes de regeneración urbana y arquitectura en las ciudades Latinoamericanas de finales del siglo XIX.

Los efectos ideológicos de la cultura urbana europea en las sociedades Latinoamericanas han sido estudiados por Luis Romero<sup>10</sup>, en su libro titulado, “*Las Ciudades y las ideas*” 1976 donde describe como hasta 1930 el deseo era la imitación de los estilos europeos que termino por la implementación del modelo de Haussmaniano modelo que no correspondía a las necesidad de expansión de muchas

---

<sup>10</sup> Luis Romero Ciudad Historia e Ideas por Alexander Betancourt Mendieta Publicado por UNAM, 2001 pp 89-107

ciudades Latinoamericanas sino que más bien, buscaba satisfacer los gustos de las **élites** que buscaban parecerse a la élite Europea.

Muchas ciudades Latinoamericanas han sido estudiadas desde esta perspectiva. A continuación describiremos brevemente algunas de las intervenciones de renovación urbana que se dieron en las ciudades Latinoamericanas más importantes que al igual que en Lima transformaron la morfología urbana del centro y configuraron los espacios periféricos de la ciudad de aquel entonces.

En el caso de Latinoamérica algunas ciudades fueron visitadas por especialistas quienes tuvieron el rol de transferir el urbanismo europeo a la realidad latinoamericana como: Jean Claude Nicholas Forestier's diseño urbano del paisaje en Buenos Aires, La Habana y otras capitales casos que fueron compilados por Leclerc. Le Corbusier que visitó Brasil, Argentina y Colombia a principios del siglo XX. Karl Brunner el pionero del urbanismo en Chile y Colombia. Hacia 1870 periodo que coincide con el peruano los primeros arquitectos extranjeros fueron invitados por el gobierno chileno para la elaboración de un Plan que es descrito por Benjamín Vicuña Mackenna quien entre 1872-1875 fue nombrado intendente transformo la ciudad como el barón Haussman en Paris<sup>11</sup>.

En este capítulo describiremos las renovaciones urbanas que al igual que en Lima tuvieron lugar hacia mediados y finales del siglo XIX y que constituyeron los primeros intentos de mejorar la ciudad y modernizarla, nos proponemos de esta manera tener una idea de lo que se hizo en términos de renovación urbana en el siglo XIX en algunas de las ciudades más importantes Latinoamericanas.

### **La Renovación Urbana de Santiago de Chile (1870-1876)**

En primer lugar se encuentra la renovación urbana de Santiago que para aquella época fue una de las principales ciudades de Chile que junto a Valparaíso y Concepción iniciarían un proceso de transformación a finales del siglo XIX.

En Santiago de Chile fue el urbanista, historiador y político Benjamín Vicuña Mackenna quien transformó Santiago con los conceptos del Varón Haussman, plasmando en su obra ideales higienistas, estéticos y pragmáticos.

En el caso de Santiago la renovación urbana de la ciudad se dio hacia 1870 fecha en la que fueron invitados los primeros arquitectos para planificar la ciudad Según Sergio Grez Toso hacia 1865 los migrantes se sentían atraídos a la ciudad por varias razones como: la novedad de la ciudad moderna, los altos salarios, el trabajo abundante y la centralidad administrativa, la moda y el vicio<sup>12</sup>. Si para los peruanos la guerra del pacifico significó la ruptura de un proceso en el que la ciudad se encontraba en plena modernización para los chilenos significó la mejora de sus industrias como las de: alimentos, tejidos, cerveza y el auge del salitre.

En la década de 1860 en pleno crecimiento urbano la ciudad se extendía producto de ensanches y construcciones que daban lugar a nuevos barrios, en esta época se

---

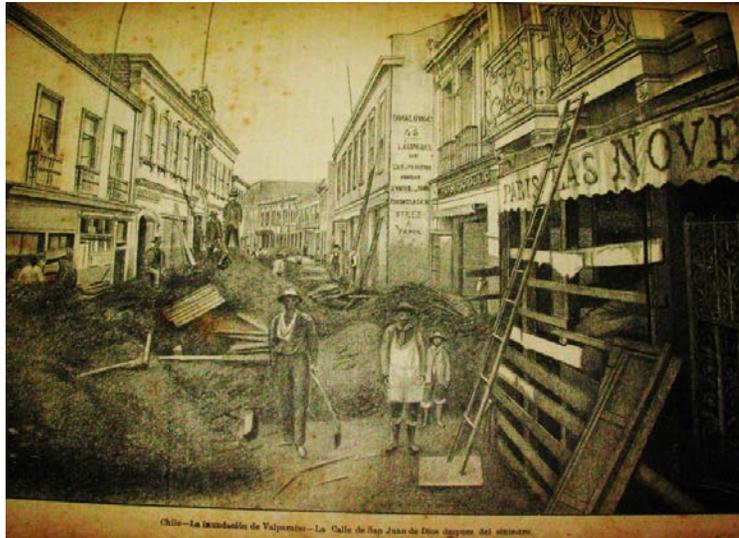
<sup>11</sup> “Escultura Pública Del monumento conmemorativo a la escultura urbana Santiago 1792-2004”  
Lisa Flora Voinma Tanner. Publicado por Ocho Libros Editores, 2005.pp 94-124

*De la Regeneración del Pueblo a la huelga general: Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile 1810-1890*”Sergio Grez Toso Publicado por RIL Editores pp- 105-115

evidenciaron un conjunto de problemas urbanos como: escasez de alumbrado público, ineficiencia del servicio de recolección de basura, la red de viviendas pobremente equipadas y la especulación de los propietarios en sitios y conventillos es decir problemas de hacinamiento que se agravaron con las pestes, enfermedades, aumento del robo y el pandillaje en muchas zonas del centro de la ciudad. La élite comenzó a inquietarse sobre estos problemas y el intendente Mackenna realizó la primera propuesta de renovación urbana llamada "Plan de remodelación de Santiago de Chile" estas fueron parcialmente ejecutadas siendo una de sus propuestas la construcción de un camino de Cintura, que para el caso peruano se llamo avenida de Circunvalación, pues Santiago en aquella época se dividía en: la ciudad ilustrada y la ciudad cristiana y por otro lado la ciudad bárbara los arrabales y los suburbios, es decir la ciudad ya se encontraba segmentada la ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres. Entre las principales intervenciones de este periodo tenemos:

- 1) Para los suburbios debía existir un régimen menos numeroso y activo.
- 2) Establecer alrededor de los centros poblados una especie de cordón sanitario, por medio de sus plantaciones contra las pestilencias de los arrabales.
- 3) Descargar a los barrios centrales el exceso de tráfico (movilidad urbana)
- 4) Crear alrededor de la ciudad una serie de paseos circulares destinados al embellecimiento a breve tiempo (diseño urbano).
- 5) Marcar un límite apropiado a las zonas o establecimientos capaces de producir emanaciones contra la salubridad pública (zonificación de uso de suelos).
- 6) Acercar entre si los barrios y abreviar las distancias. (Diseño urbano).
- 7) Diseñar accesos cómodos y espaciosos en diversas calles que no tienen salida y crea nuevas avenidas dirigidas al centro de la ciudad. (Diseño urbano)

**Foto 1.1**  
**Foto de la Calle San Juan de Dios - Valparaíso 1885**



Fuente: Revista El Perú Ilustrado, Lima Sábado 29 de Set de Mayo 1888 - N°73  
|pp.381.

Junto a estas medidas se propone también la canalización del río Mapocho, que en caso de Lima sería la canalización del río Rímac.

La transformación del barrio Sur, la reforma del servicio de agua potable, la creación de nuevas plazas y apertura de calles, el mejoramiento del servicio de acequias para la recolección de basura y aguas hervidas la remodelación de la cárcel y El Matadero etc. Gran parte de estas intervenciones se hicieron con dinero de empresa privada, que colaboró con estas mejoras, siendo las acciones gestión y aspectos operativos a cargo del municipio. (Milos: 2007: 35-40)<sup>13</sup> Después de unos años de intensos trabajo las transformaciones de la ciudad se ven traducidas en: la canalización del Río Mapocho, la ejecución de 18 Plazas, la conversión del cerro de Santa Lucia en Parque público, la creación de la primera circunvalación, el antiguo Río Mapocho se convierte en el paseo de la Cañada, se consolida La Alameda de Las Delicias, en el principal bulevar de la capital<sup>14</sup>.

Hay que destacar que los primeros planteamientos de urbanizar la periferia de la ciudad de Santiago se dan en el siglo XX, según Eduardo San Martín<sup>15</sup> (San Martín: 1992:17-26) la ciudad se expandió por fragmentos, dejando grandes áreas residuales para espacios públicos, pues era más fácil para las arquitecturas y para los

---

<sup>13</sup>“Historia y Memoria 2 escrita por Pedro Milos en 1957 .Santiago, Publicado por Lom Ediciones, 2007

<sup>14</sup>“Santiago de Chile moderna a Palos” Humberto Eliash. “Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)” Canalización del río Mapocho en Chile. <http://redalyc.mx/redalyc/pdf/375/37506014.pdf>. Labradores Peones y Proletarios: formación y crisis de la sociedad de la sociedad popular chilena en el siglo XIX. Por Gabriel Salazar Vergara Gabriel Salazar Lom Ediciones 2000.

<sup>15</sup>“La Arquitectura de la periferia de Santiago de Chile- Experiencias y Propuestas” Eduardo San Martín. Santiago. Ed. Andrés Bello 1992.

desarrolladores inmobiliarios privados trabajar en las afueras de la ciudad, con toda la libertad que estos ofrecían que renovar o rehabilitar tejidos urbanos que a través de operaciones más complejas y muchas otras trabas de intervenir en espacios del centro de la ciudad.

Hacia los años 1950 comenzaron las invasiones y la incapacidad del gobierno de resolver la demanda por la vivienda. Estas invasiones se asentaron en áreas destinadas a espacios públicos o terrenos programados para viviendas estatales, la carrera por ocupar la periferia terminó por desbordar el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) que no ofrecían respuestas a los requerimientos de la población<sup>16</sup>. En suma Santiago muestra la transformación de su tejido urbano, la imagen urbana al estilo europeo. Donde predominan las intervenciones en espacios barriales y proyectos para el embellecimiento de la ciudad.

**Dibujo 1.1**  
**Plano de Santiago de Chile en el siglo XVIII**



“La Arquitectura de la periferia de Santiago de Chile- Experiencias y Propuestas” Eduardo San Martin. Santiago. Ed. Andrés Bello 1992.

**Foto 1.3**  
**Plaza Italia Santiago de Chile 1960**



Figure 5.17 Plaza Italia c. 1960. Looking towards the east, the Mapocho River, riverside avenues and the Parque Japonés. (Source: Centro de Informaciones Sergio Larraín García Moreno, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile)

Fuente: Arturo Almondoz Marte y Arturo Almondoz Planning Latín America´s Cities 1850-1950 Publicado por Routledge, 2002. pp.127.

- **La Renovación Urbana de Buenos Aires (1872-1875)**

Las intervenciones urbanas en Buenos Aires, son de las más interesantes debido a la magnitud de sus proyectos y porque como en ninguna otra ciudad lograron aperturar calles de grandes longitudes, además la ciudad tuvo una serie de propuestas de distintos profesionales, fue un reto para los renovadores de aquella época llevar a término cada una de las intervenciones.

Buenos Aires fue una de las ciudades que logró acercarse más al modelo parisino del Varón Haussman. Estas intervenciones fueron de dos clases en centro histórico y con frente ribereño.

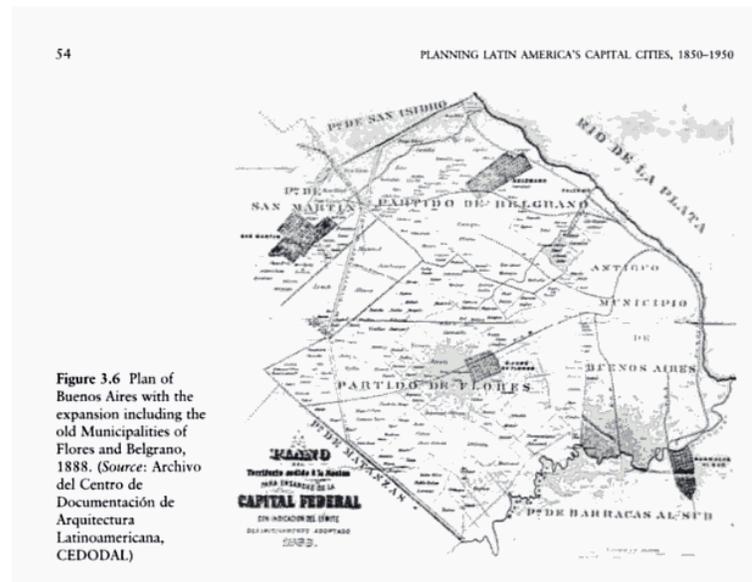
Hacia la segunda mitad del siglo XIX, en el gobierno de Rivadaviano inició con las primeras transformaciones de la trama de damero de la ciudad colonial, estas primeras propuestas estuvieron a cargo de José María Lagos en (1869) y elaborados por Carranza y Soyer, obras que inicialmente transformaron zonas cercanas al puerto gracias a la nueva ley de expropiación que permitió el diseño de estas zonas. Durante esta época existieron varios proyectos para la renovación urbana de la zona portuaria especialmente antes de la construcción de la construcción de la Nueva Aduana 1859 y el Muelle de Pasajeros 1855<sup>17</sup>.

**Dibujo 1.2**

---

<sup>17</sup> La avenida de Mayo un proyecto inconcluso por Justo Solsona, Carlos Hunter publicada por Nobuko 1990. Buenos Aires. 12-20

## Plan de Buenos Aires en 1888



Arturo Almondoz Marte y Arturo Almondoz Planning Latin America's Cities 1850-1950 Publicado por Routledge, 2002. pp.54.

Para este periodo la ciudad sin servicios y un dinámico crecimiento de los barrios bajos ubicados en el área central y el barrio del Sur, conocido también como el distrito del sur termino sucumbiendo ante la fiebre amarilla en 1871, las constantes propuestas dieron como resultado cambios en la ciudad, por ejemplo el Estado iniciaría la instalación de servicios de agua y desagüe para la población migrante con recursos es así que se fundó el distrito Norte.

**Foto 1.2**  
**Plaza del Cabildo- Buenos Aires**

Cabildo de Buenos Aires



Fuente: La Avenida de Mayo: un proyecto inconcluso. Victor Solsona, Carlos Hunter pp.130

Esta migración de los pobladores marcó la despoblación de la zona central de la ciudad como una zona residencial de la clase porteña aristocrática. Entre 1880-1930 gran parte del territorio argentino fue reestructurado debido al intercambio comercial con Gran Bretaña que compraba materias primas, gracias a estos ingresos se pudo interconectar el país mediante el ferrocarril y mejorar el modelo de la agricultura. Entre este periodo también como parte del proceso de modernización de la ciudad se inicio la modernización de la ciudad de Buenos Aires.

En la que podría llamarse una segunda fase de intervención urbana, Francisco Tamburini y su asistente Víctor Meano llamados para hacerse cargo de la construcción de obras públicas iniciaron el proceso de transformación de la ciudad con el encargo de seguir el modelo Haussmaniano también se continuaron con las mejoras sanitarias ya iniciadas en el distrito norte, tratando de eliminar los conventillos sobrepoblados. Podemos mencionar a Emilio Coni y su obra *“Progress de le higiene Dans la Republique Argentine y el Doctor Samuel Gache en Les logements ouviers a Buenos Aires”* publicada en Paris en 1900.

En 1874 técnicos noruegos, suecos, belgas y franceses participaron en la instalación de servicios en la ciudad, el desarrollo y la construcción de equipamiento urbano, mano de obra para la construcción de los parques y espacios públicos verdes que imitaban al modelo Haussmaniano, como el bosque de Palermo que contribuyeron en esta tarea Eugenio Courtois y Carlos Thays quienes trataron de acercarse también a este modelo.

Destacan en este proyecto de Renovación urbana de Buenos Aires conducido por la municipalidad, la renovación de la Plaza y Avenida Mayo como nuevo símbolo de identidad urbana. Torcuato de Alvear el intendente de Buenos Aires, continuó este desarrollo. Las obras de Renovación en esta primera etapa estaban enfocadas al

mejoramiento de los espacios públicos en este periodo interviene los paisajistas franceses Eugenio Courtois y Carlos Thays quienes jugaron un sobresaliente rol en acercarse al modelo parisino.

Alrededor de 1870 Sarmiento propuso la apertura de calles que se inició en la plaza de Mayo y terminó en la Plaza de Lorea, estos diseños impuestos a la población como diseños urbanos. Los diseños estimulaban el tipo, las formas y costumbres de vida francesas que la clase de elite argentina buscaba imitar.

Joseph Bouvard<sup>18</sup> llegó a la ciudad en (1907) y presentó al mayor Carlos Alvear sus planes para urbanizar la ciudad siguiendo con el modelo Haussmaniano. De esta propuesta, podemos citar: el proyecto 60 kilómetros de avenidas y 32 diagonales terminaron por destruir el trazado colonial de la ciudad.

El plan debería corregir los desperfectos entre las estrechas calles y la división de tierra en pequeños bloques los cuales en caso de permanecer convertir a la ciudad en enormes extensiones antiestéticas Bouvard alerto la necesidad de que los planes continuaran con el modelo de Haussman debido a la ligereza de priorizar los estudios el sector oficial aprobó el plan de Bouvard y le confió otros proyectos.

Se ejecutaron entonces la transformación de la Quinta Hale en el área de la Recoleta, un diseño urbano para la Plaza del Congreso, la visita de Bouvard se repitió en (1907) con otros nuevos proyectos para la ciudad. Mientras tanto la comisión Municipal hizo que Thays y otros oficialistas dieran su opinión acerca de las propuestas de Bouvard, ellos creyeron en la necesidad de cambiar el damero en otras áreas e incluir las avenidas en diagonal.

En su reporte de (1910) Bouvard propuso la construcción de 15 plazas siguiendo el tratado de Forestier publicado en 1905. La comunicación del ferrocarril con otras zonas dándole jerarquía basándose en la jerarquía y funcionalidad de los puntos conectados. Para esa época la ciudad de Buenos Aires se hallaba densamente poblada de una población de 90,000 en 1850 contaba en 1869 con 178,000 habitantes.

Por otro lado, las propuestas de planificación de la ciudad continuaron con un estilo francés, es en este momento que nuevamente se promueve la ley de expropiación especialmente por el arquitecto Victor Hochshule con la finalidad de aperturar calles. El arquitecto Jaeschke cuestiono a Bouvard la existencia de muchos puntos de confluencia en un ovalo que termino por crear problemas de tráfico como por ejemplo que doce calles converjan en la plaza del Congreso. Así como la colocación de monumentos en espacios de óvalos.

La plaza de Mayo y la avenida de Mayo constituyen los esfuerzos de modernizar la ciudad pero respetando el trazado colonial, al respecto podemos decir que esta fue inaugurada en 1894, siendo su sucesor Torcuato de Alvear quien logró arbitrar los medios para su concreción. De esta manera los planes de Sarmiento de crear la avenida Central como una respuesta a los problemas de crecimiento que se venían

---

<sup>18</sup> Culture, urbanism and planning Escrito por Francisco Javier Monclús, Manuel Guardia i Bassols, Manuel Guardia Colaborador Francisco Javier Monclús Publicado por Ashgate Publishing, Ltd., 2006. Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century Peter Geoffrey Hall Ed. 03 Wiley-Blackwell, 2002.

dando en la ciudad producto del proceso de Metropolización de la urbe. (*La avenida de Mayo-Justo Solsona Carlos Gunther*) la avenida de Mayo fue la concretización de muchas ideas que se venían gestando ya desde décadas como las de: Dr. José Marcelino Lagos, Carlos Carranza y Emilio Soyer, como los primeros esbozos de la Avenida Mayo en 1869 y el empleo de diagonales de la Avenida Norte- Sur y la plaza. Este tipo de planteamientos son abandonados por falta de fondos por parte del gobierno central y por la falta de una gestión operativa así como la inexistencia de leyes que permitan llevar a cabo estas reformas urbanas<sup>19</sup>. En 1884 se promulgó la ley que permitía la apertura de la Avenida Mayo un punto interesante en este proceso de ejecución del proyecto es el financiamiento que se hizo con fondos productos de las expropiaciones pero con algunos tropiezos para poner en práctica esta ley se continúan con los trabajos aunque con demoras. En una segunda etapa a cargo del intendente Antonio Crespo se suscitan algunos hechos que entorpecen el proyecto como la falta de colaboración de algunos vecinos que pensaban donar sus terrenos y que luego se retractaron, buscando beneficios económicos por el valor del metro cuadrado, creándose innumerables juicios de compensación económica para los propietarios por parte del gobierno local. Para dar solución a esta situación se creó una comisión que evaluó con los vecinos la situación legal de los terrenos cercanos a la nueva avenida sin lograr su cometido. Al final las fincas ubicadas a la largo de esta avenida, fueron compradas por la comisión y el municipio, siendo muy pocos los casos de expropiación. En los terrenos que son afectados solo en una porción hasta en un tercio los problemas continuaron en litigios hasta el final se pide ayuda al gobierno central para poder comprar gran parte de los terrenos a ser expropiados es así que se puede acelerar con los trabajos de trazado de la avenida. Otro de los tropiezos para que la avenida no iniciara rápidamente su proceso de consolidación son los altos impuestos y normas establecidas que entorpecieron la construcciones a los largo de esta vía que poco a poco comienzo a mostrar la imagen urbana que actualmente posee.

La presencia del urbanismo y de arquitectura francés produjo reacciones entre los profesionales locales, como los graduados de la escuela de Arquitectura de Buenos Aires fundada en 1886 quienes cuestionan los planteamientos esto generó un debate del que se ve beneficiada la ciudad.

En 1923 durante el gobierno municipal de Carlos Noel se propuso que Nicholas Forestier fuera consultor del Plan edilicio cuya decisión fue equivocada debido a que Nicolás Forestier no conocía la situación de la ciudad y la importancia de la ciudad jardín en el paisaje urbano, luego de una breve estadía en Buenos Aires regreso a Paris para proponer su plan, a cargo de la Dirección de Paseos de Buenos Aires donde resalta su proyecto de ganar tierras a la franja de costa del río de la Plata, estas propuestas continuaron en los siguientes años; así también se creó la comisión de estética edilicia el nombre implícito que la comisión se concentrara en la intervención de avenidas y calles diagonales las cuales se encontraban en el plan las áreas bien compartidas parecían funcionar en el papel cuya propuesta fue mejorar en simetría y composición al plan. La reubicación de edificios públicos en particular los de la municipalidad fue la principal propuesta de este plan de descentralización,

---

<sup>19</sup> Arturo Almondoz Marte y Arturo Almondoz Planning Latin America's Cities 1850-1950 Publicado por Routledge, 2002. pp.54-64

lo cual permitió expandir la ciudad y estableció una presencia territorial al mismo tiempo las construcciones de algunas casas y ministerios fueron reubicadas en la plaza Dos de Mayo, sin embargo reafirmando la idea de centralidad y el criterio de ecléctico de pluralidad.

La comisión de proyectos modificó el plan de Foriestier, propuesta para las avenidas hacia la costa. Después de dos décadas la administración local tomó en cuenta las ideas del plan urbano francés en la ciudad después de varias consultas a profesionales técnicos. Al finalizar este proceso gran parte de la ciudad se había transformado en el modelo de París se había creado el distrito Norte y el distrito Sur.

### **Las Renovación urbana en Bogotá (1819-1910)**

El crecimiento urbano de Bogotá hacia los extramuros en la segunda mitad del siglo XIX, ocasionó que las capillas y ermitas del pie del monte quedaran incluidas dentro del casco urbano y que con el tiempo algunas se convirtieran en capillas parroquiales, estos espacios eran utilizados como espacios de peregrinación.

Durante las décadas de 1850 a 1880 las parroquias de Santa Barbara y Vitorino se convirtieron en núcleos residenciales de la ciudad ver dibujo 1.2 que dieron inicio a la creación de nuevas zonas urbanas mediante la incorporación de arrabales del oriente Egipto y las aguas y en el sur la cruces. Así mismo en este periodo comenzaron a formarse nuevos suburbios<sup>20</sup>.

Según Germán mejía Pavony durante la década de 1870 comenzaron a consolidarse las tendencias de compactación por el crecimiento en un área urbanizada. En efecto de 196 manzanas en 1820 Bogotá pasó a contar a comienzos de la década de 1880 con una superficie donde estaban trazadas 250 manzanas y urbanizadas 773 cuadras<sup>21</sup>.

La imagen urbana de Bogotá en este periodo era insalubre, los desechos domiciliarios corrían hacia ríos gracias al plano inclinado de la ciudad, en el siglo XIX se convirtieron en sitios infectados y muladares, es así que en extensas zonas de la ciudad se convirtieron en enormes focos contaminantes por el alto incremento demográfico y la alta densificación. Por ejemplo en una tienda de habitación en las que no había mayores servicios, se usaba las calles como letrinas y botaderos. Hacia 1891 la Junta de Obras Públicas, fue la encargada de construir las alcantarillas en la ciudad<sup>22</sup>.

La deforestación en la zona produjo una falta de agua en la ciudad que agravó aún más los problemas de salubridad es por esta razón que se contrató a La Junta Central de Higiene que jugó un papel importante. Los ríos que atravesaban la ciudad fueron alcanzados por el crecimiento urbano hacia los primeros años del siglo XX.

---

<sup>20</sup> Planificación y Control urbanístico en Bogotá: Desarrollo histórico y jurídico por Víctor David Lemus Chois. Publicado por la universidad del Rosario 2006. Pp.53

Op.cit.pp. 54.Ciudad universidad y universitarios y el vecindario de la calle 45. Bogotá el vecindario de la calle 45 por Beatriz García Moreno publicado por la Pontifica Universidad Javeriana 2007.pp.24

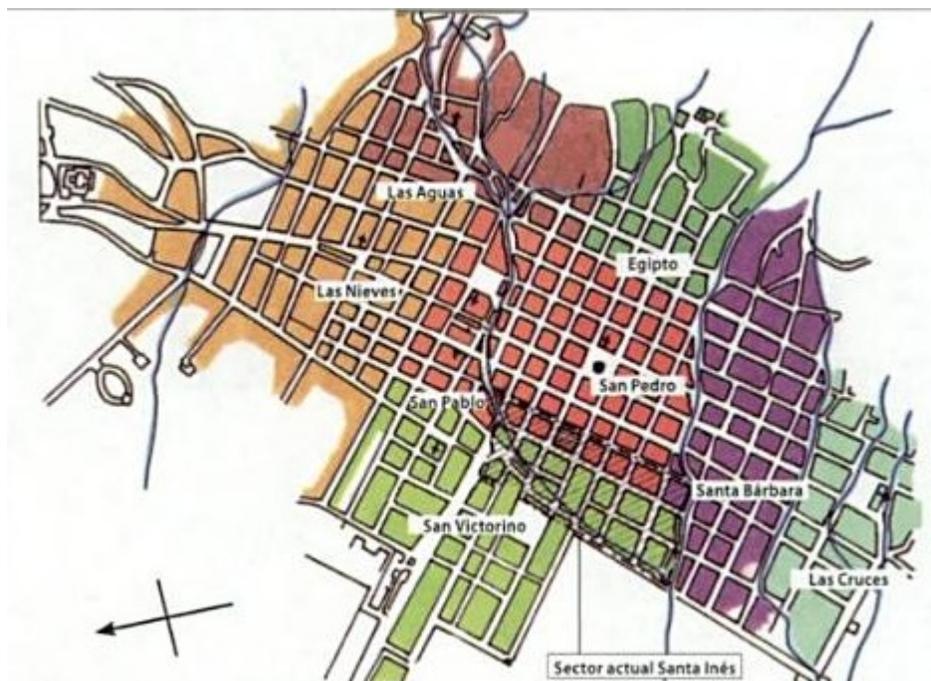
<sup>22</sup> La ciudad del Tranvía 1880-1920. Bogotá transformaciones urbanas y movilidad por Ricardo Montezuma Publicado por Universidad del Rosario. 2004

**Cuadro 1.2**  
**Población de Bogotá entre 1801-1912**

<b>Año</b>	<b>Población</b>
1801	21,394
1832	28,341
1843	40,086
1866	51,000
1884	95,813
1907	86,328
1912	116,951

Fuente: Los años de Cambio “Historia Urbana de Bogotá: 1820-1910 por Germán Rodrigo Pavony. Ed 2. Publicado por la Pontifica Universidad Javeriana Bogotá, 2000 pp.230.

**Dibujo 13**  
**División por parroquias y vicarías Bogotá 1891-1910**



Fuente: Los años de Cambio "Historia Urbana de Bogotá: 1820-1910 por Germán Rodrigo Pavony. Ed 2. Publicado por la Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, 2000. Pp. 322

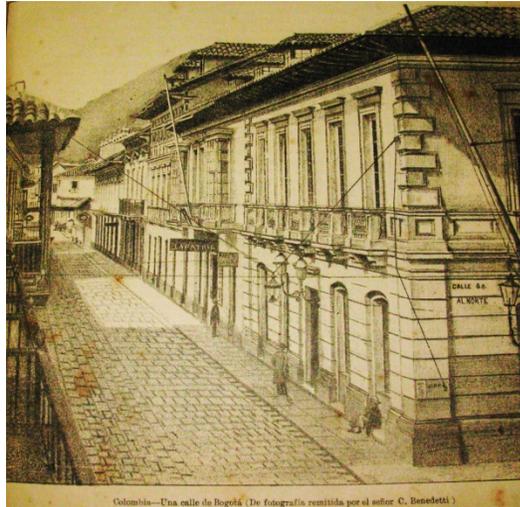
El trazado de la ciudad colonial no se vio transformado en el siglo XIX, a pesar de que gran parte de la elite bogotana está en contra de que este permaneciera intacto. Hacia los primeros años del siglo XX las elites que vivían en la ciudad iniciaron su retirada del centro de la ciudad hacia las afueras, convirtiendo a la capital en el núcleo administrativo y de prestación de servicios.

La imagen de Bogotá de inicios del siglo XX es la de una ciudad densamente urbanizada donde los viejos caserones convertidos en centros culturales, tiendas de comercio, y inhóspitos pero rentables inquilinatos junto a nuevos edificios construidos para albergar negocios para producción capitalista. El rasgo más importante de la ciudad del siglo XIX fue la continuidad de su trazado urbano, no se alteró su trazado, las nuevas manzanas simplemente fueron agregadas a las anteriores, las calles eran rectas y estrechas.

El tranvía de la ciudad inaugurado en 1884 le dio un aire de modernidad a la ciudad, como consecuencia se abrieron calles y ampliaron para dar paso al tranvía. Al diferencia de Buenos Aires, en la ciudad de Bogotá las edificaciones tuvieron poca altura las casas no tenían más de dos pisos.

Hacia las últimas décadas del siglo XIX Bogotá experimentó un incremento de la construcción en la ciudad producto de la demanda habitacional producida por la migración de un importante número de habitantes, es quizás por esta razón que se impulsó la ley de expropiación con la finalidad de alentar a las inversiones en las construcciones. Muchas de las áreas del centro eran lotes que aun tenían grandes extensiones de áreas libres en su interior que eran utilizadas como corrales, caballerizas y pequeños huertos, los que fueron expropiados para satisfacer las demandas por habitación de muchas familias que migraron a la ciudad y evitar la especulación por los precios de alquileres en la ciudad. En otros casos se produjo la sub-división de antiguos solares para dar paso a mejorar las rentas de sus propietarios. Otra causa que favoreció el movimiento constructivo fue la facilidad de crédito que existió en la ciudad a partir de 1870 debido a la consolidación del sistema bancario, dándole una preferencia a la inversión de bienes raíces como medida de protección contra la depreciación de la moneda años más tarde. Debido al fuerte ritmo de la construcción muchas fueron construidas de manera continua de manera que parecía una ciudad compacta y muy poblada, pues no existían lotes intermedios, vacíos ni callejones, laterales y traseros, ni ante jardines ni patios cubiertos. Al final la construcción dio como resultado que la ciudad en lugar de expandirse como resultado del crecimiento demográfico se compacte. En ese momento la ciudad pudo expandirse fuera y crear nuevas urbanizaciones, la falta de espacios públicos hizo que se mantuvieran las costumbres coloniales. Se produce entonces una renovación en las fachadas que transforma la ciudad dándole una imagen de modernidad<sup>23</sup>.

**Foto 1.4**  
**Calle de Bogotá**



**Fuente:** Revista El Perú Ilustrado Lima, Sábado 4 de mayo 1889 pp. 1329

- **La ciudad del Barón Haussman y el modelo de París en Latinoamérica**

La renovación Urbana de París entre (1853-1869) significó una de las primeras transformaciones de la ciudad a finales del siglo XIX, en esta intervención El Barón Haussman demostró su habilidad para trabajar de manera multidisciplinaria, haciendo uso de combinar sus habilidades de gestión, administración y manejo del mercado de bienes raíces sin imaginarse que sería el modelo a seguir en muchas ciudades Latinoamericanas.

## **Fotos 1.5 y 1.6**

### **Avenidas de París transformadas durante las reformas del Barón Haussman**



Fuente: [http://www.vigoenfotos.com/paris/paris\\_calles\\_rue\\_street\\_2.html](http://www.vigoenfotos.com/paris/paris_calles_rue_street_2.html)

### **El objetivo de Renovación Urbana**

Uno de los objetivos de Haussman para intervenir la ciudad de París a finales del siglo XIX, fue transformarla en una ficción, es decir hacer invisibles las condiciones miserables en las que vivían gran parte de la población.

Para lograr este cambio había que transformar<sup>24</sup> gran parte de la edificación existente demoliendo, reconstruyendo, rehabilitando grandes extensiones de la ciudad y de esta manera cambiar para siempre la imagen urbana de París de la ciudad medieval a la ciudad moderna de finales del siglo XIX.

Uno de los principales aportes de Haussman a la ciudad, fue el uso de la zonificación que permitió tener un mejor control de los espacios de la ciudad. Es así que se crearon zonas residenciales, comerciales, industriales que cambiaron la heterogeneidad de población que vivía en la ciudad de entonces. Gracias al llamado “*Código de Salud Pública*” la burguesía emigró a los suburbios ubicados a las

---

<sup>24</sup>“Políticas y Estrategias urbanas: la distribución del espacio público y privado en la ciudad por José María Gonzales Ordovas. Publicado por Editorial Fundamentos, 2000.pp. 141-145.

En las ciudades hacia el siglo XIX en Europa ya se habían implementado grandes cambios en la industria, con lo que la producción de mercancías aumento en gran número. Durante las primeras décadas del siglo XIX, no contaban con aceras amplias por lo tanto los peatones corrían el peligro de ser arrollados

Algunos empresarios se dan la tarea de construir el primer pasaje aprovechando para esto las estructuras que separan al teatro del boulevard que estaba al lado. Este nuevo espacio construido para la seguridad de los peatones era un espacio estrecho con estructura de madera, techo de vidrio en el que se encontraban tanto apartamentos como galerías.

afueras de la ciudad y, el centro de la ciudad de París se convirtió en el centro de las actividades comerciales, administrativas y terciarias.

### **La propuesta de Haussman para la Renovación Urbana de la ciudad de París**

Para lograr el objetivo de cambiar la ciudad, la propuesta contó con el decidido apoyo del estado. Un punto importante del proyecto de Haussman fue la utilización de los recursos de varias instituciones para hacer posible el plan de renovación urbana de Paris como: las autoridades, el gobierno, la municipalidad que fue un estilo claramente definido en las políticas de Bonaparte y sus propuestas para estimular las mejoras de la ciudad.

En este proceso de renovación urbana no existió control de la actividad inmobiliaria de todos los grupos sociales, es decir se produjo una especulación de compraventa de bienes. Hay que enfatizar que en 1850 un gran número de propiedades se concentraba en las áreas centrales del lado derecho del río Sena más que el lado izquierdo o la periferia como una muestra del paternalismo del Estado en la adquisición, compraventa de propiedades, indudablemente la forma de apropiación del espacio en Paris tenía un rol clave en la reorganización del espacio, el lado izquierdo donde primaban la población aristocrática hizo resistencia a los trabajos de Haussman para renovar la ciudad de Paris que todavía puede ser discernida hoy.

En Paris de 1840-1880 los hacendados tenían el mayor número de propiedades el 53.9% seguidos de los comerciantes con un 14.5% y los tenderos 18.1% y algunos profesionales con un 6% lo que demuestra claramente la relación entre capitalismo y negocio inmobiliario.

Haussman tuvo una batalla con los propietarios de conservadurismo fiscal por la permanencia de las inversiones productivas en la transformación de la ciudad y para la aprobación de la acción pública. Si, París fue transformada la capital debía ser movilizadada no solo por la compraventa, demolición y reconstrucción en largos plazos del espacio urbano, sino también de acuerdo a los principios de colectivismo que fueron venidos a menos por un privatismo tradicional de los propietarios.

La forma del capitalismo de la propiedad privada que Haussman mejoró estimulando la competencia y evitando la especulación reconociendo las necesidades de las personas y tratando de satisfacerlas, pero Haussman al final olvido una alianza entre la ciudad y el círculo financiero de los negocios inmobiliarios constructores, arquitectos y desarrolladores inmobiliarios reunidos bajo el poder de la asociación o el financiamiento del capital esta fue una forma de monopolio que Haussman tuvo que entender.

Pues la ciudad subsidio los trabajos a través de las donaciones de tierra más que el dinero, por ejemplo muchas compañías compraban tierras y rápidamente mejoraban el precio de la zona y debían esperar algunos años para que este precio subiera para ofrecerlo.

La renovación urbana de la ciudad puso muchas concesiones en manos de los capitalistas quienes tuvieron acceso privilegiado por el estado como créditos y detrás de estos una palanca financiera que tuvieron otros intereses como: seguros, construcciones y compañías de administración de edificios que fueron asociados a las finanzas, aplicando al desarrollo del suelo y una innovación creciente de las tradicionales formas de negociar la tierra.

La primera intervención de Haussman entre (1853-1869) comprendió la incorporación en el tejido medieval de la ciudad de una red de calles anchas y rectilíneas conformando un sistema ágil de comunicación entre los principales centros de la vida ciudadana y las estaciones del ferrocarril parecido a un esponjamiento urbano donde se aperturaron calles y avenidas en el denso tejido medieval.

La ciudad retórica concebida con ejes mercados plazas y una red de monumentos los cuales ocultaban el verdadero rostro de la ciudad, clamaba por codificar las formas en un sistema clásico la imagen urbana que proyectaba la ciudad de Haussman daba a Paris una imagen placentera y burguesa un capricho completo<sup>25</sup>, complementariamente las transformaciones hicieron posible la modificación del reglamento de construcciones para establecer alturas de casas, anchos de las calles y la limitación e inclinación de las cubiertas<sup>26</sup>.

El nuevo concepto de creación de calles entre el centro y la periferia y de allí a otros espacios de recreación, entre el comercio y la industria fueron posible gracias a la construcción de millas de bulevares que redujeron los tiempos de moverse de un lado a otro en la ciudad.

Gracias, al superávit de Paris Haussman desarrollo un método de administración y gasto productivo, esto suponía el gasto de este superávit en su totalidad o en partes para las intervenciones en la ciudad como resultado hubo un incremento de 20 millones a 200 millones de francos.

En esta primera etapa el proyecto demoró por falta de una calificación adecuada de los ejecutores del proyecto. Otro de los problemas en las demoras de esta primera intervención fueron la falta de liquidez para financiar los montos de expropiación pues muchos de los terrenos a expropiar no podían ser pagados y se recurrió a los capitales privados por ejemplo algunos bancos prestaron dinero al mercado de propiedades, uno de los aspectos de la renovación urbana que Haussman organizó hábilmente fueron las unidades de gestión para llevar a cabo esta empresa.

---

<sup>25</sup> Urban Forms Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Ivor Samuels, Olga Vitale Samuels. Publicado por Architectural Press, 2004. pp. 250

<sup>26</sup> Hacer ciudad /Make por Enrique García Espil, Guillermo Tella, Rodolfo Macera Fuente, Universidad de Buenos Aires, Martín Menini, Alejandro Batain. Publicado por Nobuko, 2006, pp.176

# Dibujo 1.4

## La ciudad de París por Haussman entre 1850-1870

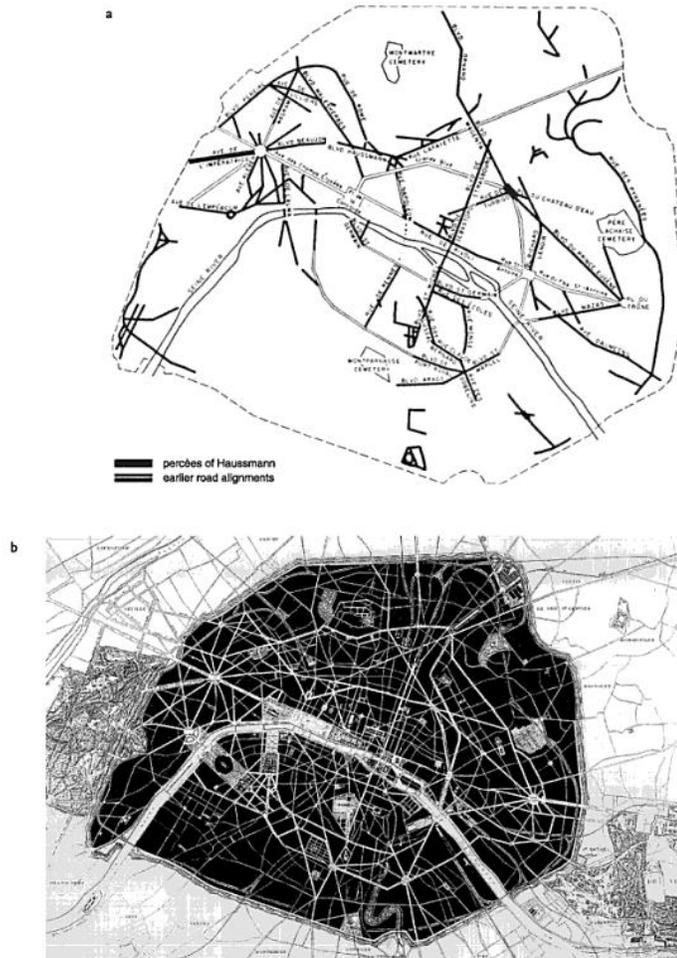


Figure 2  
Paris's transformations.  
a. Plan showing the new roads cut into Paris between 1850 and 1870.  
b. Haussmann's Paris, by Alphand.

12

Material protegido por derechos de autor

Urban Forms Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Ivor Samuels, Olga Vitale Samuels.  
Publicado por Architectural Press, 2004 pp-18

Para lograr el éxito de la renovación a gran escala de la ciudad de París fue necesario el apoyo financiero de los bancos en este caso Haussman creó una herramienta financiera como el crédito inmobiliario (mobilier)<sup>27</sup>.

En términos de gestión, se creó una red de oficinas que cumplieron funciones específicas con la finalidad de acelerar el proceso de ejecución, concertación con las empresas privadas y públicas involucradas en este proceso de renovación urbana y hacer más eficiente el aparato burocrático del Estado se crearon dos oficinas con funciones específicas

Primeramente, la oficina de Grandes Viales de París, encargada de la elaboración y ejecución del nuevo sistema de vías de la ciudad y el plan de París dedicado a la parte operativa, es decir la ejecución del Plan de renovación urbana.

En 1859 muchos territorios de la zona sub-urbana fueron anexados a la ciudad es en este momento que Haussman realizó la reconstrucción de todos los servicios municipales, en la oficina de dirección del Plan de París que a su vez estaba formada por tres oficinas, los servicios externos vinculados a la dirección que fue la parte operativa de ejecución de proyectos de renovación urbana que se encontraban entonces al servicio topográfico, servicio de vialidad, construcción y reparación de fosas sépticas.

Fueron lo geómetras del servicio topográfico quienes trazaron los planos de las nuevas vías urbanas, desde la oficina de Grandes Viales de París, la idea era conectar los barrios de la ciudad mediante los ferrocarriles.

Las expropiaciones un punto importante en la ejecución del plan, estuvieron a cargo de los comisarios viales los que ejecutaron las sentencias de expropiación y realizaron peritajes que permitieron al gobierno municipal, establecer indemnizaciones para los propietarios y los inquilinos desahuciados, destinar los precios de los materiales, así como de los solares a la reventa, es muy posible que por los retrasos en este proceso, terminara esta tarea la división de "*Hacienda y Ayuntamiento*" que formaba parte de la administración Departamental y Comunal y la dirección de asuntos municipales con las siguientes funciones: proseguir con las expropiaciones y el desahucio de todas las formalidades requeridas para efectuar los resultados y los pagos de los solares fuera de los límites de las vías públicas antiguas y nuevas. También debía instruir y someter a aprobación los contratos de concesión directa de trabajos de excavación y otros que la municipalidad no podía realizar. Se cuidó de mostrar la ruta exacta de las expropiaciones para evitar a los especuladores, pero aun así las especulaciones se dieron.

---

<sup>27</sup>Londrés- París Arte y Arquitectura en la ciudad moderna 1841- 1909. Escrito por Antonio Pizza, Daniel Arago Escola Técnica Superior d' Arquitectura de Barcelona, Mauricio Pla, Universitat Politècnica de Catalunya, ETSAB, Martha Torres Arcila Ed. 2 Publicado por Edicions UPC, 2001.pp.235-273 Mientras algunos bancos apoyaban a la industria otros lo hacían al negocio de bienes raíces como: Como la sociedad de Inmuebles de la calle Rivoli fue la compañía inmobiliaria de París. Antes de 1863 brevemente tuvieron una pérdida debido a la especulación en Marcella por la apertura de canal de Suez. Similares métodos entre los bancos y firmas continuaron siendo utilizadas por Haussman logrando activar los créditos en vastos mercados logrando que los bancos presten dinero a largo plazo esto permitió que se funde empresas y sirvió como un método para que se lograra una actividad en inversiones en la ciudad de París.

Este técnico ocultó los argumentos técnicos que estaban ocultos en estéticos pretextos. la cultura clásica fue utilizada como referencia sin ser mezclada con los conceptos eclécticos.

Al ver la envergadura del plan, se crearon dos nuevas oficinas. La primera con tres atribuciones como el estudio de las alineaciones y excavaciones y de la parcelación de los solares destinados a la reventa, junto a las vías públicas nuevas y antiguas. La segunda se ocupó de los permisos viarios, la denominación de las vías, la numeración de las edificaciones, de edificio en peligro y obras, la tercera se ocupó de las viviendas insalubres y fosas sépticas.<sup>28</sup>

La pasión de Haussman por la coordinación del espacio que fue simbolizado por la triangulación que trajo como consecuencia un exacto plano catastral y topográfico de la ciudad de París en 1853.

La gestión de Haussman<sup>29</sup> fue eficiente, innovadora para la época y cumplió uno de los roles más importantes como fue la coordinaciones realizadas entre las empresas privadas y el municipio para llevar a cabo las distintas obras en la ciudad. Por ejemplo con el apoyo económico de las industrias y el comercio que florecieron en esos momentos se pudo realizar la reconstrucción de gran parte de la ciudad. La empresa privada invirtió en el nuevo ferrocarril que atravesaba la ciudad que modernizó el transporte público, creando también condiciones de segregación de 36 millones en 1855 a 110 millones 1860. Este transporte posibilitó las mejoras de algunos barrios insalubres de Paris esto se acentuó con las mejoras en el alumbrado público y el uso de lámparas de gas. También influyeron en estas mejoras las obras de ingeniería como: el tratamiento de aguas residuales y de aguas de manantiales.

En cuanto al tendido de la red vial, Haussman puso en práctica inmediatamente un plan para crear una conexión directa entre el centro de la ciudad por medio de largas carretas, para posteriormente instalar los ferrocarriles con conectarían diversos puntos de la ciudad.

A través de estos años de intervención, se desarrollaron las industrias en la periferia, el comercio en el centro de la ciudad, las inversiones inmobiliarias y la segregación que continuaron con la evolución de la ciudad.

Al final de este proceso Haussman transformo la forma de vivir de la gente de Paris de una ciudad medieval a una moderna, logrando un posesionamiento de la ciudad como capital de la modernidad. Estos cambios en la imagen urbana de Paris le dieron efectos positivos en economía, cultura y finanzas, también se encontró exitosamente como utilizar a la empresa privada y la individual mentalidad localista y los intereses locales a través de la legislación y un discurso enfocado en los interés públicos por un orden racional en la evolución del espacio y sus relaciones en la ciudad. Otro de los puntos importantes de la renovación urbana fue la mejora de las

---

<sup>28</sup> Londres- París Arte y Arquitectura en la ciudad moderna 1841- 1909. Escrito por Antonio Piza, Daniel Arago Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Maurice Pla, Universitat Politècnica de Catalunya, ETSAB, Martha Torres Arcila Ed. 2 Publicado por Ediciones UPC, 2001. pp.255- 266.

<sup>29</sup> Urban Forms Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Ivor Samuels, Olga Vitale Samuels. Publicado por Architectural Press, 2004 Pp.7-26 Haussman para su tiempo es un ejemplo de una increíble habilidad en el manejo de una intervención términos monetarios, técnicos, administrativos de gestión que llevo la pasión de este visionario hombre, pero la transformación de Paris no fue solo logro suyo sino contribuyeron también el reglamento del trafico y los debates de las autoridades para que se dieran las mejoras en el tráfico.

condiciones de salubridad en la ciudad, provocado por el ingreso de vías de transporte y apertura de calles en algunas zonas de la ciudad.

La orientación al reemplazo de las inversiones como por ejemplo: la tendencia de la centralización de la administración, finanzas, economía y población en París. La primera unificación del mundo lo que se conoce como la primera globalización celebrada en la exposición de París entre 1855-1867 focalizada en el desarrollo de la tecnología y la facilidad de las comunicaciones en el mundo a través de los intercambios comerciales. Por otro lado los ferrocarriles no solo revolucionaron las relaciones espaciales en la ciudad, sino también las relaciones sociales de intimidad y sensibilidad pues crearon segregación entre pasajeros. La introducción de los suburbios y las márgenes rurales en la vida de la ciudad.

## Dibujo 1.5

### En diseño de algunos blocks de la ciudad de París entre 1850-1870

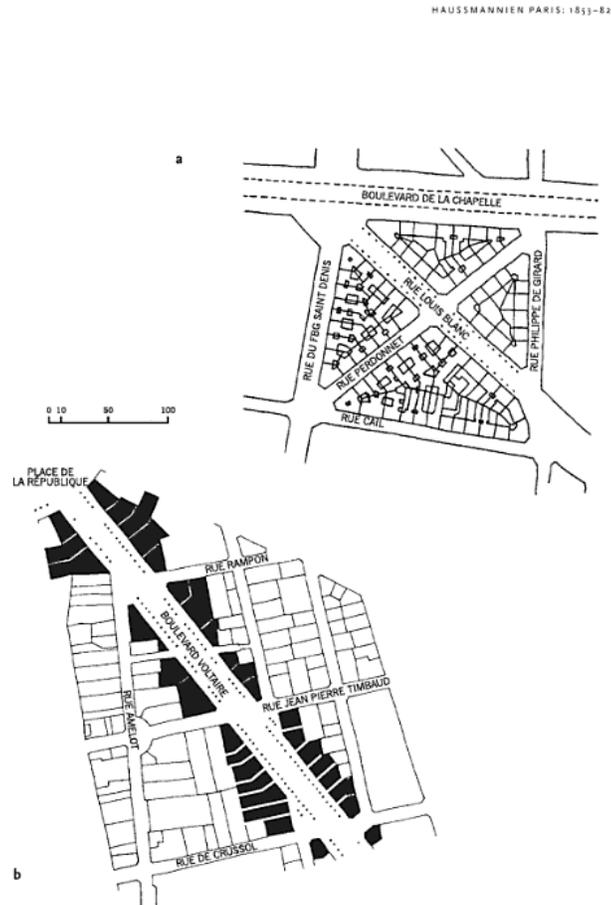
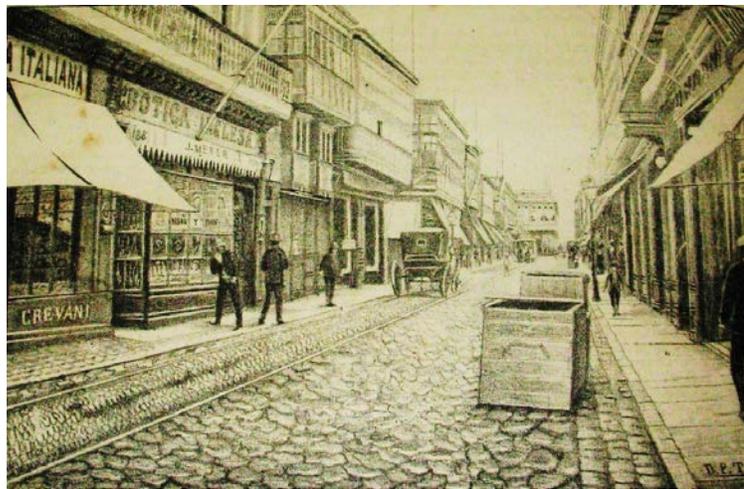


Figure 4  
The haussmannien tissue.  
a. The intersection of Saint-André between the rue Perdonnet and the rue Louis-Blanc in the 10th arrondissement. In 1866 four homogeneous blocks resulted from the cutting on the diagonal of an older quadrangular grid between the rue du Faubourg Saint-Denis, the rue Philippe de Girard and the boulevard de la Chapelle.  
b. *Perçée* of the boulevard Voltaire starting from the place de la République. The diagonal of the boulevard disturbs the tissue of the plot subdivision. From both sides of the cut arbitrary shaped left over plots appear, which, when compared with the old subdivisions, look even more irrational. But the junction between old and new is perfectly accomplished: the continuity of the built-up area is scrupulously observed.

15

Material protegido por derechos de autor

**Fotos 1.7**  
**Calle Mercaderes Lima**



Fuente: Calle Espaderos Mercaderes Revista El Perú Ilustrado. Semestre II Año II, Lima  
Sábado 20 de Abril 1889 N° 102 pp.1240



Fuente: Calle Espaderos Mercaderes Revista El Perú Ilustrado. Semestre II Año II, Lima  
Sábado 20 de Abril 1889 N° 102 pp.1200

**Fotos 1.9**

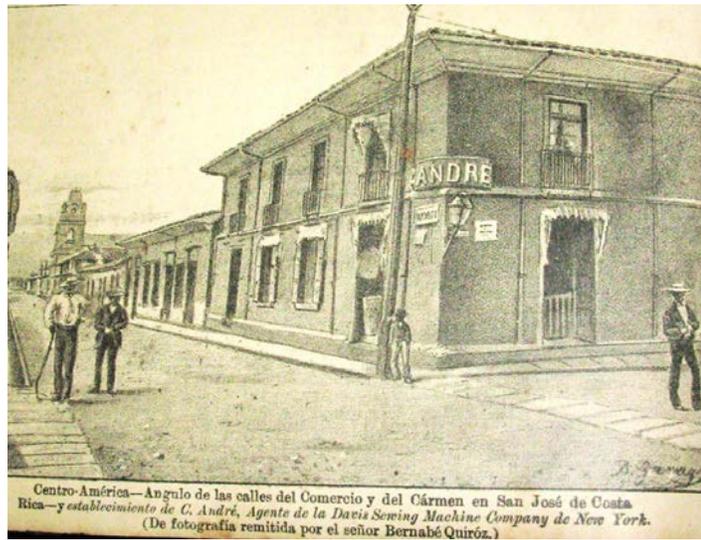
**Calle en la ciudad de Montevideo fines del siglo XIX**



Fuente: Revista El Perú Ilustrado Año 2, Semestre II, Lima  
Sábado 02 de Febrero de 1889 pp.913

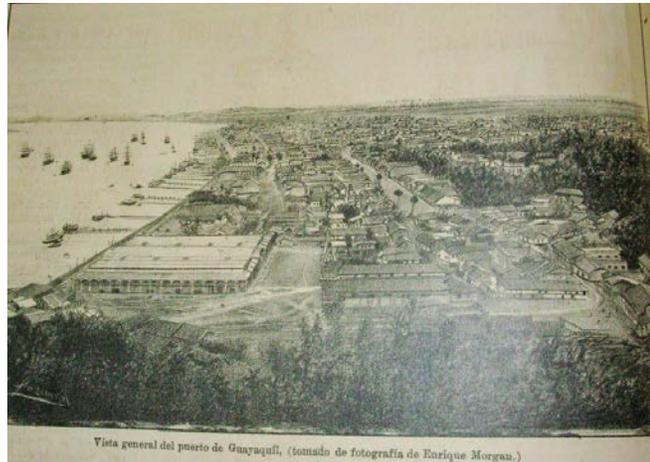
**Fotos 1.10**

**Calles Comercio y Del Carmen  
San José de Costa Rica fines del siglo XIX**



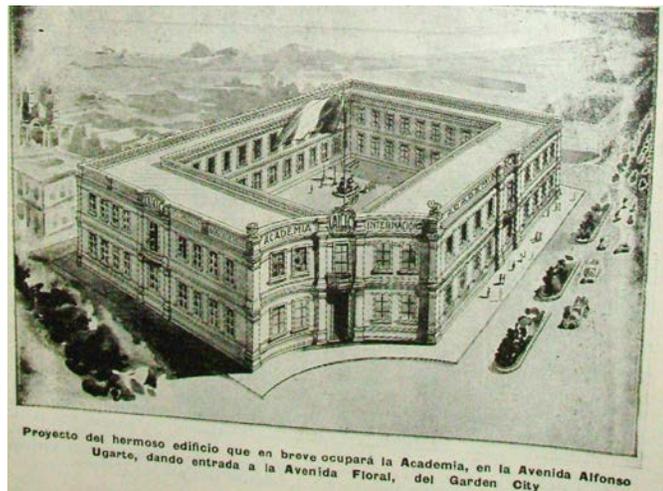
Fuente: Revista El Perú Ilustrado Año 2, Semestre II, Lima  
Sábado 02 de Febrero de 1889 pp.911

**Fotos 1.11**  
**Vista general del puerto de Guayaquil**  
**Fines del siglo XIX**



Fuente: Revista Ilustración Peruana, Año 2 Semestre Lima, Sábado 17 de Noviembre 1888. pp561.

**Fotos 1.11**  
**Proyecto de la Academia en la Avenida Alfonso Ugarte**



Fuente: Revista Ilustración Peruana, Año 2 Semestre Lima, Sábado 17 de Noviembre 1888. Pp 500

## CONCLUSIONES

- Entre 1870- 1920 gran parte de las ciudades latinoamericano atravesaron por un proceso de transformación de gran parte de su trazado colonial, buscando ser una versión local del modelo de Haussman en la ciudad de París.
- Cada uno trazo de legar a objetivos comunes pero ya sea por cuestiones de gestión económicas de diseño o topografía cada uno constituyo una particularidad en el proceso de renovación urbana.
- En el caso de Santiago de Chile se trato de crear plazas avenidas y Bulevares además de controlar la expansión de algunas de las zonas.
- En el caso de Bogotá, la consolidación del tejido la llevó a un crecimiento vertical que trajo problemas de uso de los espacios públicos y mejoras en algunos espacios, con un crecimiento de los espacios periféricos.
- Buenos Aires constituyó uno del caso más complejo y completo en la transformación una ciudad según el modelo de Haussman debido la cantidad de plazas y avenidas que se construyeron en este periodo de renovación urbana.

## **Capítulo II**

## Las propuestas para modernizar Lima a finales del siglo XIX

Al igual que el resto de las ciudades latinoamericanas, gracias al boom del guano a partir de mediados del siglo XIX, la ciudad atravesó por un proceso de transformación, el gobierno central convocó a una serie de profesionales para la elaboración de planos para la realizar intervenciones en la ciudad, muchas de ellas solo quedaron en el papel otras se pusieron en práctica de manera parcial podemos decir que de todas estas propuestas resaltan cuatro que el gobierno apoyo y que constituyeron intentos por modernizar la ciudad.

Luis Sada di Carlo de profesión agrónomo, quien recibió el encargo por parte del supremo gobierno liderado por José Balta para la elaboración del plano Topográfico de Lima y El plan Regulador para Lima<sup>1</sup>. En segundo lugar se encuentra Ricardo Tizón y Bueno, de profesión agrimensor, quien había levantado el plano de Lima en 1904, propuso la ampliación de vías en el centro de la ciudad.

Felipe Arancivia de profesión ingeniero, propuso puntualmente la canalización del río Rímac, proyecto que no pudo ser concretado por falta de fondos y por último Enrique Meiggs, de profesión empresario y hombre de negocios quien concuerda con Luis Sada di Carlo para la construcción de la avenida de La Circunvalación, la urbanización de los espacios periféricos además de la apertura de una vía que uniera el centro de la ciudad con el Callao, este último debido a sus anteriores experiencias exitosas en Chile y Estados Unidos, pero esta vez a partir de la compañía Compañía de Obras y Fomento del Perú una empresa de tipo mixto con capitales públicos y privados con la cual emprendió el diseño y la ejecución de diversas obras siendo su propuesta una de las más completas, pero que quizás debido a su fallecimiento en 1877 no pudo continuar llevando adelante. En este periodo de confusión se desarrollaron muchas propuestas de manera desordenada como crítico en uno de sus artículos Ricardo Tizón y Bueno, muchas de la obras estuvieron a cargo de la Junta Central de Ingenieros organismo dependiente del Supremo gobierno por ejemplo en 1873, esta junta presenta lo planos para el arreglo de los palacios legislativos a cargo del arquitecto Mimey<sup>2</sup>.

Ese mismo año el gobierno debido a lo mal que se venía llevando la gestión y ejecución de las obras en la ciudad, dispuso dos de obras públicas aprobado por el gobierno el 20 de Marzo de 1873. Según los documentos el objetivo era de plasmar en este plano obras y proyectos que se hallaban en construcción. Entre las que se encontraban los siguientes:

---

<sup>1</sup> Barbagelata pp. 86

<sup>2</sup> **El Peruano, Sábado 18 de Octubre 1873**, pp.s.n “...Visto el programa presentado por la Junta Central de Ingenieros para levantar los planos con arreglo a los cuales debe construirse los palacios legislativos y de gobierno y la plaza que debe mediar entre ambos edificios, apruébese dicho programa en todas sus partes en consecuencia vuelve a la indicada Junta para que se disponga se levanten los planos referidos y plaza que debería mediar entre ellos por el Arq. Del estado Mimey.

(Ver cuadro 1.1).

Su propuesta se centraba en la apertura de calles para mejorar la circulación en el centro de la ciudad, la creación de espacios para la recreación, como el parque de la Exposición, el Paseo Colon, la reubicación del mercado, la construcción de edificios públicos y plazas que permitan la conexiones del centro de la ciudad con la periferia como la Plaza 02 de Mayo, La Plaza Bolognesi, el puente del ejercito y su prolongación, la avenida 28 de Julio y como una de sus más importantes propuestas los decretos que tienen como finalidad mejorar los estándares técnicos de las propuestas presentadas por los contratistas ejecutantes de los proyectos y en segundo lugar las funciones y atribuciones de cada una de las oficinas.

Desde el punto de vista técnico los contratistas estaban obligados a partir de la fecha a presentar un proyecto definitivo o por sectores de la obra encomendada comprendiendo los planos de planta, cortes a escala adecuada y cuadernos de detalles o explicaciones. Además Someter a aprobación del gobierno detallados y modificaciones hechas durante su ejecución presentados al Ministerio de Gobierno Policía y Obras Públicas con la firmas de ingeniero jefe de Obra y el empresario, presentar los avances de las obras para su valorización y pago correspondiente, entrega de planos finales al concluir el proyecto, las inspecciones estarán a cargo de los ingenieros de la Junta Central además este dará los certificados de pagos, también la Junta Central de ingenieros estará a cargo de la recepción de maquinaria y materiales.

Por otro lado se definen as funciones y atribuciones del Ministerio de Gobierno como: son atribuciones de los directores evaluar los expedientes hasta ser aprobados y publicados como resolución, redactar y extractar cada expediente, presentar al ministro los expedientes, concurrir a los acuerdos supremos, elaborar informes sobre la situación de los expedientes de acuerdo a la nueva organización pertenecían a esta dirección los funcionarios de elecciones, municipales de telégrafos, alta policía, inmigración colonización y agricultura. A la otra división de obras públicas, pertenecían: el cuerpo de ingenieros, obras hidráulicas, vías de comunicación, estudios construcciones y reparación de edificios y monumentos públicos y toda obra que se haga con fondos del estado.

#### **A) La propuesta de Luis Carlo di Sada.**

Hacia finales del siglo XIX Luis Sada di Carlo había llegado de Santiago de Chile, donde ejercía como ingeniero agrícola, según la documentación que aparece en 1969 celebró el contrato con el supremo gobierno del Perú para elaborar el Plano de Lima, cuyo contrato aparece en el 30 de marzo de 1873 en el diario "*El Peruano*". Este documento seria conocido como el plano directriz de Obras públicas aprobado por el gobierno el 20 de Marzo de 1873. Según los documentos el objetivo de este plan era el de plasmar en este plano obras y proyectos que se hallaban en construcción.

Entre las que se encontraban los siguientes proyectos (cuadro 1.1

### **Cuadro 1.1**

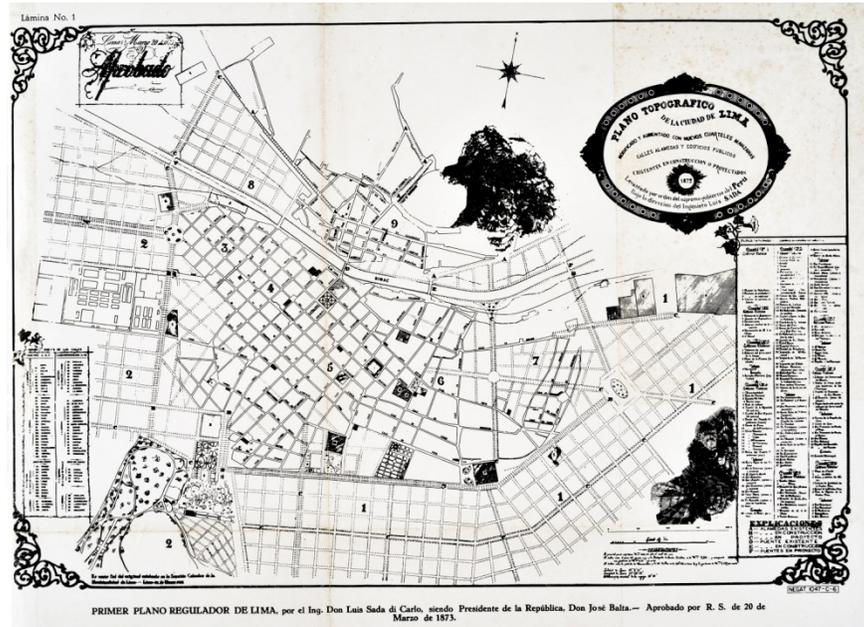
#### **Proyectos por Luis Sada di Carlo**

<b>Proyectos</b>
El Puente Balta
La construcción de la Alameda de la Circunvalación (desde la avenida Alfonso Ugarte hasta la Av. Grau
La construcción del Paseo Colon
Avenida que conduce a Chorrillos
Avenidas España, Bolivia, República de Argentina
Avenida Caquetá, Avenida Manco Capac, Av. 28 de Julio, Jirón Chancay
Avenida Bolognesi y el puente del Ejercito
El diseño de los barrios Manzanilla, La Victoria y Unión

Fuente: Juan Bromley y Barbagelata pp. 86-87

Su propuesta se centraba en la apertura de calles para mejorar la circulación en el centro de la ciudad, la creación de espacios para la recreación, como el parque de la Exposición, el paseo Colon, la reubicación del mercado, la construcción de edificios públicos y plazas que permitan la conexiones del centro de la ciudad con la periferia como la Plaza 02 de Mayo, La Plaza Bolognesi, el puente del ejercito y su prolongación, la avenida 28 de Julio y prolongación, y como una de sus más importantes propuestas la avenida de la Circunvalación o avenida Grau para unir los distintos puntos de la ciudad, la avenida Alfonso Ugarte.

**Gráfico 2.1**  
**Plano de Lima 1872**  
**La propuesta de Luis Carlo di Sada**



Fuente: Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima Moderna*. Lima, 1971, ed. s/n., p. 25

Además, en su propuesta de la ciudad trazó la urbanización de los terrenos ocupados por la muralla de Lima para uso residencial, como una solución al problema de la vivienda y para descongestionar el centro de la ciudad que se encontraba densamente poblada,<sup>3</sup> se consideró el trazado de algunos barrios en las periferias al sur-este de la alameda de La Circunvalación, como el barrio de “La Victoria”, el fundo “Manzanilla” y la huerta del “Pellejo” que figuran en el plano de lotización de 1914, que incluyeron la apertura de las calles por estas zonas. Si bien el gobierno apoyó la urbanización de estas zonas al inicio haciendo una evaluación y vendiendo los terrenos y por otra parte Luis Sada di Carlo y el arquitecto San Martín habían reglamentado la altura de las

---

**El Peruano Lima, Sábado 16 de Setiembre 1871** “.... Art 01.-Se aprueba en todas sus partes los planos levantados por el ing. Luis Sada di Carlo y con arreglo de ellos se trazaran las nuevas calles y se procederá a la venta de los terrenos de las murallas Art 2.- La venta de los lotes se hará a favor del primero que los pida, por el precio y tarifa hecho a la orden del gobierno por el ingeniero Sada y el Arq. San Martín la que se publicará. Art 03.- Dicha venta se efectuara a censo redimible a voluntad del comprador quien reconoce a favor del estado el capital que resulte de la tarifa y abonara por el dicho capital el canon de 3% al año. Art 4.- A la redención del capital que el comprador reconozca en cualquier tiempo en que se efectúe se beneficiara doblándose dicho capital...”

edificaciones este no pudo continuar debido a los altos costos que significaba para el gobierno la habilitación urbana de estos extensos territorios a urbanizar. El corte en 1898 del Paseo Colón primitiva idea, se debió al señor Guevara ingeniero municipal de entonces; que realizó parte del plan de Sada uniendo las grandes ramas de la avenida de Circunvalación en la que después fue titulada la plaza Bolognesi; y la apertura de la avenida Piérola por iniciativa del mandatario de ese nombre, abrieron verdaderamente la segunda era del ensanche de Lima, años más tarde Enrique Meiggs propuso introducir ciertas innovaciones complementarias pero sin alterar la estructura fundamental, algunas de estas intervenciones buscaron convertir en malecones, las dos riberas del río Rímac haciendo pasar el malecón por debajo de los puentes existentes. La avenida que habría de comunicarse con el puente en el trayecto a la altura del Cementerio haría su ingreso en la intercambiable los planos de estas variantes figuran en el informe del ingeniero Babinski y San Martín el contrato fue celebrado el *18 de octubre de 1873*.

El plano de Luis Sada di Carlo, es considerado como el primer Plano Regulador de Lima que posteriormente sería complementado por Enrique Meiggs, ya en estos tiempos se tenía prevista la formación de los barrios periféricos de diferentes patrones de uso para promover la descentralización y dispersión de las personas del centro hacia la periferia, esto sería posible con la mejora de la red vial en estas zonas que permitiría el flujo de tránsito del centro de la ciudad a la periferia. Al parecer, todas estas propuestas como el plan regulador de Lima, no pudieron llegar a término por la falta de una buena gestión que determinara el tiempo de ejecución, valor de la obra y lo más importante el financiamiento, eso no ocurrió en Buenos Aires donde se pudo ejecutar los planes propuestos gracias a la empresa privada y las autoridades locales, en este caso la responsabilidad se encontraba en la sección de Obras Públicas a cargo del Estado mediante la oficina del Ministerio de Fomento y Obras Públicas.

Algunas medidas planteadas para la urbanización de los barrios periféricos de la ciudad, nivelación de las calles, habilitaciones urbanas de algunos terrenos cercanos no pudieron ser ejecutadas debido a la poca acogida del sector oficialista, dejando muchos vacíos en la urbanización de la periferia de la ciudad, muchas de estas zonas con el paso de los años fueron invadidas y se convirtieron en asentamientos humanos como: 01 de Mayo, 02 de Mayo, 03 de Mayo, Conde de Vega Alto, Conde de Vega Bajo, Condesuyo, Villa María, El Planeta, San Fernando, Mirones Alto, Mirones Bajo.

Con una población cercana a los 25,000 habitantes, esto generó problemas de salubridad, falta de servicios en estas nuevas poblaciones mostrando la ineficacia operativa del gobierno para solucionar los problemas de la ciudad algunas de las obras propuestas por el Luis Carlo di Sada fueron ejecutadas por empresas privadas como es el caso del ensanche del antiguo puente, obra encargada a La sociedad la constructora, que dejó en garantía un monto al gobierno para la ejecución de las obras<sup>4</sup> después de haber ganado la buena pro

---

El Peruano Lima Sábado 25 de Octubre de 1873 .- Lima setiembre 29 de 1873 pp.457 Visto la solicitud de Don Cesar Saco Flores gerente de la Sociedad "La Constructora" sobre que se reconsidere el supremo decreto del 29 de Agosto último que deroga el 28 de Febrero próximo

en concurso público en 1869<sup>5</sup>.

La propuesta de intervención de Lima de 1872 en el plano de Lima elaborado por Luis Sada di Carlo, ya había sido concluido entonces por una resolución suprema se dispuso la ejecución de los planteamientos propuestos, dando a la municipalidad la responsabilidad de verificar que todos los trabajos se cumplan de acuerdo a lo dispuesto en el plano elaborado<sup>6</sup>.

Hacia 1873 se promulgó las funciones y atribuciones de Ministerio de Gobierno como una medida para tratar de organizar la ejecución de las obras que se habían planificado como por ejemplo se nombró directores que reemplazaron a los oficiales mayores del ministerio de gobierno con las siguientes atribuciones: redactar un extracto de cada expediente, presentar los expedientes al ministro, concurrir a los acuerdos supremos, comunicar a quien corresponda las resoluciones supremas, absolver los informes que se pidan además, se le asignó a esta oficina de directores del ministerio, funcionarios, elecciones municipales, telégrafos, inmigración, agricultura. Se creó también la oficina de Obras Publicas encargada de las obras hidráulicas, vías de comunicación, estudios, construcciones, reparación de edificios y monumentos públicos y en general toda obra pública que se realice con fondos del estado. Al parecer esta nueva organización tampoco funcionó pues algunas obras no se pudieron ejecutar por falta de fondos. Por otro lado el mismo año, la propuesta del Ing. Luis Sada di Carlo estaba concluida y mediante decreto oficial se solicitó a la municipalidad inicie el replanteo de todas la avenidas y calles así como la alineación de las propiedades con el nuevo trazado urbano así como iniciar la colocación de alumbrado público en las nuevas avenidas por la empresa de Gas<sup>7</sup>

---

pasado en virtud de que se dispuso el ensanche del antiguo puente de la capital y subsistiendo las razones que obliguen al gobierno a dictarlo y no considerándose bastante la que expone en apoyo de su pretensión, se declara sin lugar la reconsideración pedida debido a la caja fiscal de este departamento, continuar dictando las medidas concernientes a fin de obtener el reintegro de las dos mensualidades de 18,750 soles que recibieron con deducción al 10% que en garantía de su contrato dejo la mencionada caja fiscal.

El Peruano Lima Sábado 20 de Mayo de 1869 postores para la construcción del puente sobre el río Rímac (puente Balta) 05 propuestas.

El Peruano, Lima Sábado 15 de Junio de 1872.- "...Teniendo en consideración que el plano de la ciudad de Lima mandado hacer por decreto supremo del 22 de Mayo pasado, ha sido aprobado por el gobierno que estando demarcadas en otro plano las calles que deben abrirse para poner en comunicación la parte de la ciudad con la población que se trata de formar en sus alrededores debe procederse a la apertura de dichas calles que las nuevas construcciones que se verifique deben sujetarse a ciertas reglas que consulten la armonía y comodidad de los transeúntes, se resuelve: 1)Que se proceda a abrir las calles nuevas que están demarcadas en el plano levantado por el ingeniero Luis Sada, expropiándose los terrenos de propiedad particular... 2) La municipalidad cuidara de que todo edificio que se levante se sujete a las reglas establecidas ...3) La misma corporación cuidara de que no se habrá ninguna calle ni se construya ningún edificio sino con sujeción al indicado plano de la capital...

El Peruano Lima Sábado 19 de Abril de 1873 pp-460. Visto el plano de esta capital y sus alrededores levantado por el ingeniero Luis Sada Di Carlo apruébese en todas sus partes y pase a la Municipalidad para que haga observar con arreglo a sus atribuciones legales y por cuanto dicha corporación debe estar autorizado para tomar todas la medidas necesarias a fin de que realicen las mejoras que contiene el plano en el trazado de las nuevas calles con que se debe extender esta población y en el ensanche que se debe dar a las actuales. 1)La municipalidad procederá a marcar con postes de madera la líneas según las cuales deben abrirse las nuevas calles trazadas en el plano dentro y fuera de la Alameda de la Circunvalación y también las nuevas líneas con arreglo a los que deban ensancharse se hará a medida que se reconstruyan en ellas nuevas fincas quedando obligados los constructores a seguir las líneas señaladas por la Municipalidad para hacer los gastos que demande el abono de los terrenos indicados en el inciso anterior y también los de fijación y consecuencia de los postes de alineamiento. 2) Las personas que pretendan

paralelamente a la ejecución de la alineación de las vías, la Junta Central de ingenieros designó la expropiación de las áreas donde se construirán los edificios públicos según el plano del Ing. Sada di Carlo <sup>8</sup> la propuesta fue interrumpida por la guerra del pacifico en 1879, además la falta de coordinación entre las distintas entidades y la falta de dinero para continuar las obras propuestas hicieron que muchas de sus propuestas no se realizaran.

## **B) La propuesta de Ricardo Tizón y Bueno**

Ricardo Tizón y Bueno ingeniero agrimensor de profesión, elaboró el plano de Lima a inicios del siglo XX, además, en su obra el plano de Lima (1856-1876) describe la evolución urbanística de la ciudad donde resaltan los pormenores de cada uno de los proyectos propuestos para la ciudad en esa época, además incluye información de censos que permiten tener una ideas de la ciudad en el siglo XIX. Por ejemplo el número de habitantes entre 1891 y 1908 habita aumentado de forma moderada como vemos en el cuadro 2.1

**Cuadro 2.1**  
**Censo de 1908**

<b>Año</b>	<b>Habitantes</b>	<b>Total</b>	<b>Aumento Anual %</b>
1891	103,956		
1898	113,409	9,13	1,30
1903	130,289	14,89	2,98
1908	140,884	8,13	1,62

Fuente: El plano de Lima. Ricardo Tizón y Bueno, Lima. pp.52

---

construir fincas dentro y fuera de la Alameda de la Circunvalación deberán dar aviso a la Municipalidad la que procederá a poner los postes de alineación con arreglo al plano y en seguida dar la autorización para la fabrica aprobada en acta sin cuyo requisito podrían hacerse en cualquier tiempo las rectificaciones a que hubiera a lugar. 3) la Municipalidad señalara a la empresa de Gas un plazo que establezca alumbrado en la Alamedas de la Circunvalación conforme a lo prescrito en el 31 de Diciembre próximo pasado sobre el terreno de la Chacritas. Rosas.

El Peruano Lima, Sábado 19 de Abril de 1873 pp.461 Siendo necesario fijar de una manera definitiva los sitios que deban destinarse a los edificios a los palacios de gobierno y legislativos resuelve la Junta Central de Ingenieros designe en el plan de Lima levantado por el ingeniero Luis Sada Di Carlo.

Como podemos observar en el presente cuadro se da una descripción de los la ciudad y los posibles problemas que vendrían con estos cambios, como la demanda por vivienda, la insalubridad, la necesidad del contar con un plan de Catastro.

En 1896 el ingeniero Ricardo Tizón y Bueno escribió *El ensanche de Lima*<sup>9</sup> apoyando al proyecto de Felipe Arancivia y recomendando recurrir a capitales privados para llevar a cabo este proyecto, en este artículo criticó al gobierno y la municipalidad por la manera desordenada como habían ejecutado las distintas obras en la ciudad, sin tomar una sola propuesta como referencia, además sugiere la necesidad de que cada una de las obras sean realizadas por especialistas como por ejemplo el trabajo de los agrimensores de levantar los planos, los tasadores de evaluar los predios y los ingenieros de ejecutar las obras de su especialidad, al parecer debido a los concursos públicos que se dieron para la ejecución de las obras estos eran encargados no precisamente a las personas más calificadas para estos trabajos, además Ricardo Tizón y Bueno criticó duramente la ley de expropiaciones por considerarlas como atentados al derecho privado y además que no se les compenso debidamente por quitarles una parte de su propiedad.

El más importante aporte del ingeniero Ricardo Tizón y Bueno fue de ser un permanente crítico de las obras que se venían ejecutando y proponer la elaboración de reglamentos para normar la construcción de los edificios en la ciudad en cuanto al uso de los materiales, tratamientos de fachadas contribuyendo directamente a la estética de la ciudad.

### **C) La propuesta de Felipe Arancivia**

Fue uno de los ingenieros que trabajo para Enrique Meiggs realizó su propuesta para canalizar el río Rímac, quizás tomando como referencia la propuesta presentada en Santiago de Chile para la canalización del río Mapocho<sup>10</sup>.

Las primeras referencias que se tienen de las riberas de río Rímac pertenecen a 1869<sup>11</sup> fecha en la cual se propusieron la construcción de recurrentes al

---

Ricardo Tizón y Bueno “*El Ensanche de Lima 1880-1940* . Lima Imp. Tipo “ El Perú” 1907 Pp. 19-20 “...para terminar resumiré mi trabajo lo que ya dije desde la columna del boletín de la sociedad, debe pensarse seriamente en formular un proyecto a que obedezca el ensanche de Lima abriendo aquí allá donde mejor parece a primera vista nuevas calles y avenidas, el trazo de las poblaciones es materia en otras partes de estudios concienzudos como resultado de los cuales los municipios dictan reglamentos y ordenanzas apropiadas para favorecer la buena disposición de los diversos elementos, locales contemplando a la vez el futuro desarrollo.. entre nosotros nadie se preocupa de tratar estos asuntos a la luz de los principios de la ciencia y de allí que pueden afirmarse que la mayoría de los proyectos adolecen de falta de estudio y fracasan por lo mismo siempre.”

<sup>10</sup> Cecilia Muñoz Zúñiga “Memoria y fronteras urbanas. El caso del río Mapocho”, *Revista de Diseño Urbano y Paisaje*, vol. 2, nro. 6, Santiago de Chile.

<sup>11</sup> **El Peruano Lima Miércoles 26 de Mayo de 1869 pp.368.** “ ... No debiendo hacerse cuenta del gobierno del malecón que propone los recurrentes en el sitio que se va ha construir el

costado de la barranca a cargo de empresas particulares.

Hacia 1871 el gobierno realizó una inspección para verificar los terrenos y realizar las medidas de los terrenos que habían quedado vacantes a ambos lados del río Rímac como consecuencia de la construcción de las líneas del ferrocarril Lima-Huacho.

En este informe se describen las características de ambas márgenes. En el caso de la margen izquierda, desde el fin de la muralla de Monserrate hasta la portada de Martinete es decir desde el puente de Piedra hasta el Puente Balta, este terreno por encontrarse en desnivel se encontraba inundado permanentemente<sup>12</sup>.

En 1872, se venía efectuando por parte de la Municipalidad la obra del Malecón de la margen del río Rímac (Margen derecha por el lado de la Alameda de Acho) y que se extendía desde el último arco del puente de Piedra hasta el puente Balta, mediante una resolución se solicitaba que estos terrenos sean adjudicados.

Al parecer el mal estado de estas zonas continuaba en 1873 donde mediante un oficio a la Junta Central de Ingenieros, para la culminación del tajamar que se mando a formar en una de las riberas del río para que se continúe con la construcción por un valor de 340 soles<sup>13</sup>. Otra descripción del río Rímac la hacen en 1897, con el título denominado "*Ligeras reflexiones sobre la higiene*" por Enrique Vargas quien escribe así las márgenes del río Rímac "...El río Rímac recorre la población de este a oeste dividiéndola en dos partes alta y baja ... los lugares que esta a inmediaciones de sus orillas la otra parte de los barrios colocados a su orilla derecha, colocados como esta a un nivel inferior- teniendo el agua del sub-suelo a poca profundidad hace que junto con el gran numero de huertas, que en esa parte existen

Y en cuyo cultivo no se tiene gran cuidado para su fácil desagüe hace digno que den lugar a pantanos invisibles que se evaporan por el calor...veamos ahora la parte alta aquí tenemos siguiendo el contorno de la población encontramos por el oeste una faja que se extiende desde el canal hasta la exposición, a parte este último lugar pantanoso visible e invisible y terrenos húmedos ..."<sup>14</sup>

Según esta descripción gran parte de los terrenos cercanos a ambas orillas

---

nuevo puente sobre el río Rímac particulares a las que se darían bajo las condiciones que se señalaran en el terreno en el que se construye dicho malecón se declara sin singular la siguiente propuesta.

<sup>12</sup> **El Peruano Lima, Sábado 20 de Mayo de 1871.** pp463 "... La comisión nombrada por el supremo gobierno el 25 de Febrero último para verificar el reconocimiento y mensura de los terrenos que han quedado vacantes en ambos lados del río Rímac a consecuencia de la construcción de las líneas férreas del ferrocarril Lima-Huacho y del Callao a la Oroya da cumplimiento al encargo que pasa por exponer.

**El Peruano, Lima sábado 20 de Diciembre de 1873.- pp.691.** "... Manifestándose en el anterior oficio de la Junta de Ingenieros y en que se acompaña del Ing. Pedro Seibor para terminar el muro del tajamar que se mande formar por supremo decreto del 18 de Setiembre último se necesita la suma de 374.40 soles por el valor del trabajo que no se considero en el presupuesto se dispone que la caja fiscal de este departamento al presidente de la junta la expresada suma..."

<sup>14</sup> "*Ligeras reflexiones sobre la Higiene*" por Enrique Vargas. Lima 1897. pp 269-270

del río Rímac eran pantanosos, fue Felipe Arancivia, quien en 1884 formuló la propuesta para la canalización del Río Rímac, entre los dos puentes el puente Balta y el puente de Piedra, el objetivo de esta intervención era de recuperar este espacio para anexarlo a la ciudad y de esta manera mejorar las condiciones de salubridad de la zona así como la comunicación entre las dos riberas del río Rímac y de esta manera contribuir al embellecimiento de la ciudad y continuar con la política de ensanche de calles planteado en otras propuestas.

La intervención constaba de la canalización de 400 metros de ancho entre los puentes Balta y de Piedra, el diseño urbanístico de 65,794 m<sup>2</sup> que constaba de manzanas para uso residencial, adicionalmente, la construcción de terraplén de ferrocarril en un nivel inferior entre los límites de la ribera del río margen izquierda y la canalización propuesta<sup>15</sup>. El planteamiento urbanístico propuso un amanzanamiento de casas y edificios en cuadrícula ósea aproximadamente seis de las actuales manzanas de las que se tienen en el centro de la ciudad, con tres calles transversales que continúan el trazado existente y dos de ellas tienen un ancho uniforme de 12 metros<sup>16</sup>. El presupuesto formulado para este proyecto era de 294.000 soles. La propuesta no encontró apoyo por parte del gobierno local ni de la empresa privada.

Debido posiblemente a la falta de un personaje que se encargue de los aspectos financieros, por la envergadura del proyecto no solo estarían a

---

<sup>15</sup> con muros longitudinales de 4 metros de altura que permitiría un área disponible de 65,794 de área neta disponible con un presupuesto de 294,000 soles aproximadamente cifra que según las proyecciones hechas podría llegar a aumentar en los próximos años<sup>15</sup>  
Ricardo Tizón y Bueno “*El Ensanche de Lima 1880-1940* . Lima Imp. Tipo “ El Perú” 1907 Pp.21. Manzanas y calles la disposición adoptada para la repartición de los terrenos ganados en las manzanas es más sencillo y natural. En primer lugar las tres nuevas calles transversales están en la prolongación de las existentes y dos de ellas tienen un ancho uniforme de 12 metros mayor que el de la generalidad que las calles de Huaygayoc tiene 20 metros de ancho en la margen izquierda se ha trazado dos calles transversales en prolongación de la orilla opuesta, pero pueden suprimirse en vista del reducido ancho que tendrán las construcciones en ese lado y que permitan dar suficiente luz y ventilación a los edificios que allí se construyan, ya por el lado del río, y por el lado del ferrocarril. Si estas calles sub-sintieran siempre quedarían limitadas a un largo muy reducido, pues no podrán atravesar el terraplén del ferrocarril que queda a un nivel muy inferior, como puede verse en los perfiles 4 y 5. Las nuevas calles longitudinales a paralelas del río son la primera es un bifurcación de la calle Marañon que va directamente al descanso de la bajada del puente Balta su perfil lo hemos descrito y ya se representado en la figura 03 es de 20 desde el 01 descanso hasta la boca calle que también tiene 20 metros como quedo dicho. La segunda calle longitudinal nueva sigue la pared del molino desde el puente antiguo hasta el principio de la actual Alameda. Tiene un ancho de 10 metros y su principal razón de ser es dejar a las construcciones las mismas condiciones de agua y luz. La tercera calle longitudinal es una avenida de 20 metros de ancho que corre al borde del canal y que esta llamada a reemplazar, como paseo a la actual Alameda- ya hemos visto que esta comunicación en el puente Balta por la primera calle Transversal y la primera longitudinal las dos de 20 metros de ancho. PP.22 Por el extremo opuesto se entrara a la calzada el puente antiguo del cual será sino una prolongación para ingresar al nuevo paseo. La cuarta calle longitudinal es de 10 metros de ancho y ocupa el borde del canal en toda su extensión izquierda entre el puente Balta y el puente de Piedra. La quinta calle, ocupara el ferrocarril con todos sus desvíos y edificios entre Desamparados y Viterbo.

cargo del estado sino de la empresa privada, lo que si paso en Buenos Aires con la renovación de la ciudad a cargo de Vicuña Mackenna, además que por ese entonces las riberas del río Rímac eran aprovechadas como espacios de recreación y oxigenación de la ciudad como se observa en los grabados de Rugendas.

Años más tarde en 1896, Ricardo Tizón y Bueno realizó una crítica a la propuesta de Felipe Arancivia titulada “*El Ensanche de Lima*” en este enunciado se proponía la difusión de este proyecto entre los círculos empresariales para hacerlo posible en todo caso exponiendo que la ejecución del proyecto aumentaría el valor del suelo, lo que lo haría atractiva para su ejecución por parte de la Municipalidad y el gobierno Central, Según Tizón y Bueno esta propuesta aportaría a la ciudad en términos de salubridad y de comunicación entre las dos riberas del río y por último contribuye a su embellecimiento y ensanche, además de mejorar el valor del suelo en la zona<sup>17</sup>. Advierte la forma desordenada en la que se venían ejecutando las obras públicas en la ciudad sin seguir un planeamiento establecido. A pesar de que este proyecto contará con el apoyo de Tizón y Bueno para su ejecución este no se pudo llevar a cabo.

### Gráfico 2.2

#### Gráfico de propuesta elaborado por el ingeniero Felipe Arancivia. Lima, 1885

(Corresponde al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta)

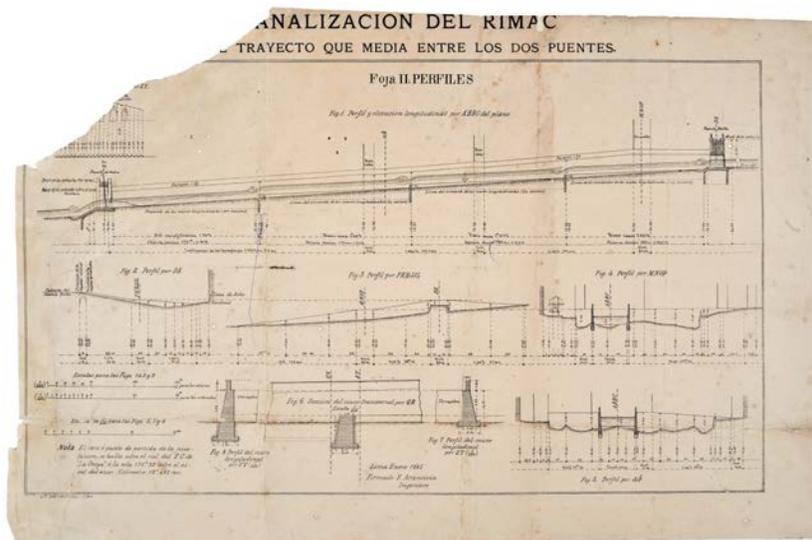
Planta de distribución



---

Pp 17 El presupuesto formulado por el ingeniero Arancivia ascendió a 294,000 soles quizá si por el tiempo transcurrido, esa cifra llegara a Lp. 50,000. Pero hoy que el terreno en las calles centrales no vale menos que Lp. 20 por metro cuadrado, asignar Lp. 10 a los terrenos que así se ganasen no sería exagerado con lo que se obtendría como ganancia alrededor de Lp. 15,000.

**Gráfico 2.3**  
**Gráfico de propuesta elaborado por el ingeniero**  
**Felipe Arancivia. Lima, 1885**  
 (Corresponde al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta)  
 Corte de una sección del río



Fuente: Arancivia, Felipe. *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1886.

**Cuadro 2.2**  
**Cuadro de propuesta de urbanización de las riberas**  
**del río Rímac**

<b>Ribera Derecha</b>		
<b>Área</b>	<b>m2</b>	<b>Total</b>
Manzana cerca al puente antiguo	7,280.00	
Manzana siguiendo Hacia arriba	11,070.00	
Manzana siguiendo hacia arriba	13,070.00	
Manzana al lado del Puente Balta	3,172.00	
Manzana al otro lado	3,172.00	
Manzana costado izquierdo de la plazoleta	828.00	
Manzana al lado derecho	2220.00	
	41,525.00	
<b>Ribera izquierda</b>		
Manzana cerca al puente antiguo	5,792.00	
Manzana contigua al puente antiguo	6,600.00	
Manzana cerca del puente Balta	5,582.00	
Faja entre F-C y las construcciones	6,295.00	
	24,269	
<b>TOTAL DE AMBAS RIBERAS</b>		<b>65,794.00</b>

Fuente: Arancivia, Felipe. *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1886.

## D) La propuesta de Enrique Meiggs

La propuesta de Enrique Meiggs, coincide con la de Luis Sada di Carlo con algunas innovaciones pero sin alterar la estructura fundamental de la propuesta.

Primero, propone convertir en malecones las dos riveras del río Rímac en la línea de los muros de encauzamiento del río haciendo pasar el malecón de la ribera izquierda por debajo de los puentes existentes y de los proyectados<sup>18</sup>.

**Gráfico 2.4**  
**Propuesta de Enrique Meiggs en 1875**



Fuente: Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima Moderna*. Lima, 1971, ed. s/n., p. 25

<sup>18</sup> Los planos de estas variantes figuran en el informe del ingeniero Babinski y San Martín respecto al estudio de tasación de las murallas, lo que se efectuó a raíz de la muerte de Enrique Meiggs en 1877, el informe y planos están en los Anales de Obras Públicas de 1886 también nos enteramos de un severo informe del Ing. de estado Joaquín Copelo del 08 de Abril de 1886, en el cual se pone al descubierto que el plano se exhibía en la alcaldía.

**Gráfico 2.5**  
**propuesta de Enrique Meiggs en 1875**



Fuente: Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima, 1971, ed. s/n., p. 25

La propuesta de Meiggs no solo comprendía la ciudad sino que abarcó también en su propuesta unir Lima y el Callao por una moderna vía de 80 metros de largo la denominada Av. La Unión, este ambicioso proyecto permitiría un mejor flujo vehicular y peatonal entre estas dos ciudades, que con el tiempo terminando conurbándose, la expropiación de los terrenos para la construcción de esta avenida fue ordenada por el supremo gobierno en julio de 1872 según decreto supremo<sup>19</sup>. Al parecer esta obra pudo ser implementada a inicios del siguiente siglo<sup>20</sup>.

A diferencia del resto de personajes Meiggs es el único con la capacidad de llevar a cabo los proyectos debido que era dueño de su propia constructora y tenía un staff de profesionales con los que ya había trabajado llevando a buen término las obras de los ferrocarriles.

Una de las principales obras que llegó a ejecutar por encargo del gobierno fue la avenida de La Circunvalación a la cual le hizo algunas modificaciones como de darle una mayor anchura a la vía de 50 metros. Meiggs gracias a un decreto supremo emitido por el gobierno denominado Ley de Expropiación inició el proceso de expropiación de las propiedades cercanas a la avenida de La Circunvalación, así como se le encarga el diseño paisajístico de la nueva Alameda de circunvalación<sup>21</sup>.

---

**El peruano, Lima sábado 13 de julio 1872 pp-12.** “...Manifestándose en su anterior recurso Enrique Meiggs empresario de la formación de las alamedas que deben circunvalar esta ciudad, lo útil y conveniente que es la prolongación de una de ellas hasta el puerto del Callao a fin de unir ambas poblaciones contribuyendo a su ornato y recreo y que más tarde pueda servir para la construcción de nuevos edificios se dispone que se proceda en el día a las expropiaciones de los terrenos que indica el propio empresario y que se hallan anotados en el respectivo plano....

<sup>20</sup>

<sup>21</sup> **El Peruano , Lima Sábado 15 de Junio 1872.** pp.660 “...En merito de las observaciones que hace en el oficio el ingeniero encargado de levantar el plano de las Alamedas que debe circunvalar esta ciudad, respecto a las dimensiones que debe tener y atendiendo a que son fundadas las razones que se aduce para que se acepten las modificaciones que proponen y los medios que convendría adoptarse para facilitar la ejecución de la obra se resuelve 1) se apruebe el nuevo plano levantado por el ingeniero en el que se modifica el trazo de la Alameda ...2) Procédase a expropiar los terrenos de propiedad privada que necesiten tomarse para el ensanche de la alameda... 4) Se autoriza a E. Meiggs para que plantee en las cuatro o mas hileras de árboles que debe tener la alameda... 5) El contratista Meiggs podrá determinar los niveles de la alameda sujetándose a las indicaciones del ingeniero de obra... 6) ...la municipalidad proporciona toda el agua necesaria para los riegos de la Nueva Alameda..”

## CONCLUSIONES:

- Las distintas propuestas de intervención de la ciudad a finales del siglo XIX estuvieron orientadas a la modernización de la ciudad, aunque es muy poco lo que se sabe sobre como la población veía estos cambios, es muy posible que los veía un intento del Estado para la mejorar, solucionar los problemas por los que las ciudades atravesaban.
- La propuesta de Luis Sada di Carlo, buscó el ensanchamiento de las vías y la construcción de la Avenida de la Circunvalación que rodeaba a la ciudad, además del diseño de las primeras urbanizaciones en la periferia de la ciudad.
- La propuesta de Felipe Arancivia estuvo orientada a canalizar un fragmento del río Rímac que corresponde desde el puente de Piedra hasta el puente Balta con la finalidad de construir una urbanización en estos terrenos ganados al río.
- El ingeniero Tizón y Bueno contribuyo con sus críticas a la ejecución de muchas de estas obras, que con sus artículos puso en evidencia las deficiencias de muchos de las leyes del estado como la ley de expropiación así como la necesidad elaborar un catastro para la ciudad y la creación de leyes que permitieran un crecimiento ordenado de la ciudad.
- La propuesta de Enrique Meiggs para la ciudad coincidió con la de Luis Carlo di Sada en varios puntos como la construcción de la avenida de la Circunvalación, la necesidad de interconectar ambas riberas río Rímac, la construcción de plazas como la de Dos de Mayo y Bolognesi que unieran la ciudad con otros zonas de la creciente ciudad de Lima. Uno de sus principales aportes el diseño la urbanización de los barrios en las periferias de la ciudad en cuatro secciones, así como la urbanización de la avenida Unión que uniera la ciudad de Lima con el Callao.

## **Capítulo III**

## **La propuesta de Enrique Meiggs para urbanizar los espacios periféricos en Lima del siglo XIX**

Hacia 1869<sup>22</sup>, el gobierno expidió un decreto supremo para vender los terrenos ocupados por las antiguas murallas con la finalidad de que esta zona sea urbanizada con usos residenciales y de esta manera solucionar los problemas de vivienda que existían en el centro de la ciudad, la propuesta del Ing. Luis Sada di Carlo Sada no llegó a término debido a los problemas en la burocracia y posiblemente a la falta de financiamiento de la obra.

## **La comisión evaluadora de los terrenos ocupados por la antigua muralla de Lima**

Gracias al informe elaborado por la comisión nombrada por el supremo gobierno el 25 de Febrero de 1871, conformada por Pedro Antonio Irribarren, José Cortés y Miguel Trefogli, con la finalidad de verificar el reconocimiento y mensura de los terrenos que habían quedado vacantes a ambos lados del río Rímac debido a la construcción de las líneas férreas Lima-Huacho y el Callao - La Oroya, se dio cumplimiento al encargo que pasa a exponer para evaluar algunos terrenos ocupados por la antiguas murallas, cercanas a la margen izquierda del río Rímac, es posible conocer algunos detalles de las características físicas, saneamiento de estos terrenos.

En este informe se evalúan los terrenos de la orilla izquierda del río desde el fin de la muralla de Monserrate hasta la portada de Martinete sin incluir los extremos a uno y otro lado las cuales fueron ya tomados en consideración por el supremo gobierno para que se proceda a la tasación los terrenos dentro y fuera de las murallas. Gracias a este documento es posible conocer la situación de muchos de estos terrenos cercanos a la muralla de Lima, así como sus potencialidades.

Al analizar esta zona la comisión llegó a la conclusión que la parte que comprendía entre Monserrate y el puente principal era estrecho y inservible para aprovecharlo como urbanización, por otro lado la otra zona que comprende un área cuyo ancho varia de 6 metros a 40 metros contados desde el centro de las rieles que hacen un área 21,000 metros disponibles y 3698 metros ocupados por habitaciones más o menos modernas al final la comisión considero que estas zonas no tenían mucho valor para desarrollar proyectos de edificación y que el gobierno no tenía la intención de recuperarlos aunque los actuales poseedores se retracten de su valor. Además, muchos de estos terrenos debido a

---

<sup>22</sup> **El Peruano Lima, Sábado 16 de Setiembre de 1871** pp.229 "... Con el objeto de facilitar el ensanche de la capital de la republica procurar la baja en los arrendamientos y evitar la excesiva aglomeración de habitantes en el centro de ella se dispuso el 01 de Diciembre 1869 que se procediese a vender por lotes los terrenos ocupados por las murallas, las de sus baluartes y demás adyacentes.

Que con tal fin se han mandado a levantar planos de los referidos terrenos y las de las nuevas calles que deben formarse igualmente que avalúo los sitios que se pueden enajenar,..."

encontrarse por debajo del nivel del río, constantemente sufrían inundaciones. La otra zona evaluada por la comisión estaba ocupada por las rieles del ferrocarril Lima-Huacho, otra zona atractiva para la ubicación de depósitos de mercadería era la zona cercana a la portada Guía y que más tarde pensaron traerlo a la ciudad, además se identificó la construcción del nuevo malecón para uso del ferrocarril Lima-Chancay esta zona al parecer de la comisión era una zona que constantemente sufría inundaciones<sup>23</sup>.

Ese mismo año el gobierno convocó a remate público los terrenos correspondientes a la muralla de Guadalupe según la extensión vista en el plano elaborado por Luis Sada con el objetivo de convertirlo en un área urbana de la ciudad<sup>24</sup>. Al parecer la zona en venta ya había sido urbanizada en lotes rectangulares además los nuevos propietarios estaban obligados a cercar su terreno con un cerco de no más de 4 metros de altura.

Hacia 1871 al verse imposibilitado el gobierno de continuar con los trabajos propuestos por Luis Sada di Carlo debido a no estar en la capacidad de ejecutar estas obras y por los altos costos que significaban<sup>25</sup> decidió someter a remate público las obras de habilitación de estos extensos territorios quedando el ganador de la licitación obligado a delinear, nivelar y ejecutar todas las obras para dejar listas las calles, espacios públicos y plazoletas, arborización de las alamedas, cercar los lotes y construir las viviendas consideradas en los planos

---

<sup>23</sup> El Peruano Lima, Sábado 20 de Mayo de 1871 pp.463 “..La comisión nombrada por el supremo gobierno el 25 de Febrero último para verificar el reconocimiento y mensura de los terrenos que han quedado vacantes a ambos lados del río Rímac a consecuencia de la construcción de las líneas férreas Lima-Huacho y el Callao- La Oroya da cumplido al encargo que pasa por exponer, se comprende en este informe los terrenos de la orilla izquierda desde el fin de la Muralla de Monserrate hasta la portada de Martinete...”

<sup>24</sup> **El Peruano, Lima Sábado 17 de Junio de 1871 pp.578** “...enajenación a leyes de los terrenos de las murallas de Guadalupe del propiedad del estado comprendidos en el plano conformado por el ingeniero Luis Sada que existe en este despacho con el objetivo de convertirlos en población urbana convóquese a licitadores por la sección de Huano y rentas para la venta de los terrenos adjudicados previa mensura deslinde y tasación al mejor postor que se presente en este remate... a 30 días de plazo para la adjudicación al mejor postor 15 de Julio ante la Junta de Almoneda 1)Los proponentes solicitaran si el área es rectangular y si no lo fuese los m2 que deben contenerse en la porción solicitada indicando la manzana a la que pertenecen. 2) Deberán cercar convenientemente hasta la altura de 4 metros al terreno que se les adjudique. 3) No alteraran en lo más mínimo el trazo sobre el terreno que le señalara l agrimensor nombrado para el efecto bajo pena de reducirse a sus perímetros linderos conforme a las demarcaciones que se verifique en el plano por la sección encargada de la distribución gráfica a las dimensiones y limites en el plano de propiedad deberá expedírseles en cumplimiento. 4)Deberán designar una persona solvente para asegurar el entorno del valor de la tasación inmediata...”

**El Peruano, Lima Sábado 07 de octubre de 1871 pp.389.-** “...Teniendo en cuenta que los bienes nacionales deben enajenarse en remate público, que son muy crecidos los gastos de alineación y nivelación de las calles que han de formarse en los terrenos de las antiguas murallas de Lima y sud-adyacentes que el gobierno no se halla autorizado para el desembolso extraordinario, ni para los que exijan las demás obras precisas para dejar expeditas dichas calles y consultar la salubridad y comodidad y ornato de la nueva población que la sesión de aquellos terrenos hecha indistintamente a cuantos la soliciten sin mas condición para el pago de los lotes que el reconocimiento a censo, no asegura ni el reembolso de aquellos grandes valores...”

propuestos por el Sada di Carlo para la ejecución de todas estas tareas el ganador de la buena pro-tendría 03 años para la culminación de todos los trabajos, se subastaron estos terrenos en 210,900 soles como precio base.

Ese mismo año, el gobierno somete a remates estos terrenos del cual sale ganador Enrique Meiggs por ser el único postor del remate<sup>26</sup>, por lo cual se dispone la escritura de compra-venta de estos terrenos.

Al siguiente año Meiggs plantea la necesidad de expropiación de huertas cercanas a la zona a urbanizar como: la huerta Chimba de propiedad del Beaterio del Patrocinio en el que según él debía de trazarse parte de la Alameda y calles de la nueva población<sup>27</sup> los 13,290 metros cuadrados expropiados fueron tasados por 15,322.40 soles cuyo pago se hizo cargo el Ministerio de Hacienda. También se expropiaron los terrenos parte del Fundo La Virreyna. Además de estas huertas se sabe que Meiggs compro algunas de las secciones de la huerta el platanal aproximadamente 4,765 metros cuadrados esta zona estaba situada en la parte trasera del Jardín Botánico, a esta zona el estado les otorgo la categoría de terrenos rústicos pero debido a la necesidad de compra por parte del estado, los propietarios tasaron para su venta en terrenos urbanos, bajo esta modalidad también se vendieron la huertas Los Sauces, Morera, Chirimoyos, Guayabas, así también en 1872 se compraron terrenos de propiedad del Convento de San Agustín denominado “California” cerca a la portada del Callao comprando en 20,000 soles<sup>28</sup>. También la universidad de San Marcos cedió 10,089 varas cuadradas de la huerta denominada Matute del cual se pago 40 centavos la vara cuadrada<sup>29</sup>.

Hacia 1874 se autorizo a Enrique Meiggs para que expropiase los terrenos que fuesen necesarios para completar la Alameda de la Circunvalación.

---

<sup>26</sup> **El Peruano, Lima 24 de Noviembre de 1871.**- “...Habiendo observado las formalidades legales que en el remate verificado ante la Junta de Almoneda de este departamento del 18 del presente de los terrenos de las murallas conforme a las bases establecidas en el decreto supremo y que ha recaído en Enrique Meiggs como único postor por la cantidad de 210,990 soles base para la subasta e importe de los terrenos de valor de la tasación de los enunciados terrenos apruébese el remate y se dispone se extienda la escritura de compra-venta de dichos terrenos para la dirección de administración..”

<sup>27</sup> **El Peruano Lima Sábado 9 de Noviembre de 1872.**- “... Visto el expediente promovido por Don Enrique Meiggs subastador de los terrenos de las murallas de esa capital manifiesta la necesidad de expropiar de la huerta denominada “Chimba” de propiedad del beaterio del Patrocinio en que debe de trazarse parte de la Alameda y calles de la nueva población.. ”

<sup>28</sup> Las calles de Lima Miscelánea, Multatuli, Lima 1945 pp. 323. Cap LXXVII Las antiguas Murallas, La avenida Grau, Escuela de Medicina, El Hospital del Seguro Social.

<sup>29</sup> **El Peruano, Lima Lunes 28 de Diciembre 1874.**- pp.01 “...Visto este expediente y estando las razones expuestas por el fiscal de la corte suprema en el dictamen precedente, autorizase al rector de la universidad de San Marcos para que proceda a extender la escritura de enajenación de 10,089 varas cuadradas de la huerta de Matute, tomadas por Don Enrique Meiggs para la alameda de la Circunvalación al precio de 40 centavos cada una en que se han tasado. Valor que será satisfecho por el referido empresario con los intereses legales desde que el terreno fue ocupado y estando comprobada la necesidad de dicha corporación tiene que proveerse de fondos suficientes para atender a la refacción del local en que funciona y llenar otras exigencias indispensables: se autoriza también al expresado rector para la enajenación de toda la huerta, eliminada la huerta que sigue de la alameda observándose las disposiciones vigentes, sobre enajenación de bienes nacionales.

## **La Empresa de Obras Públicas y Fomento del Perú propiedad de Enrique Meiggs**

La empresa de Obras Públicas y Fomento, fundada por Enrique Meiggs, quien fue uno de los pilares más importantes para proponer obras en la ciudad fue fundada en Febrero de 1877<sup>30</sup>, esta empresa de capitales mixtos es decir en parte privados y públicos ejecutó obras en la ciudad.

La sociedad estaba administrada por un directorio y dos gerentes generales, la empresa estaba dividida en dos: la sección de construcción y la sección de hipotecas.

Primeramente, la sección de construcción estaba encargada de la ejecución de construcciones de todo tipo como: edificios de habitación, oficinas públicas, teatros, muelles, carreteras, ferrocarriles, telégrafos y canales, puentes, fábricas de todas clases, ferrocarriles y todo lo que comprendía en obras civiles. Por otro lado, la sección hipotecaria permitía realizar diversas transacciones de tipo hipotecario como: recibir terrenos como parte de pago de servicios o hipotecas en favor de la empresa.

Esta sección estaba directamente encargada de gestionar la compra-venta de los terrenos dentro de sus atribuciones se encuentran examinar los títulos de propiedad, realizar la tasaciones del valor de los predios que se ofrecían, acordar las cantidades y modalidades de préstamo a menos que se tenga derechos sobre ella, en ningún caso se otorgaba un préstamo por un valor mayor que a la mitad de la propiedad, en caso de tratarse de una propiedad sin edificación el préstamo se hacía por un valor hasta la dos terceras partes del valor del suelo, el máximo de préstamo en dinero era de 100,000 soles.

En este caso el interés anual que fijaba la empresa por las distintas prestaciones era de 1% anual de amortización, 8% anual de intereses y el 2% anual de intereses acumulativos. Los derechos de administración se fijaron en 1 por ciento.

## **La propuesta de Enrique Meiggs para urbanizar los espacios periféricos en Lima del siglo XIX – Descripción de la zona intervenida**

La zona a ser intervenida contaba con cuatro secciones que rodeaban a la ciudad, el documento de traspaso de las acciones al señor Meiggs por parte de la compañía de fomento nos da una descripción de las cuatro secciones como se puede observar en el plano 3.1

La primera sección comprendía desde las avenidas Sandía y Cotabambas hasta los terrenos de la chacra Victoria.

La segunda sección comprendía desde el jardín Botánico hasta la Plaza del cercado.

---

<sup>30</sup> AGN Francisco Selaya Leg 81 Fol. 814.- "... Enrique Meiggs presidente de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú, Don Francisco García Calderón vicepresidente, Don Carlo Randu y Don Pedro Lanañaga directores de dicha compañía y Don Minnor Meiggs Gerente...".

La tercera sección desde la plaza del Cercado hasta el puente de Piedra.  
La cuarta sección desde la Av. de la Exposición hasta la plaza de Monserrate.

**Gráfico 3.1**  
**Delimitación de las cuatro secciones a ser intervenidas**



**Primera Sección.**- Estaba comprendida desde el cuartel de Santa Catalina hasta en la antigua Penitencieria, junto al palacio de la Exposición, que comprendía de 15 manzanas con los siguientes límites.

Plano No 01

**Lote A.**- Terreno de las antiguas murallas que adquirió Enrique Meiggs de Francisco Eulogio Casas quien lo obtuvo de remate del supremo gobierno.

Limita por el Norte : Propiedad de varios.  
Limita por el Sur : Av. De la Circunvalación.  
Limita por el Oeste : Calle Sandia.  
Limite por el Este : Calle Cotabambas.

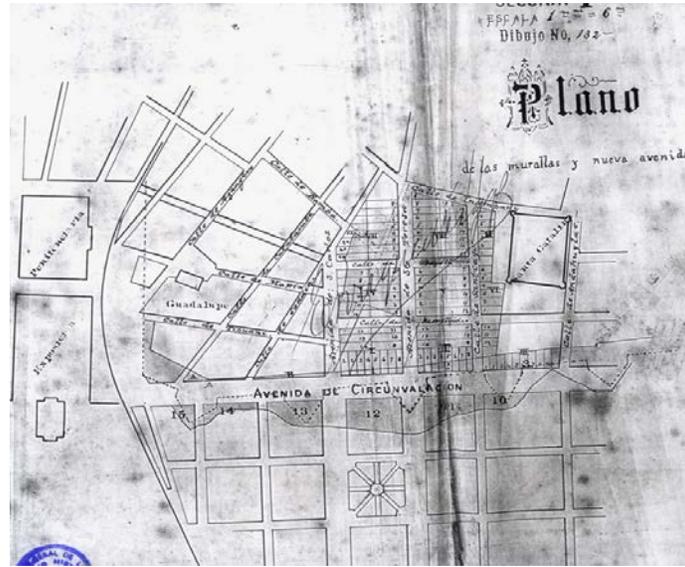
Mide 1412 varas cuadradas cuesta 4,942 soles a 3.50 soles la vara cuadrada.

Lote B.- Terreno de las Murallas

Por el Norte: Propiedad de varios.  
Por el Sur: Av. Circunvalación.  
Por el Oeste: Avenida de San Carlos.  
Por el Este: Calle Sandia

1179 varas cuadradas (4,126 soles) a 3.50 soles la vara cuadradas.

**Gráfico 3.2**  
**Sección primera- periferia de la ciudad de lima en el siglo XIX**



Fuente: Documento de pago de acciones de la sociedad al sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 76

**Gráfico 3.3**  
**Sección primera en la actualidad**



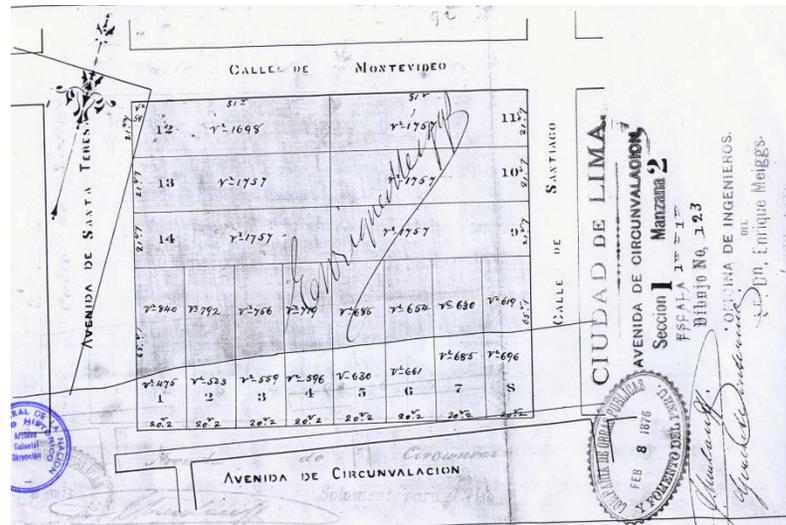
Fuente: [www.Guiadecallesdelima](http://www.Guiadecallesdelima)

**MANZANA 02.-** Se adjunta plano.

Por el Norte: Calle Montevideo.  
Por el Sur: Calle Circunvalación  
Por el Oriente: Calle de Santiago  
Por el Poniente : Calle Santa Teresa

Mide 7126.50 a 3.00 soles la vara cuadrada.

**Gráfico 3.4**  
**Sección primera – Manzana 02**



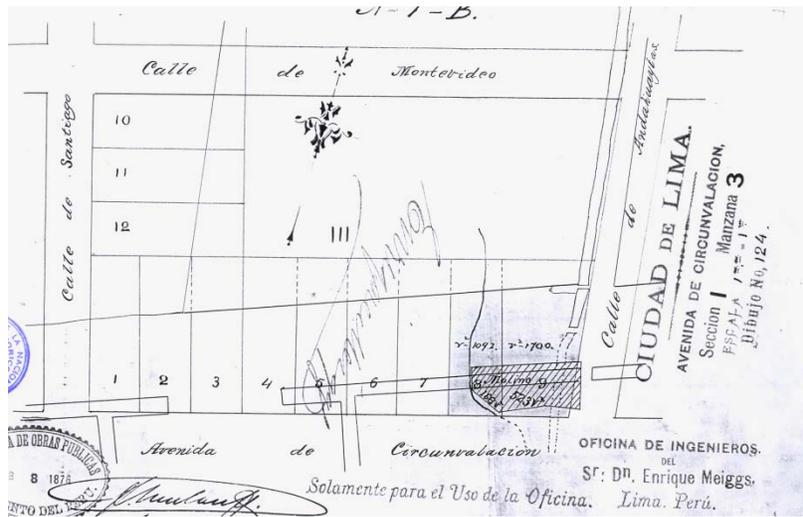
Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Republicana documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 76-78

**Gráfico 3.4**  
**Sección primera – Manzana 02**



Fuente: Fragmento de plano de Lima Ricardo Tizón y Bueno 1904

**Gráfico 3.5**  
**Sección primera – Manzana 03**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Republicana Documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 76

**MANZANA 03.-** Lote 8 y 9

Plano especial 1= B

Terrenos de las antiguas murallas.

Limita al norte: Terrenos de las antiguas murallas, cuartel de Santa Catalina

Limita por el Sur : Av. Circunvalación

Limita por el Poniente : Terrenos de la Compañía de Obras Públicas

Limita por el Oriente : Calle Andahuaylas

Miden 23.653 varas cuadradas con exclusión del molino propiedad de la compañía los dos lotes 2102 varas cuadradas a 3.50 soles.

**MANZANA 04** .- Lote 11 y 12 y parte de los lotes

05, 06,07, 08,09, 10 como se detallan en el plano especial uno C.

Limitan por el norte: Calle de Bogotá

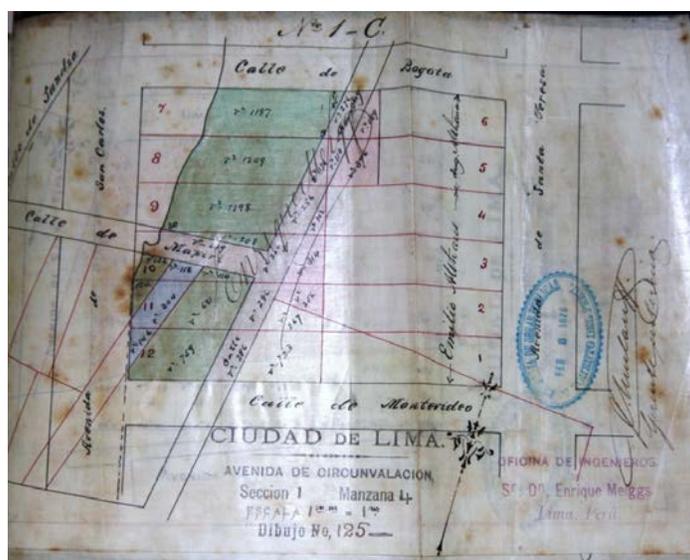
Limitan por el Sur: Calle Montevideo

Limitan por el Poniente: Av. San Carlos y Terrenos del Sayán

Limitan por el Oriente : Terrenos del Sr. Althaus

Miden 4190 varas cuadradas parte de los comprados al gobierno en remate de las murallas parte de las antiguas calles Abancay y Mampari.

**Gráfico 3.5**  
**Sección primera – Manzana 04**



Fuente: Documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 77.

## MANZANA 06-

Lote 1, 2, 3, 4, 5 plano espacial adjunto 1D. Propiedad enfiteútica de terrenos de huerta perdida.

Por el norte: Lote Nro 6 de Enrique Meiggs vendió a la sociedad de artesanos y con los terrenos de Santa Catalana

Por el Sur : Con terrenos de Montevideo

Por el Poniente : Calle de Santiago

Por el Oriente : Estos terrenos

Miden 5,771 varas a 2.50 soles que hacen 14,427.50 soles.

**Gráfico 3.6**  
**Sección primera – Manzana 06**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 77.

**Gráfico 3.7**  
**Sección primera – Manzana 06**



Fuente: Fragmento de plano de Lima Ricardo Tizón y Bueno 1904

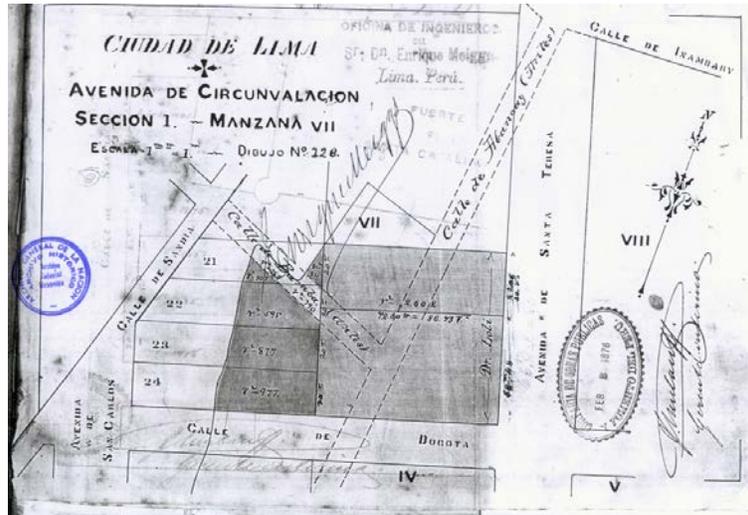
**MANZANA 07.-** La parte de los lotes 21,22 y 23 marcada en el plano especial adjunto  
**No 1-E** con tinta verde y amarilla

Por el Norte : Con propiedades de varios  
Por el Sur : Calle Bogotá  
Por el Oriente : Terrenos del Sr. Loli  
Por el Este : Terrenos de Sayán

La parte con tinta verde con tinta enfiteútica de terrenos de huerta perdida 2640 varas y la parte amarilla propiedad de terrenos de la antigua calle de Bamba.

Mide 3017 varas cuadradas en total 3017 varas cuadradas a 2.00 soles cuesta 6034 soles.

**Gráfico 3.8**  
**Sección primera – Manzana 07**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 78-80

**Gráfico 3.9**  
**Sección primera – Manzana 07**



Fuente: Fragmento de plano de Lima Ricardo Tizón y Bueno 1904

**MANZANA 08.-** Lotes 9 y 10 especial adjunto No –F

Limita por el Norte: Con la calle Inambarí

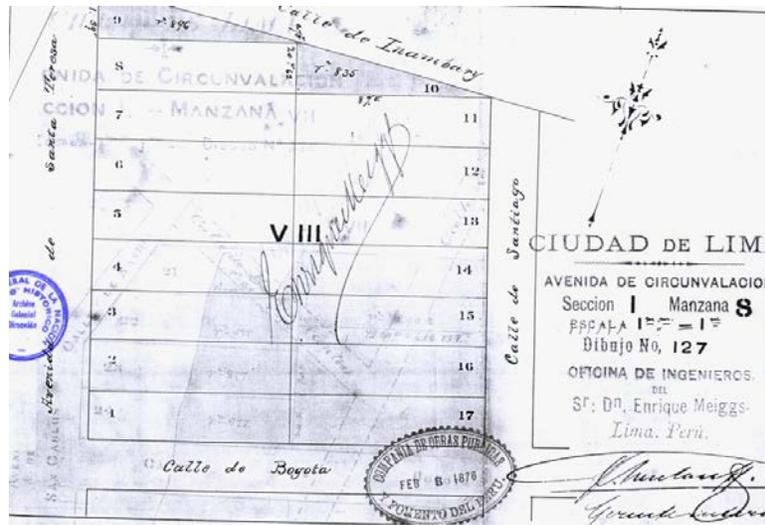
Limita por el Sur: Con los lotes 11 y 8 y la prop. El Sr. Althaus el primero y el de la Compañía de Obras Públicas.

Limita por el Oriente : Calle de Santiago

Limita por el Poniente : Con las avenidas de Santa Teresa y la Propiedad del Sr. Althaus

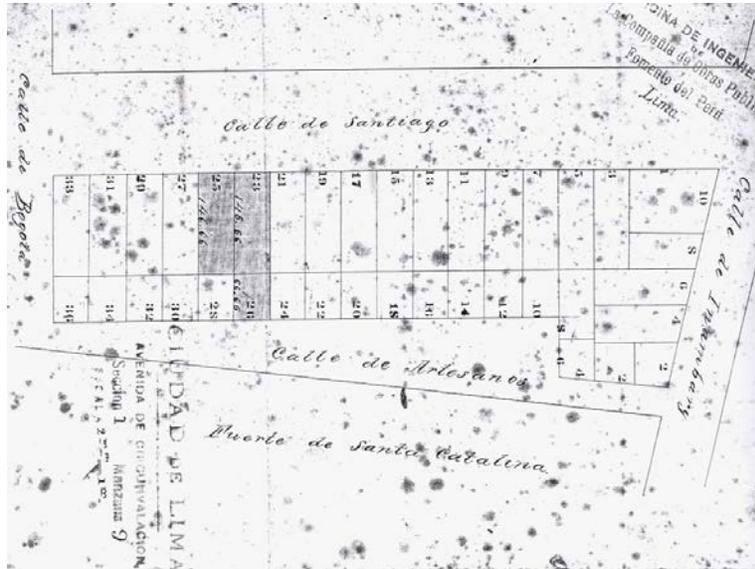
Formados por los terrenos de Huerta perdida formados en enfiteusis en un área 1731 a varas a 2.50 soles hacen 4,327 soles.

**Gráfico 3.10**  
**Sección primera – Manzana 08**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 78.

**Gráfico 3.11**  
**Sección primera – Manzana 09**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 77.

**Gráfico 3.12**  
**Sección primera – Manzana 09**



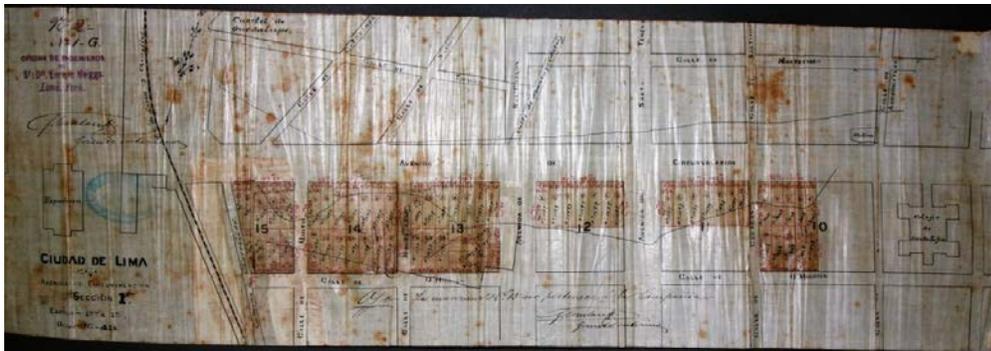
Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 78.

**MANZANAS 10,11, 12, 13,14 y 15** - En el plano especial adjunto 1-G propiedad real manzana deslindan los terrenos de esta manzana.

Por el norte: Av. De la Circunvalación.  
Por el Sur: Calle Ohiggins  
Por el Oriente : Calle Caracas  
Por el Poniente : Av. de San Carlos

Mide 14,280 varas cuadradas a 2.50 soles la vara total 35700 soles.

**Gráfico 3.13**  
**Sección primera – Manzana 10 al 15**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 78.

**MANZANA 11.-** Los terrenos de esta manzana limitan:

Por el norte : La Av. Circunvalación.  
Por el Sur : Terrenos de Chacra Victoria  
Por el Oriente : Calle Caracas  
Por el Oeste : Av. Santa Teresa

Mide 11,179 varas cuadradas a 3.00 soles la vara son 33,537 soles.

**MANZANA 12.-** Deslindan los terrenos de esta manzana

Por el norte : Av. Circunvalación.  
Por el Sur : Chacra Victoria  
Por el Este : Calle Caracas  
Por el Oeste : San Carlos

Miden 11,179 varas cuadradas a 3.00 soles la vara hacen 33,537 soles.

**MANZANA 14.-**

Por el norte : Av. Circunvalación.  
Por el Sur : O'Higgins  
Por el Oriente : Calle Montevideo  
Por el Poniente : Calle Quito

Mide 22,358 varas cuadradas a 3.00 soles la vara hacen 67,075 soles.

**MANZANA 15.-**

Por el norte : Av. Circunvalación.  
Por el Sur : O'Higgins.  
Por el Oriente : Calle Quito.  
Por el Poniente : Camino a Chorrillos.

Mide 13,436 varas cuadradas a 3 soles hacen 40.308

TOTAL 119.557= 341.683 soles.

**Cuadro 3.1**  
**Resumen de valores de metro cuadrado**  
**Sección Primera**

<b>Manzana N°</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área de Manzana Varas cuadradas</b>	<b>Valor de Vara cuadrada en soles</b>	<b>Valor de Metro cuadrada en soles</b>
1A	Calle Sandía, Calle Cotabambas	1412	3.50	0.50
1B	Av. San Carlos Calle Sandía	1179	3.50	0.50
2	Calle Santiago Calle Santa Teresa	7126.50	3.00	0.42
3	Calle Andahuaylas	23653	3.50	0.50
4	Calle Montevideo Calle Bogotá	4190	3.00	0.42
6	Calle Montevideo Calle Santiago	5771	2.50	0.35
7	Calle Bogotá	3117	2.0	0.28
8	Calle Inambari Avenida Santa Teresa	1731	2.50	0.35
10	Calle O'higgins Avenida de San Carlos, Av Circunvalación	14,280	2.50	0.35
11	Calle Caracas Av. Santa Teresa	11179	3.00	0.42
12	Calle Caracas Av. San Carlos	11179	3.00	0.42
14	Calle Montevideo Calle Quito	22358	3.00	0.42
15	Calle Quito Camino a Chorrillos	13436	3.00	0.42

Fuente: Elaboración propia (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

**Cuadro 3.2**  
**Resumen de áreas de lotes de la**  
**Sección Primera**

<b>Ubicación</b>	<b>N° de lote</b>	<b>Área en varas cuadradas</b>	<b>Área en metros cuadrados</b>
Calle Montevideo	12	1698	11863
Calle Montevideo	11	1757	12276
Avenida Circunvalación	1	475	3144
Avenida Circunvalación	8	696	4862
Avenida Circunvalación	5	630	4401
Calle Inambari	10	835	5834
Calle de Santiago	5	6.35	4436
Calle de Santiago	3	1358	9488
Avenida de la Circunvalación	8	1092	7629
Calle Sandía	22	595	4157
Calle Sandía	24	977	6826
Calle Santa Teresa	6	2,602	18180
Calle de Bogotá	7	1187	8293
Calle San Carlos	9	1198	8370
Calle O'Higgins	6	1428	9977
Calle O'Higgins	4	1428	9977
Calle Circunvalación	2	1594	11137
Calle Circunvalación	6	1597	11158

Fuente: Elaboración propia. (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

El trazado de las manzanas de la sección primera continuo con el trazado primigenio con un ligero quiebre., la forma y proporción de las manzanas son más grandes que las que caracterizaron a la ciudad colonial en un 30%. posiblemente debido a la necesidad de contar con una mayor cantidad de lotes en una manzana.

La sección primera se caracterizó por tener un promedio de 12 lotes por manzana diseñada, cada una de las manzanas contenía en promedio 36 lotes de 144 varas cuadradas en promedio. En las manzanas 10 a la 15 se observa el diseño a detalle lote por lote de una extensa zona. En el plano de la sección se observan las proyecciones de la calle de Bambas y la que seria la calle Abancay.

En el gráfico 3.11 y 3.12 se observa el diseño y la lotización de la manzana contigua al fuerte de Santa Catalina que no se llegó a ejecutar.

La mayoría de los lotes diseñados cuentan con un frente promedio de 20 varas o 16.6 metros lineales.

En cuanto al área de los lotes podemos decir que son de tres tamaños Los más pequeños van desde 3000-5000 metros cuadrados, los regulares de 6,000 a 9,000 y los más grandes de 9,000 a 12000 metros cuadrados como se puede observar en el cuadro 3.2.

El valor del metro cuadrado en la zona en función posiblemente estaba en función a su cercanía al centro de la ciudad, por ejemplo: el valor más alto se registra hacia las calles de Montevideo y el camino a Chorrillos y el valor más bajo a las calles San Carlos y Circunvalación, como se observa en el plano de valores de suelo 3.1.

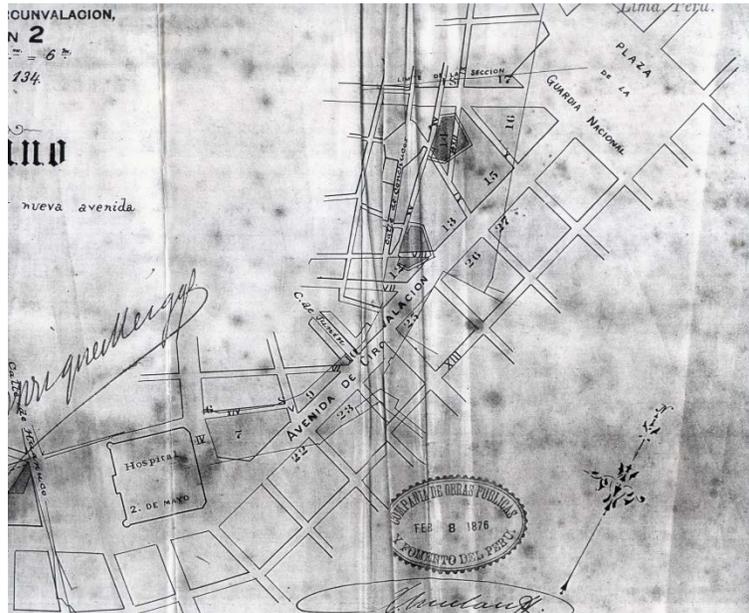
La manzana que da a la calle Inambari y Santiago contiguo al fuerte de Santa Catalina fue un intento por optimizar toda el área disponible, que finalmente se mantuvo por la apertura de la avenida Nicolás de Pierola.

En la actualidad el trazado de lotes que corresponden al trazado elaborado por Enrique Meiggs en 1875 solo se puede apreciar desde La Avenida Circunvalación (av. Grau) hasta la calle Inambari con un total de 06 manzanas que aun permanece casi intacto. La calle denominada avenida de Santa Teresa se ha convertido en la avenida Abancay, la manzana que da a la calle Inambari fue dividida en dos por Nicolás de Piérola y la manzana que corresponde a la calle de Bogotá ha sido ocupada por el penal San Jorge.

El mayor aporte al urbanismo de este lado de la ciudad fue la lotización que se hizo de manera minuciosa y que permitió a la zona su urbanización que de no haber sido por la apertura de la av. Abancay hubiera continuado su proceso de urbanización.



**Gráfico 3.16**  
**Sección Segunda-B**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 79.

**Gráfico 3.17**  
**Sección Segunda en la actualidad**



Fuente: [www.Guiadecalles.com](http://www.Guiadecalles.com)

## **Plano 02**

### **MANZANA CUARTA:** Terrenos de las antiguas murallas (realengos)

Por el norte : Nor-oeste varios.  
Por el Sur : Sur-Oeste Av. de la Circunvalación  
Por el Oriente : Oriente-Sur Calle III  
Por el Poniente : Calle II

### **MANZANA QUINTA.-** Terrenos de las antiguas murallas.

Por el Nor-Oeste : Propiedad de varios.  
Por el Oriente y Sur : Con terrenos de la huerta Bandini  
Por el Este : Calle Santa Teresa

### **MANZANA ONCE.-** Terrenos de las murallas limitan

Por el norte : Calle VII  
Por el Sur : Calle Junín  
Por el Oriente : Calle Alameda de la Circunvalación  
Por el Poniente : Terrenos de varios.

Mide 6,094 varas cuadradas a 1.50 soles hacen 9141 soles.

### **MANZANA DOCE.-** Terrenos de las murallas.

Por el norte : Calle VIII  
Por el Sur : Calle VII  
Por el Este : Calle Alameda de la Circunvalación  
Por el Oeste : Con la calle Cochane

Mide 3,566 varas cuadradas a 1.50 soles la vara. 5349 soles.

### **MANZANA TRECE.-** Terrenos de las murallas.

Por el norte : Con la calle IX  
Por el Sur : Con la calle VIII y huerta de Núñez  
Por el Oriente : Alameda de la Circunvalación  
Por el Poniente : Calle XV

Mide 17,193 varas cuadradas a solo 1.50 soles la vara 25, 489.50 soles

**MANZANA CATORCE.-**

Terrenos de las murallas divididas en dos porciones.

Por el norte: Avenida de la Guardia Nacional.

Por el Sur y poniente : Calle IX

Por el Oriente : Calle XII

Mide 1020 varas cuadradas a solo 1.60 soles la vara 1530 soles.

**MANZANA QUINCE.-** Terrenos de las murallas

Por el norte : Con la Calle X

Por el Sur : Con la calle IX

Por el Oriente : Alameda de la Circunvalación

Por el Poniente : (Con la calle XII)

Mide 19,477 varas cuadradas a 1.50 hacen 29,215.50 soles

**MANZANA DIECISEIS.-** Terrenos de las antiguas murallas deslindan.

Por el norte : Plaza de la Guardia Nacional y Avenida

Por el Sur : Con la calle X

Por el Oriente : Terrenos de la chacra Santoyo

Por el Poniente : Con la calle confluencia con la calle X y al  
Avenida Guardia Nacional.

Miden 8658 varas cuadradas a 1.50 soles y hacen un total del 12,987 soles.

**MANZANA DIECISIETE.-** Terrenos de las murallas que limitan

Por el norte: Murallas de Don Enrique Meiggs y con la plaza de la Guardia Nacional

Por el Sur : Sin dato.

Por el Este : Plaza de la Guardia Nacional

Por el Oeste : Con la calle XI

Miden 4465 a 4.50 soles hacen 6697 soles.

**MANZANA 18.-** Terrenos de las murallas deslindan

Por el norte : Terrenos de las murallas de Don Enrique Meiggs

Por el Sur : Av. De la Guardia Nacional.

Por el Oriente : Calle XI

Por el Poniente : Calle XV

Miden 781 varas cuadradas a 1.50 son 1176.50 soles.

**MANZANA 21.-** Terrenos de las murallas limitan

Por el norte-oeste : Av. Circunvalación  
Sur : Platanal

Miden 46 varas cuadradas.

**MANZANA 22.-** Terrenos de las murallas deslindan.

Por el norte : Calle 16  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Oriente : Varias personas  
Por el Poniente : Alameda de la Circunvalación

Miden 277 varas cuadradas a 3.00 soles son 831 soles.

**MANZANA 26.-** Terrenos de las antiguas murallas.

Por el Norte : Calle XX  
Por el Sur y Oriente : Propiedad Santoyo  
Por el Poniente : Alameda de la Circunvalación

Miden 9242 varas cuadradas a 1.50 soles es 13863 soles.

**MANZANA 27.-**

Por el norte : Terrenos denominado Santoyo  
Por el Sur : Calle XX  
Por el Este : Terrenos denominado Santoyo  
Por el Oeste : Alameda de la Circunvalación

Miden 1216 varas cuadradas a 1.50 soles son 1824 soles.

TOTAL 101.5252= 196.920 soles

**Cuadro 3.3**  
**Resumen de valores de metro cuadrado**  
**Sección Segunda**

<b>Manzana N°</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área de Manzana Varas cuadradas</b>	<b>Valor de Vara cuadrada en soles</b>	<b>Valor de Metro cuadrada en soles</b>
04	Avenida Circunvalación Calle II y III	Sin dato	Sin dato	Sin dato
05	Calle Santa Teresa	Sin dato	Sin dato	Sin dato
11	Calle Junín Alameda de la Circunvalación	6094	1.50	0.21
12	Calle Cochane Alameda de la Circunvalación	3566	1.50	0.21
13	Alameda de la Circunvalación , Calle XV	17193	1.50	0.21
14	Avenida de la Guardia Nacional Calle IX	1020	1.60	0.22
15	Calle X, Avenida de Circunvalación	19417	1.50	0.21
16	Plaza de la Guardia Nacional	8658	1.50	0.21
17	Plaza de la Guardia Nacional, calle IX	4465	4.50	0.64
18	Plaza de la Guardia Nacional, calle XV	781	1.50	0.21
21	Av. El Sol Platanal	46	Sin dato	Sin dato
22	Calle XVI, Avenida de la Circunvalación	277	3.00	0.42
26	Calle XX Avenida de la Circunvalación	9242	1.50	0.21
27	Calle XX Avenida de la Circunvalación	1216	1.50	0.21

Fuente: Elaboración propia (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

La sección segunda comprende desde la calle Andauaylas hasta la plaza de la Guardia Nacional las manzanas en esta sección no tienen una proporción uniforme sino que cada tramo corresponde trazado espontáneo propio de cada zona o a la influencia de otra sección. Por ejemplo entre el Jardín Botánico y el Hospital Dos de Mayo donde en un principio se diseñaron seis manzanas la proporción sigue al trazado que corresponde a la primera sección. En cambio las manzanas desde el Hospital Dos de Mayo y la plaza del Cercado las manzanas fueron cortadas debido a la apertura de la Avenida de la Circunvalación (Av. Grau).

La sección segunda se caracteriza por contar con un diseño que comprenden desde la calle Andauaylas hasta plaza de Guardia Nacional al parecer en estos planos no se hizo una lotización sino que se delimitó los terrenos que se adjudicó la Compañía de Fomento y Obras Públicas propiedad de Enrique Meiggs.

Para esta zona el valor más alto de metro cuadrado se encontraba en la avenida Av. Catorce y la avenida de Circunvalación cercana a lo que se conoce como Jardín Botánico con 0.41 soles el metro cuadrado, mientras que el bajo más bajo era de 0.21 soles por metro cuadrado entre la avenida de Circunvalación y la plaza de la Guardia Nacional.

Este fue un intento por urbanizar los terrenos ocupados por la antigua muralla para darles un uso residencial.

Gran parte del diseño de las manzanas de esta sección se conservan en la actualidad que constituyen su principal legado pero el diseño de la Plaza de la Guardia Nacional no pudo ser concretado.



### **MANZANA 01**

Por el norte : Calle III  
Por el Sur : Terrenos de las murallas sección segunda  
Por el Oriente : Plaza de la Guardia Nacional terrenos de  
Propiedades Santoyo y Arrieta  
Por el Poniente : Calle I

Miden 15306 varas cuadradas a 1.50 soles son 22959 soles.

### **MANZANA 01”**

Por el norte : Terrenos de la Huerta Quesada  
Por el Sur : Terrenos de las murallas sección segunda  
Por el Este : Calle I  
Por el Oeste : Calle XIV

Miden 3420 varas cuadradas a 1.00 soles son 3420 soles.

A la vuelta= 18726 = 26379

### **MANZANA 02.-**

Por el norte : Terrenos del Don Nicolás Borjas  
Por el Sur : Calle III  
Por el Este : Alameda de la Circunvalación  
Por el Oeste : Calle I

Miden 14,197 varas cuadradas a 1.50 soles 21.295 soles

### **MANZANA 02 “.-**

Por el norte : Terrenos del Don Nicolás Borjas Y Calle IV  
Por el Sur : Huerta Quesada  
Por el Este : Calle I  
Por el Oeste : Calle XIV

Miden 8361 varas cuadradas a 1.0 soles 8361 soles

### MANZANA 03 .-

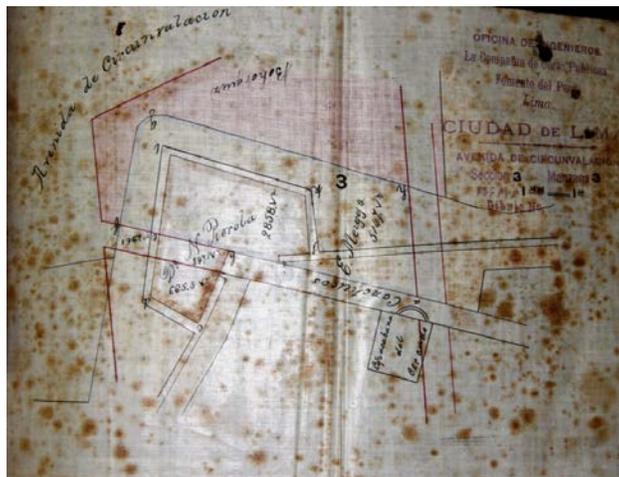
Por el norte y oriente : Terrenos del Don Nicolás Borjas Y Calle IV

Por el Sur : Calle IV

Por el Oeste : Calle II y terrenos de Don Nicolás de Piérola

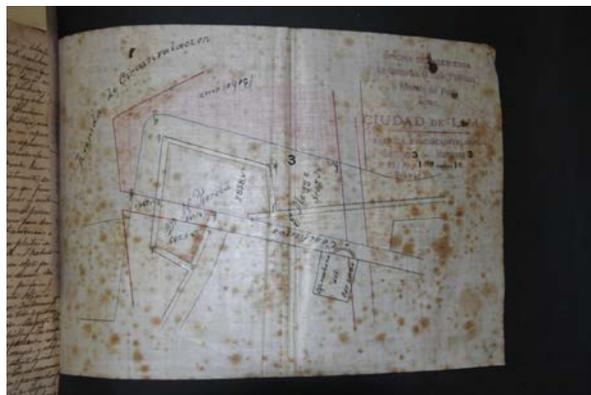
Miden 3417 varas cuadradas a 1.0 soles 3417 soles

**Gráfico 3.20**  
**Sección Tercera- Manzana 03**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80.

**Gráfico 3.21**  
**Sección Tercera- en la actualidad**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 7

**MANZANA 04 .-**

Por el norte-oeste : Terrenos del Don Borjas Y Calle Ancash  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Este : Sin dato  
Por el Poniente : Calle Huaylas

Miden 3760 a 01 sol 3760

**MANZANA 05 .-**

Por el norte : Calle Ancash  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Este : Calles Huaylas  
Por el Oeste : Calle Huari

Miden 841 varas cuadradas cuesta 1.0 sol 841 soles.

**MANZANA 06 .-**

Por el norte : Calle XII  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Oriente : Lazareto y terrenos del Sr. Nicolás Borjas  
Por el Poniente : Calle VI

Miden 13.069 varas cuadradas a 1.0 sol son 13.069 soles

**MANZANA 07 .-**

Por el norte : Calle XII  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Oriente : Calle VI  
Por el Poniente : Calle VII

Miden 8784 varas cuadradas a 1 soles 8784 soles

**MANZANA 08 .-**

Por el norte-oeste : Calle XII  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Oriente : Calle VII  
Por el Poniente : Calle VIII  
Miden 4092 varas cuadradas a 1.sol 9240 soles

**MANZANA 09 .-**

Por el norte : Calle XII  
Por el Sur : Varias personas  
Por el Oeste : Calle IX

Miden 3224 varas cuadradas a 1.00 sol

**MANZANA 10 .-**

Por el norte : Calle XII  
Por el Sur y poniente : Varias personas  
Por el Oriente : Calle IX

Miden 346 varas cuadradas a 1 sol 346 soles.

**MANZANA 11 .-**

Por el norte : Terrenos con Nicolás Borjas  
Por el Sur : Confluencia de dos calles  
Por el Oriente : Calle XII  
Por el Poniente : Calle VI

Miden 4283 varas cuadradas 1.00 sol 4283 soles.

**MANZANA 12 .-**

Por el norte : Terrenos de varias personas  
Por el Sur : Calle XII  
Por el Este : Calle VI  
Por el Oeste : Calle VII

Mide 8656 varas cuadradas a 1.sol 8656 soles

**MANZANA 13 .-**

Por el norte : Terrenos del molino  
Por el Sur : Calle XII  
Por el Este : Calle VII  
Por el Oeste : Calle VIII

Miden 8122 varas cuadradas a 1.0 sol hacen 8122 soles.

**MANZANA 14 .-**

Por el norte : Terrenos del molino del medio  
Por el Sur : Calle XII  
Por el Oriente : Calle VIII  
Por el Poniente : Calle VII

Miden 3504 varas cuadradas 1.00 soles 3504 soles.

**MANZANA 15 .-** Comprados por Don Enrique Meiggs a Don Timoteo Jenko según Escritura pública del 20 de julio de 1872 ante notario Felipe Orellana.

Por el norte : Calle XIII  
Por el Sur : Calle XII y terrenos de la beneficencia  
Por el Oriente : Calle IX y terrenos de varias personas  
Por el Poniente : Avenida X

Miden 14,183 varas cuadradas a 1.00 sol 14,183 soles.

**MANZANA 16 .-** Los terrenos de esta manzana son los vendidos a Timoteo Jenko y deslindan.

Por el norte : Calle XIII y la avenida X  
Por el Sur : Calle XI  
Por el Oriente : Con la avenida y terrenos de la Beneficencia  
Por el Poniente : Calle XI

Miden 6,921 a sol hacen 6,921 soles.

**MANZANA 17.-** Terrenos de los vendidos por Jenko y de las murallas.

Por el norte : Terrenos de la Caja del río  
Por el Sur : Calle XIII  
Por el Este : Con la Av. X  
Por el Oeste : Calle XI

Miden 4408 varas cuadradas a 1.sol 4458 soles.

**MANZANA 18.-**

Por el norte : Calle XIII  
Por el Sur : Varias Personas  
Por el Oriente : Con Calle XI  
Por el Poniente : Calle Amazonas

52 varas cuadradas a 1.0 sol la vara, hacen 52 soles

**MANZANA 28.-** Terrenos vendidos por Jenko

Por el norte : Caja del río  
Por el Sur : Calle XIII  
Por el Este : Caja del río  
Por el Oeste : Calle Avenida X

Miden 1632 varas cuadradas a 1.00 sol. 1632 soles.

**MANZANA 32.-** Terrenos de las murallas que forman un triangulo

Por el Sur-este : Alameda de la Circunvalación  
Por el Norte-Oeste : Don Nicolas Borjas

Mide 1427 varas cuadradas a 1 sol 1427 soles.

TOTAL 131.503 v2 = 152.254 soles.

**Cuadro 3.4**  
**Resumen de valores de metro cuadrado Sección Tercera**

<b>Manzana N°</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área de Manzana Varas cuadradas</b>	<b>Valor de Vara cuadrada en soles</b>	<b>Valor de Metro cuadrada en soles</b>
1	Calle Plaza de la Guardia Nacional	15306	1.50	0.21
1°	Huerta Quesada Calle XIV	3420	1.00	0.14
2	Calle III Avenida de la Circunvalación	14,197	1.50	0.21
2°	Calle I Huerta Quesada	8361	1.00	0.14
3	Calle IV Calle II	3417	1.00	0.14
4	Calle Huaylas	3760	1.00	0.14
5	Calle Ancash, calle Huari	841	1.00	0.14
6	Calle XII y Calle VI	13.069	1.00	0.14
7	Calle VI y Calle VII	8784	1.00	0.14
8	Calle VIII	9240	1.00	0.14
9	Calle IX Calle XII	3224	1.00	0.14
10	Calle X	346	1.00	0.14
11	Calle XII Calle VI	4283	1.00	0.14
12	Calle VI Calle VII	8656	1.00	0.14
13	Calle VII Calle XII	8122	1.00	0.14
14	Calle VIII Calle VII	3504	1.00	0.14
15	Calle XIII Calle XII	14,183	1.00	0.14
16	Calle XI	6,921	1.00	0.14
17	Calle XIII	4408	1.00	0.14
18	Calle XIII	52	1.00	0.14
28	Calle XIII Caja del río	1632	1.00	0.14
32	Av. De Circunvalación	1427	1.00	0.14

Fuente: Elaboración propia (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

La sección tercera comprendía desde la plazuela del Cercado hasta el puente de Piedra, aunque no se realizó un diseño y lotización el diseño de manzanas aportó a la delimitación de los terrenos de Meiggs y los del Estado que por aquellos años sufrían conflictos por la propiedad con particulares, especialmente cerca a las riberas del río Rímac.

La proporción de las manzanas siguen el trazado original debido a su cercanía al tejido colonial primigenio.

La avenida de la Circunvalación que debió terminar al borde del río Rímac según el diseño original y cuyo puente conectaría esta vía con el otro lado del río terminó en la calle Cajacay muy cerca al Cementerio General del Angel como se observa en la actualidad.

Toda esta zona fue modificada con el paso de los años quedando muy poco o casi nada del trazado diseñado por E. Meiggs debido a la ocupación espontánea que esta zona sufrió.

Uno de los factores que contribuyó a que el diseño propuesto por Meiggs no pudiera concretarse fue que a su muerte en 1876 la situación de estos terrenos era incierta y provocó que fueran ocupados indistintamente.

Uno de los principales aportes de esta sección a la ciudad fueron las manzanas que comprenden desde el puente Balta hasta el puente de Piedra que como veremos más adelante tuvieron un importante significado para la modernización de la ciudad que en esos momentos se estaba dando.

El valor del suelo urbano se encontraban entre 0.21 soles el metro cuadrado el que corresponde a los terrenos cercanos a la plaza de Guardia Nacional y 0.14 soles el metro cuadrado a los alrededores de los terrenos cercanos al río Rímac.

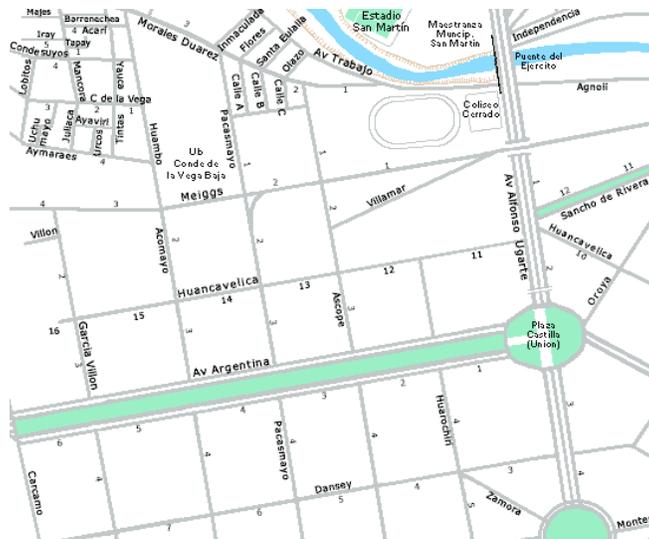
**Sección Cuarta.-** Comprende 23 manzanas que comprenden desde la avenida del la Exposición hasta la avenida de Monserrate cruzando la plaza Unión.

**Gráfico 3.22**  
**Sección Cuarta A**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80.

**Gráfico 3.23**  
**Sección Cuarta en la actualidad**





Plano No 04,

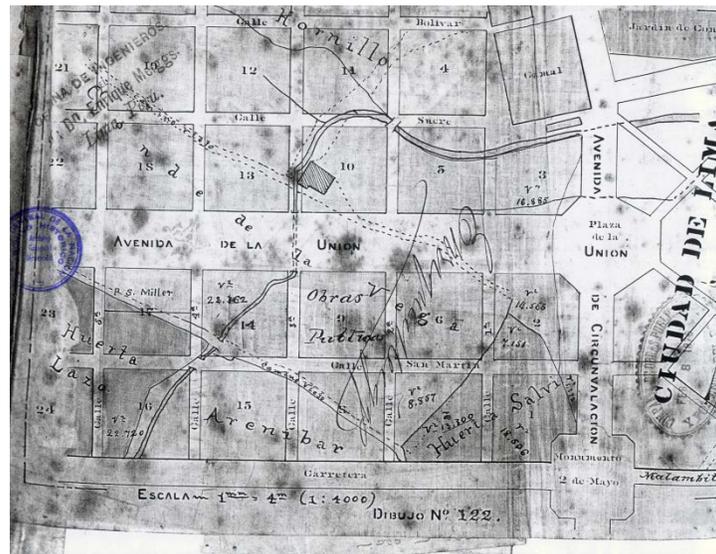
Manzana 01.-

Terrenos de las antiguas murallas situados alrededor de los Jardines Conroy

Por el norte : Camino al ferrocarril de la Oroya  
Por el Sur : Av. de Monserrate  
Por el Este : Calle que separa a la estación  
Por el Oeste : Av. de la Circunvalación

Mide 9480 varas cuadradas a 2.50 soles son 23,700 soles.

**Gráfico 3.26**  
**Diseño de la Av. Unión –Actual avenida Argentina**



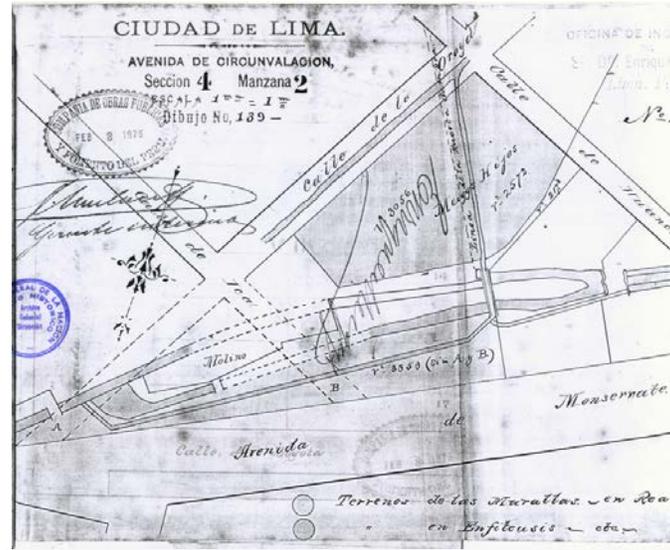
Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 81.

**MANZANA 02.-** Para mayor claridad se acompaña un plano especial 4ª.

Por el norte : Av. de Monserrate  
Por el Sur : Molino y terrenos del Sr. Protolongo  
Por el Este : Gerrit Backus  
Por el Oeste : la acequia

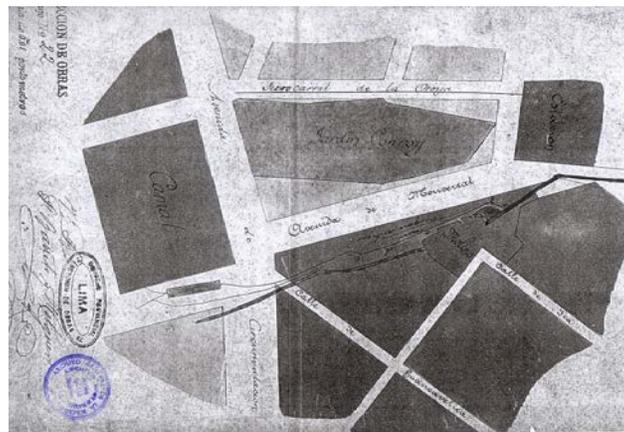
Miden 3570 varas cuadradas a 4 soles 14,280 soles.

**Gráfico 3.27**  
**Manzana 02<sup>a</sup>**



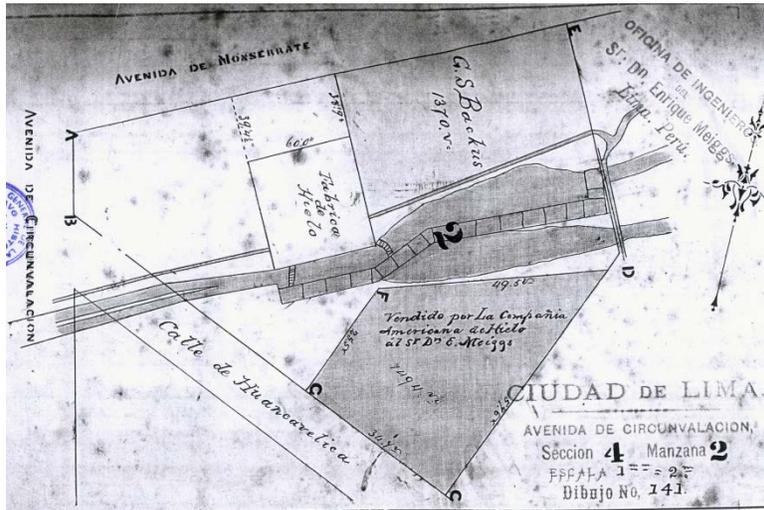
Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80

**Gráfico 3.28**  
**Otra versión de la Manzana cercana a Monserrate**



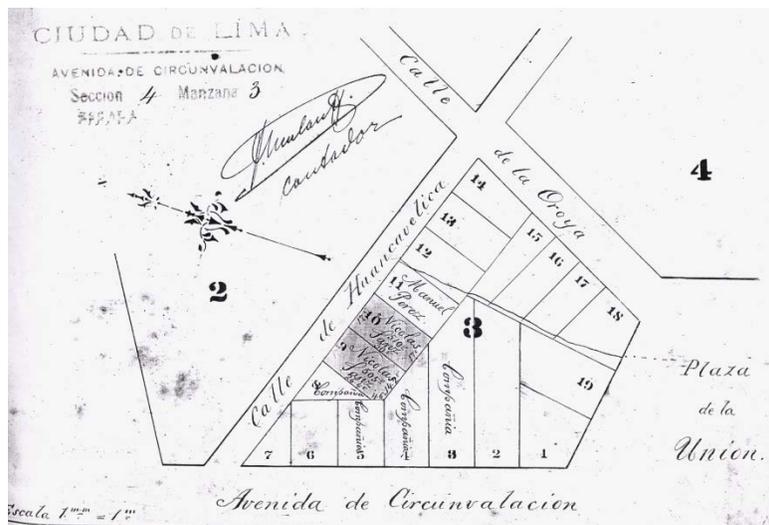
Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80

**Gráfico 3.29**  
**Manzana 02**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80.

**Gráfico 3.30**  
**Manzana 02,03.04**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80.

**MANZANA 11.-**

Por el Norte : Calle de Pizarro  
Por el Sur : Av. del Progreso  
Por el Este : Calle Cochrane  
Por el Oeste : Terrenos de Chacra Colorada de los señores Meiggs

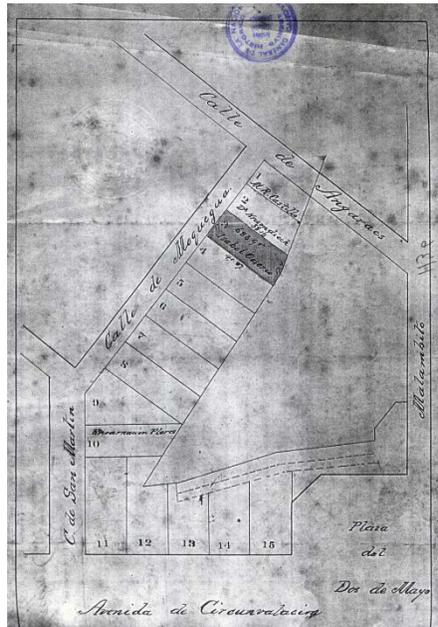
Miden 24,349 varas cuadradas a 2 soles son 48,698 soles

**MANZANA 14.-**

Por el norte : Av. del Progreso  
Por el Sur : Av. de la Industria  
Por el Este : Calle Washington y terrenos de la recoleta  
Por el Oeste : Calle Cochrane

Mide 20551 varas cuadradas a 2 soles son 41,102 soles

**Gráfico 3.31**  
**Manzana Malambito**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80.

**MANZANA 15.-**

Por el norte : Av. del Progreso  
 Por el Sur : Av. de la Industria  
 Por el Este : Calle Cochane  
 Por el Oeste : Chacra Clorada y el Sr. Meiggs

Miden 5834 varas cuadradas a 2 soles 11,668 soles.

**MANZANA 17.-**

Por el norte : Sr. Oyague  
 Por el Sur : Chacra Clorada y el Sr. Meiggs  
 Por el Este : Calle Washintong y terrenos de la recoleta  
 Por el Oeste : Chacra Colorada y el Sr. Meiggs

Miden 4963 varas cuadradas a 2 soles 9,926 soles

**MANZANA 19.-**

Por el norte : Av. de la Exposición

Por el Sur : Calle Colon  
Por el Este : Avenida de Sal  
Por el Oeste : Chacra Clorada y el Sr. Meiggs

Miden 4800 varas cuadradas a 3 soles 14,400 soles

**MANZANA 22.-**

Por el norte : Calle Quilca  
Por el Sur : Calle Gómez  
Por el Este : Terrenos de la Recoleta  
Por el Oeste : Calle Cochane

Miden 2213 varas cuadradas a 2 soles a 4426 soles

**Gráfico 3.32**  
**Manzana 22**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80

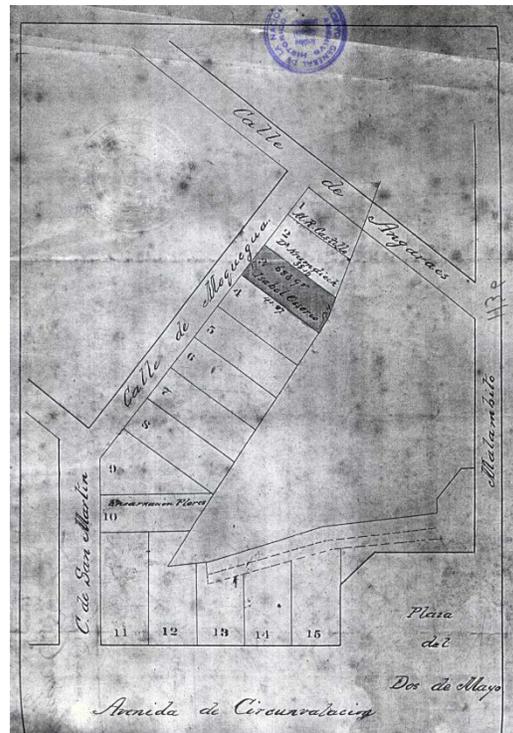
**MANZANA 23.-**

Por el norte : Callejón de Gómez  
 Por el Sur : Av. del Progreso  
 Por el Oriente : Terrenos de la Recoleta  
 Por el Poniente : Calle Cochrane

Miden 9791 varas cuadradas a 2 soles a 19,592 soles

TOTAL 85,551 varas cuadradas = 187.782 soles

**Gráfico 3.33**  
**Lotizaciones cercanas a la plaza 02 de Mayo**



Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80

**Cuadro 3.5**  
**resumen de valores de metro cuadrado**  
**Sección Cuarta**

<b>Manzana N°</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Área de Manzana Varas cuadradas</b>	<b>Valor de Vara cuadrada en soles</b>	<b>Valor de Metro cuadrada en soles</b>
1	Avenida de la Circunvalación Camino del ferrocarril de la Oroya	9480	2.50	0.35
2	Av. Monserrate La acequia	3570	4.00	0.57
11	Calle Pizarro Avenida del Progreso	24,349	2.00	0.28
14	Avenida Del Progreso, Av de la Industria	20551	2.00	0.28
15	Calle IV Calle II	5834	2.00	0.28
17	Calle Oyague Washington	4963	2.00	0.28
19	Calle Colón, Avenida de Sal, Avenida de la Exposición	4800	3.00	0.28
22	Calle Quilca, Calle Gómez	2213	2.00	0.28
23	Calle Goméz Avenida del Progreso	9791	2.00	0.28

Fuente: Elaboración propia (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

**Cuadro 3.3**  
**Resumen de áreas de lotes de la**  
**Sección cuarta**

<b>Ubicación</b>	<b>N° de lote</b>	<b>Área en varas cuadradas</b>	<b>Área en metros cuadrados</b>
Calle Angamos	68	1693	11863
Calle Moquegua	4	683.9	4778
Plaza Unión	3	16.885	117.97
Calle San Martín	5	8.657	60.48
Calle Huancavelica	Sin N°	2572	17960
Calle Huancavelica	3	505	3528
Avenida de Monserrate	2	1370	9572
Calle de Huancavelica	2	1494	10438
Calle Angaraes	Sin N°	1693	11461
Calle Moquegua	3	6839	47784

Fuente: Elaboración propia. (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

La sección cuarta que comprende desde la avenida de la Exposición hasta Monserrate, esta quizás la que más aportó a la ciudad a lo largo de la avenida de la Circunvalación se ubicaron manzanas con grandes proporciones para uso residencial. Cerca la Plazuela de Monserrate y la calle Cochrane se ubicaron algunas manzanas destinadas a usos industriales por ejemplo cerca a la calle Cochrane se ubicó la fábrica de Hielo.

Gran parte de esta sección se urbanizó sobre las huertas de: El Mosquito, La Virreyna y Chacra Colorada y La Recoleta

Rodeando a la plaza Dos de Mayo se observa la pequeña lotización de terrenos entre 500 a 1000 metros cuadrados destinados a usos de vivienda y comercio.

Por otro lado cercanos a la plaza de Monserrate donde se ubicaba El Camal se planificó localizar La Curtiembre, los jardines Conroy la estación de Monserrate, esto posiblemente generó una expectativa en el valor del metro cuadrado.

Se observa el valor del suelo urbano más bajo de 0.28 centavos de sol cercanos a la avenida del Progreso, el valor más alto se ubicaba en los terrenos cercanos a la plaza de Monserrate con 0.57 centavos de sol.

A lo largo de esta avenida se observa un trazado regular de manzanas cuadradas de pequeñas proporciones.

Uno de los principales aportes de esta sección a la ciudad fue de conectar a Lima con el Callao mediante la avenida Unión (Argentina).

En la actualidad del diseño hecho por E. Meiggs de esta sección solo queda las calles Quilca, España, Arica aunque la proporción y diseño de las manzanas a sido modificado con el paso de los años.

## **CONCLUSIONES:**

El urbanizador Meiggs con su diseño de las cuatro secciones contribuyó a la urbanización del área periférica de la ciudad permitiendo que el diseño urbanizo sirviera para que la zona que se estaba urbanizando tuviera un orden.

El diseño del área residencial comprendía manzanas de regular tamaño que contenía lotes entre 500 a 1000 metros cuadrados y en otros casos entre 5,000 a 10,000 metros cuadrados dependiendo de su ubicación con respecto al centro de la ciudad.

En el caso de la sección tercera gran parte del tejido original no fue urbanizado debido a que la situación legal de estos terrenos era incierta que hizo que proliferara la ocupación espontánea.

El aporte a la urbanización de la periferia de la ciudad fue un trabajo de la empresa privada y pública. Se respetó gran parte del trazado propuesto por Luis Sada y Carlos pero en el tiempo se hicieron variaciones debido principalmente a la necesidad de modernizar la ciudad a inicios del siglo XX.

Gran parte de la avenida de la circunvalación se conserva en el tramo que se conoce como la avenida Grau y conserva su carácter de vía principal para la ciudad al igual que la avenida Unión.

## **Capítulo IV**

## **Análisis de las intervenciones en la periferia de Lima en el siglo XIX- Sección tercera**

De las cuatro secciones urbanizadas por Enrique Meiggs y que corresponden a la periferia de la ciudad de Lima en el siglo XIX, la sección tercera constituye un ejemplo de renovación urbana a orillas del río Rímac.

Para una mejor comprensión de la zona intervenida la hemos dividido en tres tramos que describimos a continuación.

### **PRIMER TRAMO**

Este primer tramo corresponde desde el borde ribereño, a la altura de la plazuela de Monserrate, hasta el borde ribereño, a la altura de la calle La Toma, que se conecta con el puente denominado Palma (expediente II, titulado “Iniciado por el Ministerio de Gobierno para que adjudicara a la sociedad de Artesanos un terreno para su local”)<sup>1</sup>.

En 1871, se describen algunos terrenos ubicados cerca del Tajamar del río Rímac que habían sido utilizados como terraplenes del ferrocarril Lima-La Oroya y fueron adjudicados a la municipalidad para la ejecución de obras públicas. Un año después, estos terrenos fueron adjudicados a la Sociedad de Artesanos para su local, cuyo documento, según el informe que consta, fue elaborado por el arquitecto Trefogli. Dicho terreno tenía un área de 12.001,50 metros cuadrados, en siete lotes marcados en el plano con letras de la A a la G (el plano no se encuentra en el informe).

Ese mismo año otro denunciante, el señor Saco Flores<sup>2</sup>, puso en evidencia la apropiación ilícita de otros terrenos de la municipalidad situados a la margen izquierda del río Rímac, comprendidos entre la calle de La Toma de Santo Domingo y la plazuela de Monserrate, que, a decir del documento, era una ancha faja entre el antiguo y el nuevo cauce del río que servía de límite a las propiedades Santa Rosa y Matienzo, y a cuyo lado corría una calle que, partiendo de La Toma, terminaba en la plazuela de Monserrate (calle Pasitana y calle Santuario Aumente, según plano de Lima de 1904 elaborado por Santiago Basurco)<sup>5</sup>. Calles que recibían a las denominadas: La Toma, Las Manitas, Chillón y Matienzo, cerca de las caballerizas, y la plazuela de Monserrate. Luego de disputas por los terrenos por parte de los ocupantes precarios y la municipalidad, al que no se llegó a ningún acuerdo definitivo de arrendamiento,

---

<sup>1</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento II, “Expediente iniciado por el Ministerio de Gobierno, para que se adjudicara a la Sociedad de Artesanos un terreno para su local”, pp. 9-11.

<sup>2</sup> Samudio, Patiño Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar, documento IV, “Expediente seguido para la reivindicación de los terrenos situados a la margen izquierda del Rímac y comprendidos entre La Toma de Santo Domingo y la plazuela de Monserrate”, pp. 13-18. Denuncia presentada el 4 de noviembre de 1871 por César Saco Flores.

<sup>5</sup> Plano de Lima elaborado en 1904 por Santiago Basurco En: *Planos de Lima (1613-1983)*.

Introducción y notas de Juan Günther Doering, Municipalidad de Lima y Petróleos del Perú, Lima, 1993.

los terrenos fueron delimitados y clasificados como baldíos o usurpados, para proceder a la posesión por parte de la municipalidad (ver gráfico 1.1).

**Gráfico 4.1**  
**Fragmento de plano de Lima de 1904 por Santiago Basurco**



Fuente: *Planos de Lima (1613-1983)*. Introducción y notas de Juan Günther Doering, Municipalidad de Lima y Petróleos del Perú, Lima, 1993.

En 1877, en el documento X, titulado “Expediente de don Manuel de Otárola pidiendo arrendamiento a orillas del río Rímac”<sup>6</sup>, el denunciante presentó un croquis de los terrenos que deseaba arrendar, ubicados en el barrio de Monserrate, y ofreció pagar cuatro soles mensuales. Inmediatamente, la Sección de Obras Públicas de la municipalidad verificó el área, pero el expediente fue paralizado hasta nuevo aviso.

Al observar el plano de Lima de 1904, el terreno mencionado se encontraba ubicado cerca de la plazuela de Monserrate, que comprende dos manzanas en

---

<sup>6</sup> Samudio, Patiño Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento X, “Expediente de don Manuel de Otárola pidiendo arrendamiento de unos terrenos a orillas del río Rímac”, pp. 24-25. El 30 de octubre de 1877 don Manuel de Otárola solicitó en arrendamiento otro terreno de las orillas del Rímac, ubicado en el barrio de Monserrate, que medía, según Fuente: Archivo General de la Nación- Sección Colonial documento de pago de acciones de la sociedad al Sr. Enrique Meiggs de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú. Notario José Selaya 1876 leg 756. fol. 80

el recurrente, 80,40 metros de frente y 70,80 metros de fondo (5.692,32 metros cuadrados). Otárola presentó un croquis del terreno, acompañado de las bases de arrendamiento, ofreciendo pagar una renta de cuatro soles mensuales. La Sección de Obras del Consejo informó que la extensión del terreno era de 4.888 metros cuadrados. Hasta hoy, no se ha cobrado arrendamiento simple y el expediente está paralizado por el siguiente decreto: Lima, 26 de marzo de 1879. Se aplazó la resolución de este expediente hasta que se resuelva la proposición del Pflucker, en el que se adoptará una medida general para el remate de todos los terrenos a orillas del río Rímac”.

proceso de consolidación con frente al río. Las calles interiores tienen el nombre de Monserrate y La Milla. Según los documentos, esta zona era usada como botadero de la ciudad. Además, toda esta franja se articulaba con la margen derecha mediante un puente que venía del otro lado del río y que comunicaba la vía férrea de ferrocarril de Ancón con el de La Oroya-Chancay, como se observa en el plano de Lima de 1880.

Para 1877, en el documento IX, “Expediente de don José N. Muñoz pidiendo en arrendamiento los terrenos del Tajamar”<sup>7</sup>, el demandante pide en arrendamiento los terrenos situados al sur del puente de madera frente a la estación de La Palma, que corresponden al lado derecho, para utilizarlos de baños pagando cien soles anuales durante diez años. La propuesta fue rechazada por varias razones, entre las que sobresale que se pensaba ubicar el mercado en el lugar. Al terminar ese año, el proceso de saneamiento de los terrenos de este primer tramo había llegado a término.

Una de las características de este proceso fue la invasión de terrenos de los vecinos, quienes, al verse descubiertos, ofrecieron pagar una renta mensual, como el caso del señor Ricardo La Hoz, que tenía sus caballerizas ocupando terrenos municipales y ofreció una renta mensual de doce soles<sup>8</sup>. El potencial de este primer tramo era su cercanía al intercambio del ferrocarril de Ancón y La Oroya. En la ubicación de la plazuela de Monserrate, a la que llegaban varias calles desde el centro a la periferia en el proyecto de urbanización de Enrique Meiggs, se observa la estación de La Oroya. Además, como podemos ver en el plano de Lima elaborado por Antonio Dupard en 1859, en esta zona se encontraban los jardines Conroy, el camal, la Fábrica de Hielo, la Compañía Americana de Hielo y la fábrica Backus, quienes habían comprado terrenos<sup>9</sup> por esos años, lo que permitiría mejorar la zona y convertirla en un área de servicios y actividades comerciales asociadas con estos fines, generando un aumento del valor del metro cuadrado para los próximos años. En el plano de Lima elaborado por P. V. Journay en 1880 observamos la estación del Ferrocarril Transandino y La Curtiembre en el lugar que ocupaban los jardines Conroy.

---

<sup>7</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento IX, “Expediente de don José Muñoz pidiendo en arrendamiento terrenos del Tajamar”, pp. 23-24. El 28 de diciembre de 1877 Muñoz solicitó en arrendamiento parte del terreno municipal situado al costado sur del puente de madera frente a la Estación de La Palma, con el objeto de establecer baños, pagando anualmente la merced conductiva de cien soles, por el término de diez años.

<sup>8</sup> Samudio Patiño, Samuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento IV, “Expediente seguido para la reivindicación de los terrenos situados a la margen izquierda del Rímac y comprendidos entre La Toma de Santo Domingo y la plazuela de Monserrate”, pp. 16-17. Se pide que el señor La Hoz pague los adeudos que debe desde noviembre de 1876 a razón de doce soles al mes, y que el ingeniero de la corporación levante un plano de las cuadras comprendidas desde La Toma de Santo Domingo a la Plazuela de Monserrate.

<sup>9</sup> Archivo de la Nación. “Plano de la sección 4, manzana 2”. Sección Republicana. Notario Claudio José Suarez, leg. 902, 1877, fol. sin dato. “Avenida Monserrate y Huancavelica, donde se encuentran la Fábrica de Hielo, la Compañía Americana de Hielo y G. Backus”. Bromley, Juan y Barbagelata, José. *Evolución urbana de Lima*. Lima, editorial Lumen, 1945, pp. 81. El matadero general funcionó desde 1855 en los terrenos contiguos a los del señor Pedro Conroy. En 1863, se permitió la instalación de otros mataderos en la zona.

## SEGUNDO TRAMO

Este tramo corresponde desde el puente Palma<sup>10</sup>, cercano a la calle La Toma, hasta el puente de Piedra. En 1875, el documento VIII, titulado “Expediente de don Pedro Astorme y don José Sesariego sobre la compra de otros terrenos a orillas del río Rímac”<sup>11</sup>, describe el ofrecimiento de compra de los terrenos a espaldas del convento de Santo Domingo hasta Martinete a un sol por metro cuadrado, designados con los lotes 2, 3, 4 y 5, por los cuales la municipalidad se vio obligada a realizar la mensura y tasación de los terrenos, designándoles un precio de cuatro soles el metro cuadrado, que hacían un total de 4.519 soles, posiblemente debido a su ubicación respecto a la Plaza de Armas y su potencial transformación como espacio de recreación. Sin embargo, en el informe presentado el arquitecto Trefogli describe las malas condiciones de salubridad en las que se encontraban estos terrenos, considerados como focos de infección para la ciudad. La propuesta quedó en suspenso, puesto que muchos de estos terrenos serían adjudicados a los tenedores de bonos de la deuda externa años más tarde.

En 1876, los documentos “Primera parte. Antecedentes denuncia de don Juan Cerruti” y el documento XIV, “Denuncia de don Juan Cerruti”<sup>12</sup>, describen la denuncia de los terrenos ribereños a la altura del ferrocarril de Ancón, cuyos límites eran: por el frente, con la estación del tren de Ancón; por la izquierda, con el río Rímac; por la derecha, con las rieles de la línea férrea; y por el respaldo, con el mismo río.

---

<sup>10</sup> Puente Palma: construido para el paso del ferrocarril de Ancón, contaba con una pasarela para peatones a inicios del siglo XX.

<sup>11</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento VIII, “Expediente de don Pedro Astorme y don Luis Sesariego sobre compra de otro terreno a orillas del río Rímac”, pp. 22-23. El 15 de setiembre de 1875 se presentaron los señores referidos próximamente manifestando que deseaban comprar “una parte del terreno de propiedad del municipio, que se encuentra entre los rieles del ferrocarril de La Oroya y el respaldo del convento de Santo Domingo [...]. Consta la mensura y tasación siguiente, señor alcalde: los recurrentes Pedro Astorme y Luis Sesariego proponen comprar en subasta pública una parte de los terrenos municipales que se encuentran entre las rieles del ferrocarril de La Oroya y el respaldo de las fincas y del convento de Santo Domingo, y ofrecen como precio base para la subasta un sol por metro cuadrado de terreno. Esta sección debe informar que, practicada la mensura, deslinde y tasación de los terrenos que se indica, incluidos en diez lotes que se compone la quinta sección que abraza desde el puente antiguo hasta La Toma del río del valle de la Magdalena, cuya operación ha elevado a usted a fines de julio próximo pasado, solo le resta manifestar que la parte solicitada es la comprendida en los lotes números 2, 3, 4, 5 y miden 1.129 metros cuadrados, que, avaluados a cuatro soles el metro cuadrado, importan 4.519 soles [...]. La venta de estos terrenos y los demás que se extienden hasta Martinete es necesaria y conveniente para el concejo, pues de este modo se cortará que se formen focos de inmundicias, y las nuevas fábricas que se levanten siguiendo la línea proyectada serán de ornato para esta parte de la población. Lima, 4 de octubre de 1875. M. Trefogli. Solo resta notar que nada definitivo se resolvió, y que los terrenos solicitados por Astorme y Sesariego forman parte de aquellos que son arreglo con los tenedores de bonos de nuestra deuda externa”.

<sup>12</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, primera parte, “Antecedentes denuncia de don Juan Cerruti”, pp. 6-9. “En este juicio sumario de declaración y aplicación de un bien mostrenco, consta a f. 13 la inspección ocular y a f. 16 la mensura y tasación de dichos terrenos no verificados por el ingeniero del Consejo Departamental de Lima, don Nicolás Mecquer y el ingeniero civil don José E. Castañón, los cuales encontraron el área de 127.586 metros cuadrados y considerándola como terrenos urbanos valorizaron 4.395,50 metros a un sol el metro cuadrado y 123.191,05 metros sacando a precio el total de 29.023,71 soles”.

El denunciante había pedido las dos terceras partes del terreno o un tercio del valor de la tasación del terreno en pago o como recompensa. A partir de esta denuncia presentada, se inició el proceso de tasación y mensura de dichos terrenos por parte del municipio. Los encargados del trabajo fueron los ingenieros Nicolás Mecquer y José E. Castañón, que midieron un área de 127.586,55 metros cuadrados, los cuales, aunque estaban en la periferia, fueron considerados como terrenos urbanos: una parte, que medía 4.395,50 metros cuadrados, se tasó a un sol el metro cuadrado, lo que hacía 4.395,50 soles, y otro tramo, considerado terreno rural, medía 123.191,05 metros cuadrados, a veinte centavos de sol el metro cuadrado, que hacía un total de 29.023,71 soles. Se aprobó la tasación y se sometió estos terrenos a remate público para poder pagar al denunciante. Al parecer, el juicio demoró hasta 1887, fecha en la cual el denunciante pidió que se remataran los terrenos, pero no se sabe cómo terminó.

En el plano de Lima elaborado por Santiago Basurco en 1904 se observa la delimitación de estas dos áreas, una urbana y otra rural. Al área urbana le corresponde el borde de las manzanas trazadas, mientras que al área rural le corresponde la estrecha franja que fue considerada en los proyectos de Luis Sadá como alameda con uso recreativo para la ciudad. El empleo de estos tramos hasta este periodo era de botadero.

### **TERCER TRAMO**

Comprendido desde el puente de Piedra hasta el puente Balta e incluidos los terrenos ubicados cerca de Martinete. Este tramo sería propuesto para la canalización del río en ambas orillas y su posterior urbanización.

En 1868, en el documento V, titulado “Expediente seguido por el presbítero Tomás Arévalo y sucesores para la compra de terrenos municipales en la ribera de Martinete”<sup>13</sup>. Se describe el ofrecimiento por parte del señor Arévalo de terrenos que colindaban con su propiedad, ubicados en el Tajamar cerca de Martinete, luego de la inspección ocular a cargo del arquitecto Trefogli. Los terrenos medían 1506.16 varas, tasadas a 46 centavos la vara, que hacían un total de 602 soles con 46 centavos. Aunque esta petición fue denegada, sirvió para que la municipalidad continuara con su proceso de saneamiento de terrenos. En 1877, la viuda del señor Arévalo reclamó los terrenos de buena fe al municipio, pero el pedido quedó en nada y el caso fue archivado.

Sobre este tramo, en el plano topográfico de Lima elaborado por Luis Sadá, en 1872, y Enrique Meiggs, en 1875, se observan algunas propuestas para la ribera

---

<sup>13</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento V, “Expediente seguido por el presbítero don Tomás Arévalo y sucesores para comprar terrenos municipales en la ribera del Martinete”, pp. 18-20. El 26 de setiembre de 1868 se presentó el siguiente recurso: “Ultmo. señor alcalde municipal. El presbítero Tomás Arévalo, ante la H. corporación que usted preside, expongo: que con una finca de mi propiedad, ubicada en la calle de Amazonas (a) Martinete, signado con el número 149, linda un trozo de terreno muladar propio de esta municipalidad, que desde tiempos antiguos se halla vacante y abandonado, sin duda por la calidad del terreno. Lima, 26 de setiembre de 1868. Firma: Tomás Arévalo”. El 9 de junio de 1869 el alcalde ordenó la inspección municipal y tasación respectiva.

izquierda del río, como la construcción del puente Balta en reemplazo del llamado Viterbo (según el plano de Lima elaborado por P. V. Journay en 1880, el puente Viterbo desemboca en la plaza Colón, ubicada en la margen derecha del río).

Entre los años 1876 y 1877, el urbanizador Meiggs ya había adquirido un gran número de manzanas cercanas, como consta en el plano denominado Plano de la Sección 3, en el que se observa que algunas manzanas fueron adjudicadas por enfiteusis y otras por realengo<sup>14</sup>. Por ejemplo, un terreno ubicado a dos cuadras de la calle Amazonas, de 14.183 varas cuadradas de área, se cotizaba en un sol el metro cuadrado, que, como veremos más adelante, era el valor promedio de los precios en la zona.

Uno de los documentos más importantes que nos muestra la lotización de la zona es el plano que corresponde al informe de obras públicas, publicado en *Anales de obras públicas* en 1886<sup>15</sup>, donde se observan los cambios efectuados a la muerte de Meiggs en 1877. En los planos de la ciudad se tasaron, además, los terrenos que lindaban con la muralla. Este estudio se consignó en el informe de los ingenieros Babinsky y San Martín, publicado en *Anales de obras públicas* en 1886.

Respecto a este plano, se puede apreciar la franja que daba al río, que corresponden a los terrenos que pensaba urbanizar el ingeniero Arancivia en su propuesta. Otro detalle es el cruce entre las calles Amazonas y Viterbo, donde se observa un área regular de terreno a demoler. Por otro lado, las manzanas que conforman las calles Amazonas hasta Martinete se consideraron como manzanas ya existentes. Este documento coincide con el plano de la Sección 3 de Meiggs, posiblemente porque esta zona corresponde a un amplio sector residencial entre casas o huertas que se extendían desde la plazuela del Cercado hasta el borde ribereño.

Respecto a las manzanas de la estrecha franja con borde ribereño que dan a la calle Amazonas, entre el puente Balta y el puente de Piedra, denominado en el plano manzana nro. 22, esta corresponde a los terrenos ganados al río después de haberse realizado los trabajos de canalización (ver gráfico 2).

En 1885, el ingeniero Arancivia elaboró la propuesta denominada “Estado actual”<sup>16</sup>, que corresponde al tramo entre el puente Balta y el puente de Piedra<sup>17</sup>, donde se observa el verdadero estado de la zona antes de la intervención por parte del municipio. En esta franja de manzanas que dan a la calle Amazonas se observa una rampa de madera y terraplén que conduce a la estación de Desamparados, cerca del puente de Piedra. Además, muy cerca de la intersección de las calles Lampa y Amazonas, se encuentra una extensa área

---

<sup>14</sup> Archivo de la Nación. “Pago de acciones de sociedad al señor Enrique Meiggs, de la Compañía de Obras y Fomento del Perú”. Sección Republicana. Notarios. Notario Juan José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 73v-83. Planos de la Sección 3 correspondientes a la ribera del río Rímac.

<sup>15</sup> Barbajelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima, ed. s/n., 1971, pp. 3-4, lámina 2, “Plano de encauzamiento del río Rímac y construcción”. Plano publicado en *Anales de obras públicas*, 1886.

<sup>16</sup> Arancivia, Felipe. *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones*. “Plano canalización del Rímac en el trayecto que media entre los puentes elaborado en 1885”, Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1886.

<sup>17</sup> Bernal Ballesteros, Jorge, pp. 128. Puente de Piedra, construido en 1611.

de terrenos indebidamente ocupados a lo largo de casi toda esta manzana. Casi al llegar al puente Balta existe una pequeña área de terreno usurpado, el depósito de coches y la estación de Viterbo. Cruzando el puente, al otro lado del río, por estos años observamos la alameda de Acho, que ya se encontraba en construcción (ver gráfico 3).

**Gráfico 4.2**  
**Gráfico de estado actual**  
**Elaborado por el ingeniero Felipe Arancivia. Lima, 1885**  
(Corresponde al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta)



Fuente: Arancivia, Felipe. *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1886.

En 1877, el expediente XIII titulado “Otros expedientes”<sup>18</sup> da cuenta de la necesidad de elaborar un plano donde consten claramente los terrenos que son

<sup>18</sup> Samudío Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento XIII, “Otros expedientes”, pp. 28-32. “Existen todavía otros expedientes relacionados en su mayor parte en el margesí de bienes que tiene publicado el concejo, los que acreditan el reconocimiento del dominio municipal, por parte del público, y los innumerables actos de propiedad y posesión ejercidos en todo tiempo por la municipalidad. Así tengo a la vista: el proceso iniciado en mayo de 1871 que contiene: un importante informe de la comisión nombrada por el Supremo Gobierno en resolución del 25 de febrero de ese año, para verificar el reconocimiento y la mensura de los terrenos aprovechados a ambos lados del río Rímac. Su valorización por los arquitectos Trefogli y San Martín”. En el documento se encuentran otras cinco peticiones en Lima del 6 de noviembre de 1877. En una petición se pide que una comisión facultativa o mixta o de la Sección de Obras, adjunte los antiguos planos de Lima y los títulos de las fincas ribereñas la sindicatura exigiera en casos dudosos se levante el plano general de los terrenos municipales situados a uno y otro lado del río Rímac en toda la extensión de la ciudad, consagrando especial atención a la parte de la orilla izquierda comprendida entre Monserrate y el Martinete (p. 31).

propiedad municipal de ambas márgenes del río Rímac, con especial atención en la margen izquierda, desde Monserrate hasta Martinete.

De esta manera, había concluido esta primera etapa de tasación de los terrenos, que habían sido ocupados indebidamente por los vecinos. De igual modo, se fijaron los precios del metro cuadrado de cada zona, lo que nos permitiría tener una idea del movimiento inmobiliario en la época, como veremos más adelante.

### **Las intervenciones de renovación urbana en la sección tercera**

Para este periodo las renovaciones urbanas de muchas ciudades latinoamericanas tenían como objetivo lograr una versión local del modelo de urbanización de Haussman propuesto para París. En el caso de Lima, las intervenciones de renovación urbana, según los planes de la ciudad elaborados por Luis Sadá di Carlo y Enrique Meiggs, representaban la modernización, la higienización de la ciudad y el deseo de parecerse al modelo europeo, que alimentaban un afán por el progreso buscado por la clase dominante de aquel entonces. En el caso de la ribera izquierda del río Rímac, el principal objetivo fue mejorar las condiciones de salubridad de este espacio cercano a la Plaza Mayor.

Estas intervenciones en la periferia de la ciudad tuvieron dos etapas: una primera, entre 1872 y 1878, que coincide con el periodo de apogeo del guano, en la que se propuso la canalización del río Rímac, la construcción de puentes que comunicaran ambas márgenes del río y la urbanización de los espacios periféricos, los que fueron interrumpidos por la Guerra del Pacífico.

Una segunda etapa, entre 1886 y 1919, se inició cuando la municipalidad y el gobierno retomaron funciones en la ciudad y continuaron con la ejecución de los proyectos de mejoramiento de borde ribereño, como la construcción de los puentes, canalización del río en el tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta, limpieza y demolición de construcciones en la zona, obras que se ejecutaron hasta la habilitación del puente Balta. Es así que a fines de este periodo esta zona había dejado de ser un espacio periférico para convertirse en parte de la ciudad de principios del siglo XX.

Una de las propuestas de renovación urbana en Latinoamérica, que incluye el mejoramiento de un borde ribereño y su canalización al igual que el caso peruano, es la propuesta de intervención en la ciudad Santiago de Chile durante la gestión de Vicuña Mackenna (1872-1875). Estas propuestas de intervención de la ciudad, del mismo modo que Lima, buscaron asemejarse al modelo de Haussman mediante un proceso de modernización que alimentara el afán de progreso de las clases dominantes. “El plan de remodelación de Santiago de Chile” planteaba también para el borde ribereño la canalización del río Mapocho, buscando incorporar a los barrios cercanos a la ciudad propia mejorar las condiciones de salubridad de este espacio de la ciudad (Pérez Oyarzun 2005: 72-74).

A diferencia de Lima, la canalización y mejoramiento del alcantarillado en la ciudad constituía un asunto de suma importancia para el diseño urbano de los espacios públicos en Santiago de Chile.

En la primera etapa, las intervenciones en el caso de las riberas del río Rímac estuvieron orientadas a solucionar los problemas de comunicación entre ambos márgenes, desde Monserrate hasta Martinete<sup>19</sup>.

El deterioro en el que se encontraba este espacio de la ciudad, la insalubridad del borde ribereño que tenía un uso de botadero, la imagen contaminante del río para la ciudad y la necesidad por la vivienda para las clases migrantes y obreras que vivían en malas condiciones en el centro constituyeron los principales objetivos de la renovación urbana en la zona de este periodo.

Las propuestas para la márgenes ribereñas fueron elaboradas por Luis Sadá di Carlo en el “Plano directriz de obras públicas”, en 1872, donde se aprecia la canalización del río Rímac<sup>23</sup>, y la construcción del puente Balta<sup>20</sup>, además del proyecto de las urbanizaciones La Victoria y La Unión<sup>21</sup>, al que Enrique Meiggs le introduciría algunos cambios en su propuesta para la ciudad de 1875, como convertir en malecones las alamedas, así como proyectar un malecón en la ribera izquierda, por debajo de los puentes existentes y de los proyectados. Dicha avenida habría de conectarse con un puente a la altura del cementerio, haciendo su ingreso en delta intercambiable (Bromley 1971: 3) propuestas que fueron paralizadas a causa de la guerra del Pacífico y que no pudieron ser retomadas de inmediato debido a los problemas financieros por los que afrontaba el gobierno local. Paralelamente a estas propuestas la empresa privada, a través de su Compañía de Obras y Fomento del Perú, propuso la urbanización de los terrenos vendidos por el Estado unos años después de la demolición de la muralla de la ciudad, que comprendía 32 manzanas, con un total de 137.503 varas cuadradas de área urbanizada, que iban desde la plazuela del Cercado hasta la antigua portada de Martinete, valorizadas en 152.254,50 soles<sup>22</sup>. Este proyecto urbanizador de la periferia de la ciudad tampoco pudo llegar a término debido a la muerte de Meiggs en 1877, que ocasionó la paralización de gran parte de las zonas a urbanizar, complicándose la situación legal de estos extensos territorios (Bromley 1945: 86) y dando término a las primeras intervenciones en la zona durante este periodo. En el caso de Santiago de Chile, la gestión del intendente Vicuña Mackenna involucró a técnicos,

---

<sup>19</sup> Günther Doering, Juan y Lohmann Villena, Guillermo. *Lima*. Lima, 1992, ed. Mapfre, pp. 210 y 213.

El tranvía. En 1870, se colocó la primera piedra en la futura estación de Monserrate, obra que fue paralizada por la guerra. El 24 de mayo de 1878 inició su recorrido el primer tranvía de tracción animal sobre carriles. El trayecto comenzaba en el parque de la Exposición y terminaba en la alameda de los Descalzos.

<sup>23</sup> Bromley, Juan y Barbagelata, José. *Evolución urbana de Lima*. Lima, ed. Lumen, 1945, p. 87. Parte del plan de Meiggs fue desarrollado por el ingeniero Arancivia en 1885. La obra fue aprobada por el gobierno el 17 de julio de 1889. Los planos se publicaron en la memoria municipal de 1903.

<sup>20</sup> Bromley, Juan y Barbagelata, José. *Evolución urbana de Lima*. Lima, 1845, ed. Lumen, pp. 97.

Puente Balta. El presidente Balta dispuso la construcción de un nuevo puente sobre el río Rímac. Se eligió por más conveniente la prolongación de la calle San Ildefonso. La primera piedra fue colocada el 19 de marzo de 1869. En 1906, se hallaba abierta solo la mitad de la cuadra. La operación llevó a término los trabajos en 1918-19.

<sup>21</sup> Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima, 1971, ed. s/n, pp. 3. El barrio de La Victoria, que ya había sido aprobado por Resolución Suprema en 1871, teniendo como proyectista al propio Sadá. Las obras se iniciaron en 1896.

<sup>22</sup> Archivo de la Nación. “Pago de acciones de sociedad al señor Enrique Meiggs, de la Compañía de Obras y Fomento del Perú”. Sección Republicana. Notarios. Notario Juan José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 73v-83. Planos de la Sección 3 correspondientes a la ribera del río Rímac.

vecinos notables y autoridades en los comités de trabajo, implicando de esta manera a los principales actores del proceso de renovación de la ciudad. Muchas de estas propuestas para la mejora del alcantarillado y la canalización del río Mapocho fueron estudiadas y propuestas por el ingeniero Ansart en 1888 (Pérez Oyarzun 2005: 72-74), periodo que coincide con la segunda etapa, en la que se inician también las obras de canalización del río Rímac.

En un segundo periodo entre 1886-1888, el viajero André Besson describía las interpretaciones del modelo de Haussman en la ciudad con bulevares y alamedas que comenzaban a aparecer y transformar el paisaje urbano limeño. En ese momento las prioridades del gobierno eran la paz interna y externa, la construcción de caminos de interconexión en todo el país, el problema de migración y la construcción de ferrocarriles. El presidente Cáceres, en su discurso del año 1888 por Fiestas Patrias<sup>24</sup>, aceptaba públicamente que durante ese tiempo no se habían realizado obras públicas en la ciudad debido a la escasez de los recursos y la falta de estímulo para atraerlos. Es lógico pensar entonces que muchas obras proyectadas para la ciudad no pudieron ser ejecutadas por estos motivos. Para estos años la municipalidad y el gobierno afrontaban problemas financieros que no les permitieron realizar una buena gestión en la ciudad. Por ejemplo, un artículo de 1886 describe la falta de aseo, vigilancia, el mal estado del mobiliario público y la falta de cuidados del jardín central de la Plaza Mayor<sup>25</sup>; y en otro artículo se describe la inseguridad ciudadana en la plazuela de la Inquisición<sup>26</sup>. En contraposición a este panorama de la ciudad, un artículo periodístico da cuenta de la intervención de la comunidad en la renovación de espacios públicos en la ciudad, como en la construcción del bulevar de Cocharcas, gracias a la iniciativa de los vecinos del Cuartel 03<sup>27</sup>.

Para este periodo la margen izquierda continuaba su proceso de saneamiento legal hasta 1891, en el que la municipalidad había logrado sanear gran parte de los terrenos de su propiedad, terminando así con una de las etapas más importantes de los procesos de renovación urbana, como son la determinación

---

<sup>24</sup> Diario *El Sol*, 3 de agosto de 1889, p. 490. “Mensaje del señor presidente de la República al Congreso extraordinario de 1889”. “Las obras públicas no han menos que sufrir las consecuencias de la escasez de capitales en el país y de estímulo para traerlos”.

<sup>25</sup> Diario *El Perú*, Lima, martes 6 de abril de 1886, p. XX. “Plaza de la Inquisición. Sin duda algunos de los celadores municipales no pasan nunca por la plazuela cuando no se trata de impedir que se formen grandes charcos de agua que se forman frente al templo de la Caridad”.

<sup>26</sup> Diario *El Perú*, Lima, sábado 10 de abril de 1886, p. 2. “Plaza de Armas. Hasta hoy no se ha querido hacer caso de las indicaciones nuestras y de los demás diarios de esta capital sobre la falta de aseo y vigilancia que son necesarios en algunos paseos públicos, pero lo que pasa en la Plaza de Armas, el lugar más central y conocido de la población, al frente del local que ocupa la municipalidad, ya clama cielo. Hemos tenido la paciencia de señalar hasta lo de las bancas de mármol. Desde algunos años permanecen fijas en la plaza la baranda, el tablero y el horno, que sirven para la incineración de billetes fiscales, estorbando el paso y presentando una vista desagradable desde hace tiempo. El jardín del parque central dejó de serlo para convertirse en una agrupación de plantas sin orden ni concierto y completamente descuidadas”.

<sup>27</sup> Diario *El Perú*, Lima, jueves 15 de abril de 1886, p. 3. “Un bulevar en Cocharcas. Sabemos que pronto se empezará a construir un hermoso paseo en la calle ancha de Cocharcas llamándose de Buenos Aires, formándose un bulevar y colocándose una pila en el centro. Esta mejora se deberá a la iniciativa y esfuerzo del señor teniente coronel Gaspar Tafur, comisario del Cuartel 03, quien apenas concibió la idea reunió a los vecinos notables del barrio, en quienes encontró la mejor disposición para llevarla a cabo, y se han nombrado comisiones a fin de coleccionar fondos para los trabajos que han de emprenderse”.

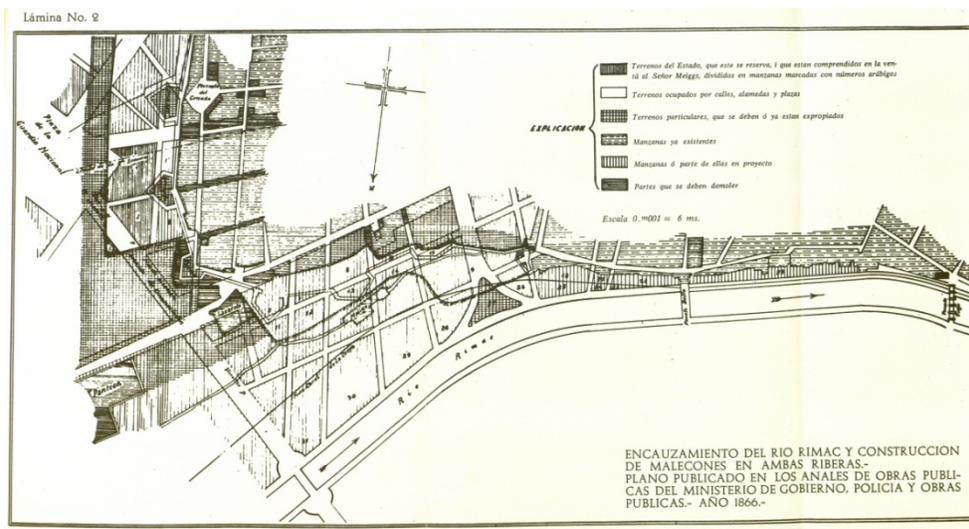
del área y el saneamiento legal de la zona a intervenir. En este periodo contaba con un plano detallado de la zona y un plan de intervenciones orientado a diseño urbano de manzanas de uso residencial, vías principales y espacios públicos como bulevares, alamedas y plazas en este espacio periférico de la ciudad, a esto se suma la consolidación de la ubicación de los puentes de madera que cruzaban el río como el puente Viterbo, la Palma que serían construidos en fierro y que conectarían ambas márgenes del río tal como se aprecia en el plano de encauzamiento del río Rímac y construcción, elaborado por la Oficina del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En este plano se observan las manzanas en proyecto nro. 18, 20, 21 y 22 en la margen izquierda del río Rímac como terrenos ganados al río resultado de la propuesta de canalización del río Rímac propuesta en esta zona en 1885. En este periodo el proyecto urbanizador de Meiggs se encontraba paralizando dejando sin urbanizar grandes extensiones de terreno en la periferia, así mismo las políticas de expropiación de terrenos por donde pasaban calles, manzanas en proyecto, manzanas existentes y algunas áreas a demoler<sup>28</sup> habían incrementado estas extensa áreas por urbanizar.

---

<sup>28</sup> Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima, 1971, ed. s/n., p. 4, lámina 2. “Plano de encauzamiento del río Rímac y construcción de malecones en ambas riberas”, publicado por *Anales de obras públicas*, del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas, 1886.

**Gráfico 4.3**  
**Plano encauzamiento del río Rímac y construcción**  
**de malecones en ambas riberas. Publicado por *Anales de obras***  
**públicas, del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas, 1886.**  
 (Corresponde a la margen izquierda del río Rímac)



Fuente: Barbagelata, José. *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima, 1971, ed. s/n, p. 4, lámina 2.

Muchos de estos proyectos requerían de un monto considerable de inversión que ni el Estado ni la municipalidad podían asumir en su totalidad, por lo que las propuestas diseñadas en la primera etapa corrían peligro de no ejecutarse. Hacia 1890, los propietarios de las empresas de ferrocarriles, que se encontraban en un proceso de mejoramiento que les permitiese dar un mejor servicio y adquirir más terrenos para ampliar su infraestructura, en el documento XV, titulado “Expediente sobre el contrato de permuta de terrenos fiscales y municipales ubicados a una y otra ribera del río Rímac, dentro de la población”, a través de los tenedores de bonos de la deuda externa, propusieron a la municipalidad ocho cláusulas<sup>29</sup> en las que se comprometieron a financiar y

<sup>29</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, documento XV, titulado “Expediente sobre el contrato de permuta de terrenos fiscales y municipales ubicados a una y otra ribera del río Rímac, dentro de la población”, pp. 34-39. 1) Hacer desaparecer la estación del ferrocarril Lima-Chancay y construir en su reemplazo edificaciones convenientes, en los muladares contiguos que debería hacer limpiar la municipalidad. 2) Construir nuevos edificios a costa de los tenedores, quedando no solo de los muladares, sino de los terrenos comprendidos entre estos y los de la actual estación. 3) Dar a la estación de Palma comodidades y extensión necesaria para que pueda servir de estación del ferrocarril de Ancón si el tráfico lo requiere. 4) Construir a su costa (de los tenedores) un puente que comunique los ferrocarriles de Ancón con el de La Oroya y ceder a la municipalidad el que hoy está destinado a ese objeto. 5) Construir dicho puente cruzando el río, desde la estación de Palma hasta los muladares del Tajamar, que pasan a ser propiedad de los tenedores, sin impedir el tráfico público por el puente actual mientras el nuevo se construye. 6) Dejar el tránsito público y libre por los terrenos del Tajamar hasta que se construya el nuevo puente. 7) Ceder a la municipalidad limpios los terrenos de la actual estación del ferrocarril de Ancón para que se destine a plaza pública, y

realizar obras para mejorar la zona, a cambio de la sesión en uso de algunos terrenos municipales ubicados en la margen izquierda por un tiempo determinado y la permuta de otros según las tasaciones hechas por el Estado. Es a partir de esta propuesta que existía un punto en común entre la empresa privada y el gobierno para la continuación de la ejecución de los proyectos de renovación urbana. Las propuestas fueron evaluadas por la municipalidad en el documento “Proyecto de arreglo entre la H. municipalidad y el Ferrocarril Central del Perú para la realización de las obras que esta empresa se propone hacer, con el objeto de mejorar el servicio público”<sup>31</sup>. Se detallan doce puntos propuestos para este fin. Entre los más importantes tenemos: la construcción de un puente desde la estación de Palma<sup>32</sup>; la modernización del antiguo puente que conectaba ambos lados del río, permitiendo una mejora en los flujos en esos extremos; dejar limpios los terrenos de la estación del ferrocarril de Ancón para que se designe a plaza pública; la empresa de ferrocarriles se comprometía a demoler las edificaciones en la zona y limpiar estos terrenos, para que posteriormente se construyera un espacio público que pudiera conectar con los caminos cercanos que llegaban al puente y ceder a los tenedores el establecimiento de vías de cambio, desde el puente Balta hasta La Toma del río de la Magdalena, la Caja del Río, colocando un cerco que delimite esta área. Si bien la propuesta del ferrocarril era mejorar su infraestructura, la construcción de las líneas férreas permitió la consolidación de los flujos peatonales y vehiculares que se venían utilizando desde tiempo coloniales. Todas estas acciones fueron evaluadas por los arquitectos de la municipalidad, quienes estuvieron de acuerdo con muchas de las propuestas que permitirían una continuidad al proyecto renovador para este espacio de la ciudad, además de consolidar el trabajo de saneamiento legal que se había realizado en la primera etapa, permitiendo organizar mejor los usos de suelo del borde ribereño que mejorarían las condiciones de salubridad de la zona. La municipalidad aceptó la propuesta con algunas modificaciones, como la construcción del puente de Fierro —y que este no entrara en la valorización y canje— de los terrenos ubicados entre la estación de Ancón y el puente Balta. Si bien las propuestas de

---

ceder también los demás terrenos que siguen hasta el puente de Piedra, no para que se destinen a edificios sino a paseo público. 8) Que la municipalidad cede a los tenedores de bonos de la deuda externa, para el establecimiento de vías, cambios y mayor extensión, las estaciones del ferrocarril de La Oroya respecto de cualquier porción de terreno desde el puente Balta hasta La Toma del río de la Magdalena, situado en la línea férrea, y antiguos muros de la ciudad un poco más debajo de la estación de Palma. La municipalidad procedió a la tasación de los bienes de la municipalidad y a ceder a los tenedores de bonos de la deuda externa. El terreno de propiedad del concejo en el muladar del Tajamar, de 11.870 metros cuadrados, considerando a 20 centavos de sol el metro cuadrado, hacía un total de 2.374 soles. Terrenos situados a la derecha de la estación de Palma, de 3.910 metros cuadrados, considerando a sol cada metro cuadrado, hacían 3.910 soles. El terreno situado a la izquierda de la estación del Palma, de 835 metros cuadrados, a sol cada uno, hacían 835 soles. Los terrenos de los tenedores de bonos de la estación de Ancón, de 6.040 metros cuadrados, estaban a sol cada uno.

<sup>31</sup> Samudio Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1981, Imprenta Centro Militar del Perú. Proyecto de arreglo entre la H. Municipalidad y el Ferrocarril Central del Perú para la realización de las obras que esta empresa se propone hacer, con el objeto de mejorar el servicio público”, pp. 40-48.

<sup>32</sup> Barbagelata, José y Bromley, Juan, p. 7. “Puente de Palma, el tercero de los cuatro puentes tendidos sobre el río Rímac, fue construido para el paso del ferrocarril de Ancón, contando con una pasarela para peatones. Tiene la particularidad de ser curvilíneo en su eje horizontal, y descansa el tablero de diez columnas cilíndricas de fierro de 1,37 metros de diámetro, 89 metros de longitud y 4,88 metros de ancho.

la Empresa de Ferrocarriles a la municipalidad no tuvieron otra finalidad que lograr tener dominio perpetuo de los bienes, que les serían dados en sesión de uso por un tiempo. Estos terrenos, de propiedad del fisco, fueron cedidos a perpetuidad a la municipalidad, con la finalidad de que esta realice obras públicas en bien de la ciudad. La Empresa de Ferrocarriles no pudo alcanzar su objetivo de tomar posesión perpetua de los terrenos ribereños que era su objetivo.

En el expediente II, “Contrato con los tenedores de bonos de la deuda externa”<sup>33</sup>, los tenedores de bonos se obligaron a cumplir nueve cláusulas y la municipalidad, dos.

De esta manera, la municipalidad cumplía con algunos de los objetivos propuestos en el plano de encauzamiento del río Rímac, como la construcción de puentes, el ordenamiento urbano de la zona —mediante la limpieza de terrenos de borde ribereño y la demolición de edificaciones que obstruían la apertura de las nuevas avenidas y edificaciones abandonadas o en desuso, ubicadas en el borde ribereño—, e iniciaría el proyecto de canalización ejecutado entre 1889 y 1909. En el caso de Santiago de Chile, el ingeniero Ansart también inició las obras de canalización del río Mapocho.

En ambos casos, los proyectos de canalización del río buscaban contribuir a mejorar las condiciones de salubridad de la ciudad y lograr un control del proceso de urbanización de las manzanas cercanas al borde ribereño. En el caso chileno, la canalización del río Mapocho permitió el diseño del parque Forestal, construido sobre un basural y un antiguo curso del río, que significó una obra trascendental que habilitó cambios en la mejora de la infraestructura del sistema de alcantarillado de la ciudad para 1901, permitiendo que esta obra refuerce la trama de damero y el cambio en la estructura de diferentes frentes en la manzana tradicional en la ciudad (Pérez Oyarzun 2005:72). En el caso de Lima los terrenos ganados al río contaban con una segunda etapa propuesta por Felipe Arancivia de urbanizar esta área. El objetivo era demostrar que era posible urbanizar las áreas periféricas cercanas al centro de la ciudad sin la necesidad de buscar espacios extramuros. Este proyecto de urbanización no pudo ser ejecutado posiblemente por la falta de interés del Estado, la municipalidad y los inversionistas privados de urbanizar este espacio de la

---

<sup>33</sup> Samudío Patiño, Manuel. *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima, 1891, Imprenta Centro Militar del Perú, expediente II, “Contrato con los tenedores de la deuda externa”<sup>3</sup>, pp. 56-59. 1) Entregar a dominio perpetuo al concejo provincial el terreno de la estación del ferrocarril de Ancón. 2) Construir al lado del ferrocarril de Ancón nuevas edificaciones. 3) Dar las comodidades para la estación de Palma del ferrocarril de La Oroya, para que sirva también al ferrocarril de Ancón. 4) Construir un puente de fierro que uniera el ferrocarril de Ancón y La Oroya. 5) Entregar a dominio municipal este puente. 6) Construir una doble línea férrea desde el puente Balta hasta la estación de Monserrate. 7) Destruir la bajada de madera del puente de Piedra a la estación de Desamparados. 8) Hacer la modificación en el puente de Piedra. 9) Pagar a la municipalidad la tasación que resulte a favor de la permuta de terrenos que contiene el negociado. Son obligaciones de la municipalidad: 1) Entregar a los tenedores de bonos el dominio útil de la cantidad de terrenos necesaria en los muladares del Tajamar por el número de años que se fijó en el contrato de cancelación, al cabo de los cuales pasarán al dominio del Estado, incluidas las obras sobre ellas edificadas. 2) Entregar bajo las mismas condiciones y por el mismo periodo de años el dominio útil de las propiedades entre el puente Balta y la caja de río de la Magdalena.

ciudad.

En ambos casos la falta de un control de la ocupación espontánea de las viviendas en estos espacios periféricos no permitió un proceso de urbanización ordenado y continuo que se traduciría en un deterioro de la calidad de vida de los pobladores de estos espacios periféricos, con algunas excepciones, en el caso de Lima como el diseño del barrio de La Victoria, Las Chacritas, entre las más importantes.

Las propuestas de renovación de finales del siglo XIX sirvieron para mostrar los profundos cambios que la ciudad y la sociedad habían experimentado al expresar la modernidad por la que atravesaba la ciudad, permitiendo una continuidad en la mejora de las áreas cercanas al centro de la ciudad y el borde ribereño, como la remodelación de la Plaza Mayor en 1901, la construcción del teatro Segura en 1909 y la construcción de la estación de Desamparados en 1912.

## **La de expropiación de los terrenos urbanos periféricos de Lima a finales del siglo XIX a favor de la propuesta de Enrique Meiggs.**

La ley de expropiación se convirtió en el principal instrumento para llevar a cabo los planes urbanizadores propuestos en 1875 en ese año el gobierno emitió un decreto 10 de Enero de 1879 supremo por el cual se podían realizar expropiaciones debido a la necesidad de apertura la avenida de la Circunvalación, con ese motivo muchos propietarios fueron despojados de parte o la totalidad de sus propiedades que se encontraban en medio de una calle o avenida

Al parecer el proceso se llevó a cabo de manera irregular pues en algunos casos no se les pago el precio por su propiedad estos defectos en la denominada ley de expropiación, fueron analizados años más tarde por Ricardo Tizón y Bueno, quien cuestionaría los procedimientos que se estaban dando hasta esos momentos en un artículo que publico titulado *Las leyes de expropiación*<sup>4</sup>.

Por ejemplo en la ley de expropiaciones de 1892 articulo 77 para que se proceda a la expropiación de los bienes en beneficio de la apertura de calles, plazas y caminos públicos, debido.

La ley general de expropiaciones de 1900 en la cual en uno de los principales puntos se pedía que antes de ser expropiado el bien se valore y que posteriormente pase a la indemnización que corresponde. así como sucedió en otros países de Latinoamérica los especuladores aumentaron el precio del bien para cobrar una mayor recompensa y por otro lado con el pretexto de una necesidad publica falsa se hacían del bien expropiado algunas personas inescrupulosas, todas estas injusticias a la aplicación de la ley de expropiaciones fueron cometidas desde tiempos de Enrique Meiggs 1875 hasta principios de siglo en que se promulgo una renovada ley de expropiaciones en la que se implantan los informes periciales para definir el valor exacto del bien a enajenar ampliación o debido a las fallas que aun se podían observar en esta ley de expropiaciones.

Se daban por una tasación inadecuada del bien a enajenar.

Posteriormente hacia los primeras décadas del siglo XX este trabajo seria encargado exclusivamente a un miembro del cuerpo de tasaciones, al que se le asignaría un monto para sus honorarios que sería pagado por las empresas o autoridades que soliciten el servicio de esta manera los peritos estaban a merced de las empresas expropiadoras, según Tizón y Bueno antes de que se realice el servicio se debería de aportar el valor del servicio a la caja de consignaciones para responder a los gasto con el juicio de expropiación en curso, de esta manera se dejaría una mayor libertad a los peritos o tasadores y poniéndolos bajo ninguna sospecha de abuso.

Otra de las fallas de la ley de expropiación fue la falta de clasificación en función a las necesidades de la ciudad, por ejemplo ferrocarriles, obras civiles, obras militares debido en que aquellos años se tomaban indistintamente las expropiaciones, la excesiva demora en la ejecución de la ley en muchos casos

---

<sup>4</sup> Las leyes de expropiación conferencia dada al cuerpo de tsaciones del Perú por Ricardo Tizon y Bueno

llevaba a perjudicar a ambos lados el Estado como el propietario.

La ley de expropiaciones enfrentaba al gobierno contra las urbanizadoras, la municipalidad, la empresa benéfica y la iglesia por la tenencia y posesión y la expropiación de estos que debería de revertir a favor de la ciudad.

Al respecto según uno de los artículos de la ley de expropiaciones denominada expropiación voluntaria y relacionado con la apertura de calles y además que pertenezcan a la Beneficencia, Culto y Instrucción y a otra institución que no tenga legalmente la libre disposición de sus bienes no requieren otro requisito que la aprobación del ejecutivo para que se pacte el contrato.

Una de las más grandes fallas de la ley de expropiación y que ocasiono graves conflictos entre las urbanizadoras y los propietarios de particulares de casas fue que en muchos casos según el artículo 21,22 y 23 de la ley de expropiaciones estaban obligadas a abonar a los propietarios por la fincas a expropiar sin considerar: el valor del terrenos, ni de los edificaciones destruidas o de las plantaciones, ni la depreciación por le fraccionamiento, la reedificación de lo que se destruye, los daños y perjuicios pues según el artículo 22 se declaraba indemnizado

Para concluir gran parte de los terrenos que fueron expropiados por el estado para la construcción de las avenidas y calles según los planos de 1875 elaborados por Luis Sada di carlo y Enrique Meiggs tuvieron en el proceso muchas de estas irregularidades.

### **Las leyes a favor del crédito hipotecario para la solución al problema de la vivienda.**

Para finales del siglo XIX, existían varios bancos y casas de préstamo dedicadas a brindar créditos hipotecarios a las propiedades rústicas y urbanas. En el decreto hipotecario de 1866 se estipula que las fincas puestas en remate o entregadas a los corredores de plaza no se podían vender especialmente con los predios rústicos y se podían hacer algunas excepciones con los predios urbanos, este decreto pone en evidencia la necesidad de abrir un mayor número de sociedades o bancos de crédito territorial para satisfacer la demanda de los propietarios que necesitan comprar un bien.

El crédito hipotecario reemplazo el préstamo sobre prendas muy común a finales del siglo XIX, aunque también era muy común los embargos de propiedades en la ciudad y la periferia.

En un artículo de aquella época la ciudadanía se preguntaba si la leyes hipotecarias satisfacían las exigencias de la población, al respecto podemos decir que era percibida como un recurso para favorecer a la clases pudientes, además se extiende a todos los bienes de una persona natural debían ser registradas en las recién organizadas Registros de propiedad Inmueble. El estado declaraba la no validez de las hipotecas indeterminadas sobre bienes habidos y por haber, estas medidas estaban orientadas a proteger los bienes y evitar que el deudor engañe a varios acreedores. Así como privar a la misma persona de posibles contratos de hipotecas por otros bienes.

Se señala en las leyes de hipotecas que solo los acreedores provistos de los

documentos indicados podían exigir la venta de la finca o propiedad hipotecada para el pago de su crédito.

Además se prevé que para la constitución de la hipotecas judicial y convencional era preciso que los contratos contengan un gravamen hipotecario y se registre en un registro de hipotecas.

Para preveer este correcto registro de hipotecas se ordeno que en todos los departamentos exista un registro de hipotecas a cargo de un escribano público, siendo el tiempo de registro de estas hipotecas de ocho días.

La ley hipotecaria de aquel entonces describe que adquieren hipoteca por disposición de la ley sin que sea preciso registrar el titulo de obligación principal.

- 1) Los acreedores por gastos, contribuciones, salarios y demás formas de primera clase de concursos.
- 2) Los dueños de heredades casas y edificios en los frutos de mejoras abonables y existencias propias de arrendatarios para la seguridad de rentas.
- 3) Los acreedores refaccionarios en la finca.
- 4) El estado la iglesia en los inmuebles de sus deudores y fiadores.
- 5) La mujer en los inmuebles de su marido por razón de dote conforme a las disposiciones de sociedad conyugal.
- 6) Los hijos para seguridad de los bienes.
- 7) Los menores incapaces o ausentes.

Los defectos de las hipotecas<sup>5</sup> eran:

En el registro de hipotecas<sup>6</sup> solo hay constancia de las fincas que han sido gravadas pero no aparecen las que no han recibido gravamen en el registro solo subministra datos sobre el crédito territorial que esta en circulación pero no sobre el total de crédito que puede abrirse en cada lugar.

Los pagos o deudas solo pueden hacerse en proporciones considerables se quita la posibilidad de libertar las fincas con amortizaciones parciales.

Todo ataque de las autoridades a las oficinas de hipotecas puede ocasionar quebrantos y crisis en las fortunas individuales.

A pesar de todas las deficiencias presentadas por las leyes hipotecarias establecidas estas continuaron siendo un importante instrumento para las transacciones de propiedades en la ciudad.

---

Estudios sobre el banco de crédito hipotecario y las leyes de hipotecas por José Garcia Calderon Lima Imprenta José Noriega 1868.

## **El valor del suelo urbano y el aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de Lima**

La actividad inmobiliaria fue un punto importante en el proceso de transformación de los espacios periféricos de la ciudad, pues permitió la renovación de las áreas que eran reconocidas por los inversionistas privados como un negocio inmobiliario rentable. Es el caso de Enrique Meiggs, quien adquirió un gran número de propiedades en la periferia y se convirtió en el pionero del diseño urbano de gran parte de los espacios periféricos. Su principal legado fue darnos una visión del potencial de las áreas urbanizables en toda la periferia de la ciudad, dividida en cuatro secciones, así como contar con un valor del metro cuadrado en la periferia, como podemos apreciar en el cuadro 1.1, existió un precio promedio del metro cuadrado, entre 0,21 soles a 0,25 soles, con algunos valores mayores que van desde 0,57 soles hasta 0,64 soles por metro cuadrado, en el caso de terrenos ubicados cerca de plazas, alamedas o calles de mayor tránsito en la ciudad o donde existía una mayor concentración de servicios. El caso más claro es el elevado precio de los terrenos cerca de la plazuela de Monserrate, donde se concentraban el matadero de la ciudad, las fabricas de hielo, la estación del ferrocarril y la plaza de la Guardia Nacional, que pertenecía a la sección 3.

**Cuadro 4.1** Valores del metro cuadrado (m<sup>2</sup>) en la periferia de la ciudad de Lima e

Manzana nro.	Ubicación	Valor de vara cuadrada (soles)	Valor de metro cuadrado (soles)	Fuente
<b>Sección 1</b>				
2	Calle Montevideo Calle Santa Teresa	3	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 76
3	Calle Andahuaylas	3,5	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 76
7	Calle Bogotá	2	0,28	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 76
10 al 15	Calle O'Higgins Calle Caracas	2,5	0,35	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 77
15	Calle Quito Camino a Chorrillos	3	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 77v
<b>Sección 2</b>				
11	Calle Junín Avenida Circunvalación	1,5	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 78v
14	Avenida de la Guardia Nacional	1,6	0,22	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 79
17	Plaza de la Guardia Nacional	4,5	0,64	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 79v
<b>Sección 3</b>				
1	Plaza de la Guardia Nacional Calle III	1,5	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 80
4	Calle Huaylas	1	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 80v
5	Calle Áncash Calle Huari	1	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756
28	Caja del Río	1	0,21	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 82
<b>Sección 4</b>				
1	Avenida Monserrate Camino al ferrocarril de La Oroya	2,5	0,35	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 82
2	Avenida Monserrate Terrenos de G. Backus	4	0,57	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 83
19	Avenida de la Exposición Calle Colón	3	0,57	AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol. 83

En la margen izquierda del río Rímac los precios de los terrenos se encontraban regulados en función de las tasaciones hechas por el Estado. Existía una clara diferenciación de precios entre el borde del río o tajamar considerado como terreno rústico, cuyo valor ascendía a veinte centavos, y terreno urbano, que formaba parte de los límites de la ciudad. Según el cuadro 1.2, el valor del metro en el primer tramo, a la altura de la estación de Monserrate y el puente Palma, el precio era de un sol el metro cuadrado. En el segundo tramo, entre el puente Palma y el puente de Piedra, el valor del metro cuadrado era de cuatro soles, por encontrarse cerca del puente de Piedra y cerca de la Plaza Mayor. El valor en el tramo entre el puente Balta y el puente de Piedra era de un sol el metro cuadrado.

**Cuadro 4.2**  
**Precios de las propiedades de la municipalidad**  
**En la margen izquierda del río Rímac**  
**Entre 1875 y 1877**

Propietario	Ubicación	Tipo de propiedad	Año	Tipo de transacción	Área (m <sup>2</sup> )	Precio por m <sup>2</sup>	Precio
Municipio	Margen izquierda río Rímac, barrio de Monserrate	Terreno	1877	Arrendamiento	4.888	Sin dato	4 soles al mes
Municipio	Margen derecha del río Rímac, Tajamar, lado derecho frente a la estación de Palma	Terreno	1877	Arrendamiento	Sin dato	Sin dato	100 soles anuales Por 10 años
Municipio	Margen izquierda del río Rímac, cerca del ferrocarril de la Oroya a espaldas del convento de Santo Domingo	Terreno	1875	Venta	1.129	4 soles	4519 soles
Municipio	Margen izquierda del río Rímac, cerca del ferrocarril de Ancón	Terreno	1876	Tasación	4.395,50 (terreno urbano). 123.191,25(terreno rural)	1 sol  0,20 soles	4395.5  29023.7
Municipio	Margen izquierda del río Tajamar y calle Martinete	Terreno	1868	Venta	1.506,16 (varas) o 10.523,5 (metros)	0,46 soles	4840.8

Fuente: Elaboración propia. (1 vara cuadrada = 6.987 metros cuadrados).

En 1886, la actividad inmobiliaria había desarrollado hasta un punto que ya existía una plataforma de servicios para la adquisición de terrenos y casas en préstamos como créditos hipotecarios, con un interés promedio de 8 por ciento a 12 por ciento anual<sup>34</sup> que ofrecían los bancos y casas de cambio de esa época. Para entonces, las condiciones del mercado habían cambiado. En primer lugar, se había implementado un arancel inmobiliario que permitió establecer un precio por metro cuadrado por sectores de la ciudad. A fin de establecer un mejor control, se fijó una tasa de veinte soles a las propiedades ubicadas en la Plaza de Armas como referencia para el resto de la ciudad<sup>35</sup>. También se implementó la Ley para el Registro de Propiedad Inmueble de Lima entre los años 1886 y 1889<sup>36</sup>. Esto permitió tener un mejor control por parte del Estado de los pagos de los impuestos y la actividad inmobiliaria.

Para este periodo, los precios de la margen del río Rímac, según las tasaciones hechas por el Estado, mantenían su mismo valor, mientras que el valor comercial de los terrenos de la zona se había incrementado considerablemente, debido posiblemente a las mejoras que se venían realizando en la zona. Por ejemplo, como vemos en el cuadro 1.3, el precio de un terreno en el callejón de San Francisco, de aproximadamente diez mil metros cuadrados, era de 26.886 soles y el valor del metro cuadrado era de 2,68 soles. Además, tres casas pequeñas ubicadas en la calle de la Barranca, con un área aproximada de seis mil metros cuadrados, a un precio de 8.638 soles, tenían el metro a 1.43 soles. El lote promedio diseñado por Meiggs para las manzanas en la periferia de la ciudad era de 6.000-2.000 metros cuadrados de área<sup>37</sup>. Es quizá por esta razón que la adquisición o uso de los terrenos ribereños en proceso de mejoramiento constituyó un negocio inmobiliario muy rentable para las empresas de ferrocarriles, que vislumbró un aumento significativo del valor de metro cuadrado para la primera mitad del siglo XX.

---

<sup>34</sup> Archivo de la Nación, Notario José Selaya (1876-1877), leg. 757 fol. 959-961. Venta de Enrique Meiggs al señor Zevallos el 5 de setiembre de 1877 en la calle Artesanos de dos lotes con un área de 133,32 varas cuadradas a un precio de tres mil soles. Pagaderos al contado 300 y el resto en cuotas de 135 soles al año, con una tasa de interés anual de 12 por ciento.

<sup>35</sup> Barbagelata, José y Bromley, Juan. *Evolución urbana de Lima*. Lima, 1845, ed. Lumen, pp. 91. Arancel inmobiliario. La Plaza Mayor con un arancel de veinte soles; avenida Alfonso Ugarte y Grau, un sol; La Merced, dieciséis soles.

<sup>36</sup> Diario *El Peruano*, Lima, lunes 8 de julio de 1889, p. 29. A fines de 1887 terminamos la última versión del Código Civil y el proyecto de Ley del Reglamento de Propiedad Inmueble.

<sup>37</sup> AGN notario José Selaya, 1876, leg. 756, fol.71-80. Planos de las secciones I, II, III, IV.

**Cuadro 4.3**  
**Precios de las propiedades**  
**(1886-1891)**

Propietario	Ubicación	Tipo de propiedad	Año	Tipo de transacción	Área (m <sup>2</sup> )	Precio por m <sup>2</sup>	Precio	Fuente
Municipio	Muladar del Tajamar	Terreno	1889-1890	Tasación	11.870	0,20 soles	2.374 soles	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 23-24
Municipio	Terrenos a la derecha de la estación de Palma (ubicada en la calle La Toma)	Terreno	1889-1890	Tasación	Sin dato	Sin dato	Cien soles anuales por diez años	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 13
Municipio	Terrenos a la izquierda de la estación de Palma	Terreno	1889-1890	Tasación	835	1 sol	835 soles	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 23-24
Municipio	Estación de Ancón	Terreno	1889	Tasación	6.040	1 sol	6040	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 34-39
Convento de San Francisco	Callejón de San Francisco	Terreno	1889	Remate	Sin dato	Sin dato	26.886 soles	Diario <i>La Integridad</i> , Lima, miércoles 14 de junio de 1889, p. 1
Nicolás Garvarino	Calle de La Aduana o Palacio de Justicia	Casa de dos pisos	1889	Remate judicial	Sin dato	Sin dato	58.036	Diario <i>El Comercio</i> , Lima, lunes 7 de enero 1889, p. 5
Ramón Padron	Calle de la Barranca	Casa	1890	Remate	3 lotes	Sin dato	8.638	<i>La Integridad</i> , Lima, 16 de agosto de 1890, p. 2
Juan Guevara	Calle Ocoña	Casa	1889	Remate judicial	1 lote	Sin dato	21.537	Diario <i>El Comercio</i> , Lima, jueves 15 de enero de 1889, p 5

Fuente: Elaboración propia.

Desgraciadamente, para este periodo la Compañía Urbana de Fomento del Perú había bajado el ritmo de venta de sus terrenos y casas en estas extensas zonas a urbanizar, lo que ocasionó una baja considerable en la actividad inmobiliaria, que, de no ser así, hubiera entrado en un segundo periodo de crecimiento, ofreciendo terrenos que incluían edificaciones de vivienda con servicios de agua, luz y gas como se venía realizando desde 1876 en los alrededores de toda la avenida Circunvalación. Para finales de siglo XIX la actividad inmobiliaria había quedado reducida a la compraventa de casas y terrenos por parte de particulares y la regulación del Estado en el diseño y urbanización del barrio Obrero de la Victoria.

## CONCLUSIONES

Para el caso de la tercera sección, para finales del siglo XIX la ribera izquierda del río Rímac se encontraba en proceso de deterioro. Gracias al proceso de saneamiento legal por el que atravesó, fue posible iniciar un proceso de renovación urbana en la zona. Estas intervenciones permitieron que el lugar se beneficiara, aumentando el valor del metro cuadrado, generando una actividad inmobiliaria y consolidando las manzanas cerca del borde ribereño entre Monserrate y Martinete permitiendo dar paso a obras de intervención en el centro de la ciudad cercanas a la Plaza Mayor.

La contribución de la empresa privada fue decisiva para la continuación de este proceso de renovación urbana, permitiendo una mejor gestión de los distintos proyectos que se venían dando. La canalización del río Rímac significó la mejora de las condiciones de salubridad de este espacio cercano al centro de la ciudad. Es a partir de entonces que la zona dejó de ser un espacio periférico para incorporarse como parte de la ciudad en un borde ribereño. La renovación urbana de estas áreas permitió un uso recreacional de ambas márgenes del río así como una mejora en la comunicación en los distintos tramos.

La construcción de los puentes en el trayecto del río entre Monserrate y Martinete permitió mejorar la relación entre ambas márgenes del río, así como definir mejor los usos y funciones de cada tramo. En el caso del puente Balta, que conectaba la margen izquierda con el malecón de Acho, permitió que este espacio sirviera a la ciudad para usos recreacionales.

La paralización del proceso de urbanización que venía ejecutando la Empresa de Fomento y Construcción del Perú, propiedad de Enrique Meiggs, significó un punto en contra para que la zona pudiera desarrollarse de forma ordenada, especialmente el espacio entre la plaza del Cercado hasta Martinete, además de representar una disminución significativa en la actividad inmobiliaria relacionada al proceso de urbanización de la periferia de la ciudad.

El proceso de intervenciones de renovación urbana logró ejecutar gran parte de los proyectos planificados orientados a la mejora de las condiciones de salubridad y lograr una mejor comunicación entre ambas riberas del río. La participación conjunta entre la empresa privada y el gobierno local permitieron la continuidad de la ejecución de los proyectos. Quizá un modelo de gestión participativo, como en el caso de Santiago de Chile, hubiera permitido mejorar los procesos de saneamiento, ejecución y financiamiento de los proyectos. Las obras de renovación urbana permitieron el incremento del valor del metro cuadrado, especialmente en el tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta que se encontraba cercano a la Plaza Mayor.

Por último, la ejecución del proyecto de urbanización hubiera servido como modelo para el resto de las urbanizaciones en la zona, consolidando el uso de suelo residencial de las manzanas con borde ribereño y permitiendo que otras zonas cercanas mejorasen sus condiciones de vida. Además de significar un gran avance en la tecnología que hubiera dado pie a propuestas audaces para ser puestas en marcha en el siguiente siglo que demostrarían el afán de progreso que el Estado buscaba demostrar con las diferentes obras que venía desarrollando en la ciudad.

## CONCLUSIONES

La Renovación urbana en la periferia de la ciudad a finales del siglo XIX constituyó un caso único con algunas similitudes como los problemas de ocupación espontánea que se darían en muchas ciudades latinoamericanas como el caso del Santiago de Chile la ocupación de la zona del río Mapocho. Buenos Aires y Bogotá.

Al igual que muchas ciudades latinoamericanas las intervenciones urbanas también buscaron asemejarse al modelo de Haussman aplicado en la ciudad de París.

El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo de los espacios periféricos de la ciudad fue decisivo para su desarrollo futuro pues permitió el orden y su crecimiento urbano. El diseño urbano para la periferia de la ciudad elaborado por la Compañía Urbana de Fomento constituyó un aporte importante para el desarrollo de la ciudad que en esos momentos iniciaba su proceso de crecimiento así como fue una rápida acción de aprovechar estos terrenos para satisfacer la demanda por vivienda que en esos existía.

## **BIBLIOGRAFIA:**

- ALAMANDOZ MARTE, Arturo, ALMONDOZ Arturo  
2002 *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. Londres: Routledge.
- ARANCIVIA, Felipe  
1886 *Enunciado del problema general sobre la canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima: Imprenta de Torres Aguirre.
- BARBAGELATA, José  
1971 *Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna*. Lima: Ed. s/n.
- BARBAGELATA, José y BROMLEY, Juan  
1945 *Evolución urbana de Lima*. Lima: Lumen.
- BETANCOURT Alexander  
2001 *"Luis Romero ciudad historia e ideas"* Méjico: UNAM.
- BOURRICAUD, Francois y otros  
1969 *"La oligarquía en el Perú 3 ensayos y una polémica, Perú Problema 2"*. Lima: IEP, Moncloa Campodónico.
- CAMPRUBI, Carlos  
1957 *"Historia de los bancos del Perú 1860-1879"* Lima: Lumen
- ELIASH, Humberto  
2007 *"Santiago de Chile moderna a palos"* Santiago: Ed. Lom.
- FLORES GALINDO, Alberto- BURGA, Manuel  
1980 *"Apogeo y crisis de la República Aristocrática"* Lima: Ed. Rikchay.
- 1984 *"Aristocracia y Plebe"* Lima, 1760-1830" Lima: Ed. Mosca Azul.

- GARCIA MORENO, Beatriz  
2007 “Ciudad universitaria y universitarios y el el vecindario de la calle 45. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- GONZALES, José María  
2000 “*Políticas y estrategias urbanas: la distribución del espacio público y privado en la ciudad*” Mejico: Ed. Fundamentos.
- GAMARRA, Abelardo  
1907 “Lima unos cuantos barrios y unos cuantos tipos comienzo del siglo XX. Lima. Ed. Pedro Berrio.
- GOOTENBERG, Paul  
1993 “*Imagining Development Economic Ideas in Peru’s Fictitious Prosperity of Guano 1840-1880*” Berkeley Ed. University of California.
- GÜNTHER DOERING, Juan y LOHMANN VILLENA, Juan Guillermo  
1992 *Lima*. Madrid: Mapfre.
- GREZ TOSO, Sergio  
2005 “De la regeneración del pueblo a la huelga general: Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile 1810-1890” Santiago: *Escultura pública del monumento conmemorativo a la escultura*” Santiago: Ed. RIL
- HARDOY, Jorge  
1976 “*Un ensayo de interpretación del proceso de urbanización en América Latina GR distribución espacial de la población* Bogotá: Corporación centro Regional de población Bogota. Ed UNAM
- 1992 “*El futuro de la ciudad latinoamericana ponencia al V congreso Iberoamericano de urbanismo Valencia, España.*”
- QUIROZ, Alfonso  
1983 “las actividades comerciales y financieras de la Casa Grace y la guerra del Pacífico 1879-1890, en Historia. Vol VII N° 2. Lima: PUCP.

- LEMUS, Victor David  
2006 *“Planificación y control urbanístico en Bogotá. Desarrollo histórico y jurídico”* Rosario: Universidad del Rosario.
- MARLEY, David. F  
2005 *“Historic Cities of the Americas”* Oxford. ABC-CLIO
- MC EVOY, Carmen  
1999 *Forjando la nación: ensayos sobre historia republicana.* Lima: Instituto Riva Agüero y University of the South.
- MCCARTHY, John y LLOYD Greg  
2007 *Partnership, collaborative planning and Urban Regeneration.* Hampshire England Ashgate Pub. Ltd.
- MEJIA, German P. Ignacio, FRANCIS Brian, CONNAUGHTON Hanley  
1999 *“Historiografía Latinoamericana Contemporánea”*  
  
Mejico: Ed UNAM
- MILOS, Pedro  
2007 *“Historia y memoria”* Santiago: Ed. Lom.
- MYERS, Elizabeth  
1969 Myers, *South America's Yankee Genius, Henry Meiggs.* New York, Messner.
- MONTEZUMA, Ricardo  
2004 *“La ciudad del tranvía 1880-1920- Bogotá transformaciones urbanas y movilidad”* Rosario: Universidad del Rosario.
- MUÑOZ ZÚÑIGA, Cecilia  
2005 *“Memoria y fronteras urbanas. El caso del río Mapocho”, Revista de Diseño Urbano y Paisaje, vol. 2, nro. 6, Santiago de Chile.*
- ORTEGA MARTÍNEZ, Luis  
2007 *“Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión. 1850-1880”, revista Eure, vol I, nro. 40, Santiago de Chile.*

- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro  
1917 “*Diccionario bibliográfico de peruanos contemporáneos*” Lima:  
Librería e Imprenta Gil.
- PANFICHI Aldo- PORTOCARRERO, Felipe  
1995 “*Mundos Interiores 1850-1950*” Lima: Ed Universidad del Pacífico.
- PANERAI, Jean  
2006 “*Urban forms*” Buenos Aires. Buenos Aires. Ed. Nobuko.
- PIZZA, Antonio  
2001 “*Londres-Paris arte y arquitectura en la ciudad moderna 1841-1909*” Cataluña: Universidad Politécnica de Cataluña.
- PORTOCARRERO, Felipe  
2007 “*El imperio Prado0*” Lima: Universidad del Pacífico.
- PÉREZ OYARZUN, Fernando; ROSAS, José; y VALENZUELA, Luis  
2005 “Las aguas del Centenario”, revista *Eure*, nro. 60 Santiago de Chile.
- RAMA, Angel  
1983 “La ciudad letrada” Buenos Aires Ed. Del Norte
- RAMÓN JOFFRÉ, Gabriel  
2004 “El guion de la cirugía urbana: Lima 1850-1940”, *Ensayos en ciencias sociales*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- SÁN MARTÍN, Eduardo  
1992 *La arquitectura de la periferia de Santiago*. Santiago: Andrés Bello.
- SÁENZ MORI, Isaac  
2004 *Ciudad y fortificación. Las murallas ribereñas de la ciudad de Lima. 1687-1872*. Lima: Municipalidad de Lima.
- 2007 “Imágenes ribereñas. El Rímac y el proceso urbano de Lima virreinal”, *Revista Lima CAP*, nro. 7, Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima.

- SAMUDIO PATIÑO, Manuel  
 1891 *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima: Imprenta Centro Militar del Perú.
- SALAZAR, Gabriel  
 2000 *“Labradores peones y proletarios: formación y crisis de la sociedad popular en el siglo XIX”* Santiago: Ed Lom.
- SALAZAR BONDY, Sebastian  
 1955-56 *“Lima la horrible”* Lima: Populibros peruanos.
- SOLSONA Justo, HUNTER Carlos  
 1990 *“La avenida de Mayo un proyecto inconcluso”* Buenos Aires: Ed. Nobuko.
- 2002 *“Cultura urbanism and Planing”* Blackwell: Ed. Ashgate Publishing.
- SARLO, Beatriz  
 1988 *“Una modernidad periférica Sarlo, Beatriz, Buenos Aires, 1930”* Buenos Aires: Nueva Visión.
- STEWART, Watt  
 1946 *Henry Meiggs, Yankee Pizarro*, Durham, N.C., Duke University Press
- TIZON Y BUENO, Ricardo  
 1906 *“Las leyes de expropiación. Conferencia dada en el Cuerpo Técnico de Tasaciones”*. Lima: Imp. Liberal.  
 1907 *“El ensanche de Lima. Conferencia dada por el socio Ricardo Tizón y Bueno, ingeniero y agrimensor, el sábado 28 de diciembre de 1907”*. Lima: Ed. Tip. El Perú.  
 1911 *Consolidación de enfiteusis: Estudio técnico legal de la Ley del 9 de noviembre de 1911*. Lima: Lit. y Tip. Nacional de P. Berrío.
- THORNDIKE, Guillermo  
 1979 *“Autoretrato, Perú 1850-1900”* .Lima Ed. Universo.

VOINMA, Lisa Flora

2005 “Escultura pública del monumento conmemorativo a la escultura” Santiago: Ed. Ocho Libros.

WATTS, Stewart

1946 *Henry Meiggs: un Pizarro yanqui* [traducido del inglés por Luis Alberto Sánchez]. Santiago de Chile: Ed. Universitaria.

2009 <http://www.tate.org.uk/modern/transformingtm/masterplan.shtm>

WENDOFF, Carlos

1983 “Población y urbanización y vivienda en el Perú” En: Aramburu, Carlos Eduardo y otros Población y Políticas del desarrollo en el Perú. Lima: INANDEP.

## **ANEXOS**

AGN

Francisco Palacios fol 851

Venta de Enrique Meiggs a María Josefa Rosas

Lima 08 de Julio de 1877

Por escritura del 04 de Abril de 1874 Ante Juan de Melendez Enrique Meiggs dio en pago a la Compañía de Obras públicas varios terrenos de la huerta perdida cuyo dominio directo pertenece al Monasterio de la Concepción de este capital enfitéutico lo que había adquirido de Don Enrique de Althaus el 13 de Noviembre de 1871 ante Claudio José Suárez la Compañía pública constituyó en los dichos terrenos casa habitaciones alguna de las cuales ha vendido ha otras personas y otras ha adquirido Enrique Meiggs por escritura ante permuta ante José Zelaya el 08 de febrero de 1876, entre estas se encuentran las casas mínimas 23,25 y 26 objeto de este contrato están citados los números 23 en la calle de los artesanos contiene cada uno de ellos 146 varas y 76 centivaras los terrenos como ya se ha dicho son propiedad enfitéutica por el termino de 150 años que comenzara el 04 de Agosto de 1853 y terminaran el año 2003.

Don Enrique Meiggs da en venta las expresadas propiedades a la señora María Josefa Rosas por la suma de 6,000 soles que ha recibido de la dicha señora a su entera satisfacción y por cuya suma de costa y pago y recibo en forma Enrique Meiggs declara que las propiedades no tienen gravamen alguno estando obligada la compañía de obras y fomento al pago total de censo enfitéutico de los terrenos de la huerta perdida por consiguiente queda obligado y la exhibición y saneamiento con cuenta de la compradora.

Firma

Meiggs y María Rosas.

Incluye un plano de la Zona.

Fol 959

Venta de Enrique Meiggs a Zevallos un terreno 30 y 32 en la sección XX Manzana 09, Carlos Watson apoderado de Enrique Meiggs

Por acta del 06 de Junio de 1850 el arzobispo Carlos Albea aprobó según expediente protocolizado por José Selaya en 1850 la venta enfitéutica de “La Ollería” y “Huerta perdida”.

Fol 778

*Designación de las propiedades de Don Enrique Meiggs en pago de acciones a la Compañía de Obras Publicas y Fomento del Perú.*

“La hacienda la Limeña” formada por los fundos denominados, la Legui Rosas, Conde de las Torres y puente miden 235 fanegadas. 76 de ellas fanegadas 82 y 84 de terreno el río limita con este por el norte entre la carretera entre la capital y el callao, por el Sur con la hacienda la Chalaca al poniente con la calle proyecto numero 17 y por el oriente (plano 01) La chacra puente reconoce 8,000 soles en censo por escritura de 03 de Febrero de 1876 ante Don Francisco Palacios, Don Enrique Meiggs construyo una hipoteca de 6,000 soles al 6% anual sobre la hacienda la limeña a favor de los menores hijos Manfredro Meiggs el capital debe de estar pagado el 1ro de enero de 1881 y tanto este como sus intereses pagaderos por semestres, sellada la nueva ley de 1873 el valor del fundo es 373.595.00 se debe a los créditos hipotecarios que lo gravan en 123.595.00.

La Chacra Conde de las Torres .....FALTA.

#### **TERRENOS EN LOS ALREDEDORES DE LIMA**

Manzanas lotes 01,02, 03,04, 12, 13,14 terrenos a los comprados al supremo gobierno y propiedad real 11,186 v2 y limitan por el norte con la calle Montevideo con el sur por la Alameda de la Circunvalación al oriente con terrenos de San Carlos y terrenos de Sayon reconoce a favor de los menores hijos ....

Fol. 780

De frente ..... 510,000 don Manfredro E. Meiggs una hipoteca de 16,400 soles pagaderos al 01 de enero de 1881 y corriendo semestrales al 6% anual (plano 03).

A 3,50 soles la vara = 33.144 soles se deduce el importe de la hipoteca de 16,400 ---- 22,744.

#### **MANZANA 13**

Lotes del 01 al 13 terrenos de las contiguas murallas y de la huerta Chimba propiedad real. Mide 22,358 varas cuadradas y limita al norte con la avenida La Circunvalación al sur con la propiedad de los señores Echenique, al oriente con la Alameda de San Carlos y al poniente con la calle Magallanes, reconoce a favor de los menores hijos Don Manfredro Meiggs una hipoteca de 22,400 soles en la forma arriba expresada.

Plano 03.

A 3.50 soles la vara de 48.253 soles se deduce el importe de la hipoteca 22.400-- 55.853 en la sección segunda.

MANZANA lotes del 01 al 07 terrenos de las antiguas murallas propiedad real mide 8475 varas cuadradas, limita al sur con la avenida de Circunvalación al Oriente con la calle Paruro y por el poniente con la calle de Andahuaylas. Reconoce a favor de los menores hijos de Don Manfredo Meiggs una hipoteca de 12,600 soles en la forma ya dicha. 3.50 soles la vara cuadrada = 29.662.50 soles

Se deduce parte a los hijos 12,600 .... 17.062

MANZANA 03 Lotes del 01 al 08 terrenos de las antiguas murallas propiedad real mide 11.463 limita al norte con la propiedad de varios al sur con la avenida de la Circunvalación al oriente con la calle II al poniente con la calle I. Reconoce a favor de los menores hijos de Meiggs ya nombrados una hipoteca de 17,200 soles.

Plano 04.

Fol.781

En la Sección IV MANZANA IV terrenos de la huerta Gamboa miden 15,290 varas cuadradas limita con el norte con la calle de Huancavelica al sur con la calle de Arequipa al oriente con la propiedad de varios y al poniente con la calle de la Oroya y plaza Unión PLANO 05 3 soles- 870 varas cuadradas.

MANZANA 11.- Terrenos de la Huerta Virreyna y de Chacra Colorada que adquirió la extinguida hacienda de Meiggs he hijos y que fueron adjudicados a Don E. Meiggs en la escritura de liquidación de dicha hacienda miden 11,004 varas cuadradas de terrenos de Chacra colorada y 1453 varas cuadradas en terrenos de la huerta la virreyna formando un total de 12.457 varas cuadradas y limitan por el norte con la calle Pizarro al sur con la avenida de progreso y al oriente con terrenos de la compañía de obras publicas y fomento y al poniente con la avenida de la circunvalación.

Fol 781v.

Plano No 05 soles 1.30 – 18.685 soles.

MANZANA 12.- Terrenos de la huerta Virreyna miden 2956 varas cuadradas y limitan al norte con la calle Quilca al sur con la calle de Pizarro al oriente con la avenida de la Circunvalación y al poniente con la calle de xxxxx Plano 05 01 soles----- 29.569 soles.

MANZANA 13.- Terrenos de la huerta Virreyna miden 298 varas cuadradas limitan por el norte con la calle de Pizarro al oriente y sur con los terrenos de Chacra Colorada y propiedades de os señores Herreras al poniente con la calle Mejico.

Plano 05

0.80 soles ----238 soles.

MANZANA 14.- Terrenos de Chacra Colorada miden 16 m2 un pequeño triangulo que apoya a uno de sus lados la avenida de la industria y lindando con las otras dos propiedades de la compañía

Plano 05

Soles 2.000 ---- 32

Manzanas 15,16,17,18,19,20,21

Terrenos de Chacra Colorada (Plano V)

MANZANA 15.- Miden 17.241 varas cuadradas limitan por el norte con la Avenida del Progreso al sur con la avenida de la industria.

Fol 782

Al oriente con terrenos de la Compañía de Obras Publicas y fomento y al poniente con la avenida de la Circunvalación a 1.50 soles= 25.861.50 soles

MANZANA 16.- mide 33.523 varas cuadradas limitan por el norte con la avenida de la Industria al sur con la avenida de la exposición al oriente con la calle Cocharne y al poniente con la avenida de circunvalación 1.50 soles= 50.284.50 soles.

MANZANA 17.- miden 17072 varas cuadradas limitan por el norte con la avenida de la industria al sur con la avenida de la exposición al oriente con la calle washintong terrenos de la compañía de obras publicas y la propiedad del señor Oyagne y al poniente con la calle cocrane 1.50 soles----- 25.608.00 soles

MANZANA 18.- 2,856 varas cuadradas limitan por el norte y al oriente con terrenos de la compañía, al sur con la exposición y al poniente con la calle Washington 1.50 soles ---- 4,284.00 soles. Miden 20.344 varas cuadradas y limitan por el norte con la avenida de la Exposición al Sur con la Calle Colan al oriente con la avenida del Sol al poniente con la calle Washington 1.50 soles---- 30.516 soles.

Fol 782V.

MANZANA 20.- 17689 varas cuadradas y limitan al norte con la avenida de la exposición, al sur con la calle Colon, al oriente con la calle Washington al poniente con la calle Cochane 1.50 soles----- 26,533.

MANZANA 21.- 12,537 varas cuadradas y limitan al norte con la avenida de la exposición al sur con la calle Colon, al oriente con la calle Cocrane y al poniente con la avenida de la Circunvalación 1.50 soles----- 18.805 soles.

MANZANA 23.- 29,591 varas cuadradas limitan por el norte con la calle Quilca al sur con la calle Pizarro y terrenos de Chacra Colorada y por el poniente con la calle II  
1 soles. ----- 29.591 soles

MANZANA 24, 25, 26 de la Huerta la Virreyna  
Plano 05

MANZANA 24 34765 varas cuadradas y limita por el norte con la calle Quilca el sur con la calle Pizarro al oriente con la calle Mejico al poniente con la calle II  
1 soles .....34.165 soles.

MANZANA 25.- 1777 varas cuadradas limita por el norte con la calle Pizarro al sur con los terrenos de Chacra Colorada y al oriente con la calle Méjico  
01 soles----- 1,777 soles.

TOTAL 964.669.40 soles  
Minor Meiggs Gerente General.

SOCIEDAD DE ENRIQUE MEIGGS Y OTROS  
Lima 03 de Febrero de 1877

Fol. 733

De la Sociedad duración y objetivo  
En Lima Febrero de 1877

Enrique Meiggs presidente de la Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú.

Articulo Primero.- Se forma ante los adquirientos de las acciones del que habla el articulo sétimo una sociedad anónima campaña de Obras Publicas y Fomento del Perú.

Articulo Segundo.- La administración de la sociedad se establecerá en Lima y en esta ciudad radicara su domicilio legal.

Artículo Tercero.- Su duración será de 30 años para la sección de construcciones y de noventa y nueve años para la sección hipotecaria. Ambos periodos pueden ser prorrogados por la Junta General y por un acuerdo que sea aprobado por accionistas que representan las dos terceras partes de las acciones.

Artículo Cuarto.- La sociedad tiene por objetivo en la sección de Obras Públicas y Fomento.

Primero.- Encargándose de todo genero de construcción como edificios para habitaciones oficinas públicas, teatros muelles carreteras, ferrocarriles telégrafos, canales, puentes, fabricas de todas clases ferrocarriles urbanos en general todo lo que se comprende en el ramo de construcciones civiles sea contratado directamente por los particulares, los municipios, el estado ya sea derogándose en los contratos celebrados al efecto por terceros pudiendo celebrar sud-contratos o transferir a los que la sociedad hubiese ajustado encargándose de la explotación de los ferrocarriles a vapor o de sangre a telégrafos.

Tercero.- Comprar terrenos urbanos, ereazos o edificados para vender antes o después de edificar en ellos pudiendo arrendarlos o hipotecarlos.

Cuarto.- Comprar terrenos rústicos para venderlos o arrendarlos o irrigarlos o cultivarlos pudiendo igualmente hipotecarlos.

Quinto.- Podría adquirirlos para su servicio así como los terrenos y servicios necesarios para sus oficinas y talleres pudiendo ejercer sobre ellos todos los derechos del dueño.

Sexto.- Explotar el privilegio de que goza para la fabricación de mármoles y piedras artificiales.

Sétimo.- En general puede establecer las fabricas, ingenios, tendentes a procurarse con mas economía y puntualidad o perfección todos los materiales apropiados a su fin con el objetivo de hacerles un gran centro de toda clases de construcciones.

Octavo.- Puede así mismo encargarse como comisionista de adquirir en el exterior objetos de ornamentación de edificios, materias primas materiales de construcción si otros muebles, carruajes, maquinas, herramientas material rodante de ferrocarriles y demás cuya adquisición por comisión se le asciende.

Noveno.- Celebrar contratos por la traslación de inmigrantes.

Décimo.- Emitir cedula hipotecarias con arreglo a las bases que se fijaron en la sección respectiva de estos estatutos.

Duodécimo.- Suscribirse como accionista en las empresas que el directorio crea conveniente. La sociedad no puede hacer operaciones que no hallen establecidas en estos estatutos salvo acuerdo de la junta general.

Artículo Sexto.- Incumbe al directorio acordar las bases y condiciones de los contratos que la sociedad cree según la naturaleza de ellos pero según el caso de permutar sus bienes inmuebles solo podrá hacerlo por otro inmueble.

Puede igualmente consentir en arrendamientos por un canon simple o por uno en virtud de cuyo pago puntual e íntegro se adquiriera la propiedad del inmueble pero en este caso el comprador se obligara a pagar el precio del seguro contra incendios que la sociedad hará del edificio durante toda la duración del contrato.

Fol. 734

Artículo Séptimo.- El capital social se fija en 05 millones podrá aumentarse por acuerdo de la Junta General de accionistas que cuente en su apoyo los dos tercios de las acciones emitidas.

Se forma en 30,000 acciones de 100 soles 50,000 acciones de 10 soles. Por el millón quinientos mil soles restantes la compañía emitirá bonos a la par.

AGN

Notario José Selaya (1876-77)

Fol. 869.

Contrato de venta de Juan Thordike los lotes de terrenos 14 y 15 cuyo propietario obligo por transferencia de ellas hizo Enrique Meiggs en pago de acciones, según consta en la escritura pública extendida el 09 de Febrero de 1876.

Los mencionados lotes de terreno deslindan por el

Por el norte: Con la Av. Circunvalación

Por el Sur: Con la calle Ohiggins

Por el Oeste: Calle de Magallanes

Por el Este: Camino de Chorrillos

Están separados uno del otro con la calle de Quito (todas estas calles son proyectadas deben abrirse en conformidad al plano acompañado).

Lote 14 22,348 varas

Lote 15 13,436 varas

-----  
35,794 varas

*El precio de venta es a razón de 5 a 6 soles la vara cuadrada (178,970)  
Thordike paga a la Compañía de Obras Públicas.*

Lima 07 de Abril de 1877.

Meiggs obtuvo estos terrenos por expropiación de la huerta llamada “Chimba” del Beaterio de la parroquia del patrocinio según escritura de Claudio Suarez04 de Diciembre de 1872 y que permuta con los señores Echenique según escritura ante el mismo escribano del 25 de Junio de 1875.

Fol 888v

#### VENTA DE LA COMPAÑÍA DE OBRAS PUBLICAS A JULIO REBATA

25 de Abril de 1877

Lote No 03 limite

Total 2346 soles por el lote de 510 varas 4 décimas

Pagaderos de la siguiente forma: 186 soles al contado y 2160 pagaderos en 2% anual se amortización acumulativa y 8% del interés al año.

El servicio de esta deuda por importe de 216 soles al año será cubierto por mesadas adelantadas de 18 soles cada uno.

Si uno paga la deuda en las fechas pactadas tendrá un 2% de interés mensual.

El sitio fue comprado por Enrique Meiggs Francisco Sánchez Concha Ortiz 06 de Diciembre de 1871 ante Claudio José Suárez.

Pág. 776.

Pago de acciones del gerente de la Compañía de Obras Públicas y fomento del Perú a Don Enrique Meiggs.

Meiggs propone a la compañía tomar una cantidad de acciones pagándoles íntegramente con terrenos de su propiedad propuesta que fue aceptada.

#### PRIMERA CLAUSULA:

Meiggs entrega a la compañía a 964.669.40 y la compañía entrega a Meiggs 9,646 acciones de 100 soles cada una.

#### SEGUNDA CLAUSULA:

Meiggs sede por el valor de 964.669.40 los terrenos de su propiedad que se detallan.

#### CUARTA CLAUSULA:

La compañía se compromete a abrir las calles proyectadas con arreglo a los planos levantados y a cerrar los terrenos dentro del término en que Enrique Meiggs se obliga a efectuar la compra de los terrenos de las antiguas murallas para la formación de las Alamedas de Circunvalación y nuevas calles. Queda obligada a continuar y concluir la apertura de la avenida Unión.

Meiggs sede gratuitamente a la compañía los terrenos comprendidos en la hacienda la Chalaca constan 09 fanegadas para el trazo de la avenida y las manzanas correspondientes.

Se comprende en este contrato los terrenos de la Huerta la Virreyna del dominio del Convento de Santo Domingo que la compañía paga de censo enfiteutico al convento 50 pesos mensuales hasta el 25 de Marzo de 1905 y de 70 pesos mensuales hasta 22 de Mayo de 1955 termino de enfiteusis.

La compañía paga las hipotecas de la Huerta Virreyna 74,000 adeudados al Banco Hipotecario. Hacienda Limeña formada por los fundos la Legua, Tosas, Casa de las Torres y Puente mide 235 fanegadas.

Notario José Selaya 1876