

Una propuesta de urbanización en la ribera del río Rímac (margen izquierda) a finales del siglo XIX*

En un contexto de renovación urbana y actividad inmobiliaria

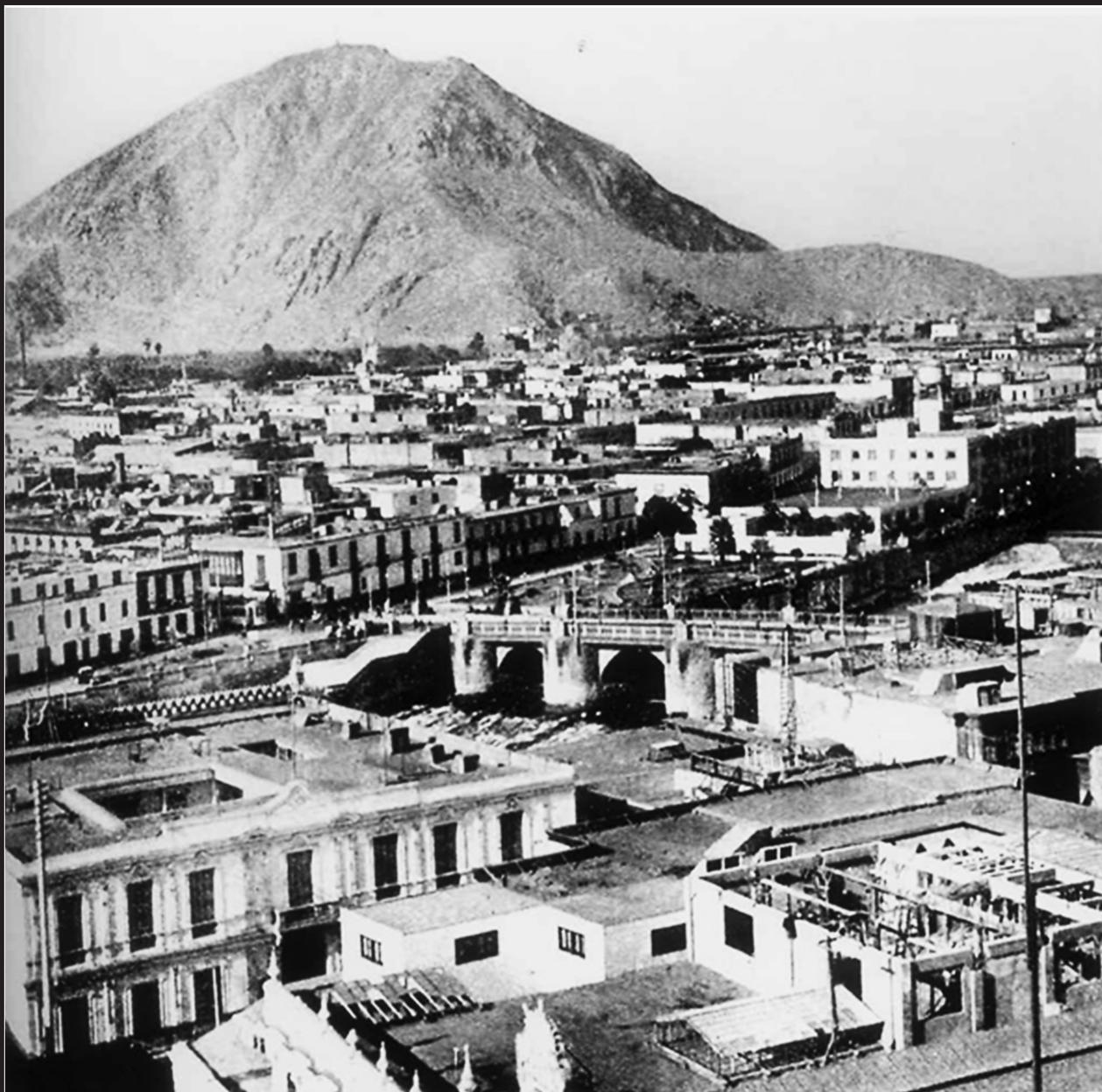
Jessica Esquivel Coronado

Descripción de espacio urbano a fines del periodo colonial

Es posible conocer la imagen del borde ribereño de finales del periodo colonial gracias a un informe técnico de 1791 sobre las obras que se venían realizando en la muralla, donde se describen los flujos peatonales y viales entre lo que sería el tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta, es decir, entre el convento de San Francisco y Viterbo, a lo largo del cual se habilitaron cuatro puertas y rampas por donde transitaban boricos y carretas que conducían los desperdicios de la ciudad. Hacia el tramo del callejón de San Francisco y Desamparados, se habían desarrollado manzanas con doble frente hacia la ciudad y el río, de tipo residencial y religioso, como la iglesia de Desamparados (Sáenz, 2007, p. 23). Asimismo, en 1808, entre el callejón de San Francisco y Viterbo, se había desarrollado una tipología de casa-habitación como cajoncitos, casitas, rancherías y pulperías de la plebe limeña.

El tramo entre Desamparados y Monserrate se utilizaba como botadero de materiales y basurero de la ciudad. Sobre el tramo de la portada de Martinete hasta el callejón de San Francisco, entre 1824 y 1872, la zona se encontraba deteriorada y el río se utilizaba como basural, desmonte, lugar de acarreo de materiales y espacio para lavanderías. En este periodo se consolidó la manzana que pertenece al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta (Sáenz, 2004, pp. 32-34). Para esta época ya venía funcionando el viejo puente de madera que llegaba a Viterbo. Hacia finales del siglo XIX, la margen izquierda del río Rímac continuaba su proceso de deterioro. Muchos de los tajamares eran arreglados por los vecinos de forma particular, sin la intervención de la municipalidad, para evitar perder áreas de sus propiedades en temporadas de crecidas del río.

* Cómo citar este artículo: Esquivel C., J. (2010). Una propuesta de urbanización en la ribera del río Rímac (margen izquierda) a finales del siglo XIX. En un contexto de renovación urbana y actividad inmobiliaria. En: *Apuntes* 23 (2): 162-181.



*Vista panorámica de la
ribera izquierda del río
Rímac.*

Fuente:
Tord, Luis Enrique
(2007). *Lima Antigua
(1562-1947)*. Ed.
Unimundo, p. 122.

Artículo de reflexión

El presente artículo es producto de una mayor profundización de un capítulo de la tesis de maestría titulada "La Renovación Urbana de la Periferia de la ciudad (1870-1878). El aporte de Enrique Meiggs al desarrollo inmobiliario de la urbe limeña", en el que se intentó mostrar los importantes cambios que se dieron en este periodo en la construcción de la ciudad y, en este caso, en el borde ribereño del río Rímac.

Recepción: 21 de mayo de 2009

Aceptación: 30 de septiembre de 2010

Una propuesta de urbanización en la ribera del río Rímac (margen izquierda) a finales del siglo XIX

En un contexto de renovación urbana y actividad inmobiliaria

A proposed development on the banks of the river Rimac (left bank) at the end of XIX century

In a context of urban renewal and housing activity

Uma proposta de desenvolvimento sobre os bancos do rio Rimac (margem esquerda) no final do século XIX

Num contexto de renovação urbana e de atividade do setor imobiliário

Jessica Esquivel Coronado

ILAI Instituto Latinoamericano de Investigación.

jessicaesquivelcoronado@yahoo.com

Arquitecta cusqueña que desde hace una década viene investigando temas relacionados con las transformaciones de los espacios urbanos de Cusco y Lima con énfasis en los siglos XVIII (Cusco) y XIX (Lima). Arquitecta por la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco, Post-gradó en Renovación Urbana por la Universidad Nacional de Ingeniería, y especialización en Gestión y desarrollo de proyectos inmobiliarios por la Universidad del Pacífico y la Universidad ESAN. Ha realizado publicaciones sobre historia urbana colonial y artículos en revistas especializadas sobre la historia urbana de Cusco en el siglo XVIII. Actualmente es profesora de la Maestría en Conservación del Patrimonio Edificado en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería, Lima-Perú.

Resumen

A partir de la denuncia de un vecino de la ciudad sobre la apropiación ilícita de terrenos de la municipalidad ubicados en las márgenes del río Rímac, se inició un proceso de saneamiento legal entre 1875 y 1891. En 1876, la Compañía de Fomento del Perú, de propiedad de Enrique Meiggs, se adjudicó varios terrenos que ocupaban la antigua muralla de Lima, desde Martinete hasta la plaza del Cercado, correspondientes a la Sección 3. El hecho generó actividad inmobiliaria e interés por comprar terrenos en la zona y, a pesar de la interrupción por la Guerra del Pacífico, la actividad continuó. En 1890, el interés de la Empresa de Ferrocarriles por estos terrenos propició que las obras de renovación urbana continuaran su proceso de mejoramiento con el apoyo de la empresa privada, a cambio de que la municipalidad diera en cesión de usos algunos de sus terrenos ubicados en la margen izquierda del río Rímac. Este estudio analiza la propuesta del ingeniero Felipe Arancivia para la canalización del río Rímac y su posterior urbanización en el trayecto entre el puente Balta y el puente de Piedra, en medio de un contexto de renovación urbana y actividad inmobiliaria.

Palabras claves: Renovación urbana de espacios periféricos, actividad inmobiliaria en espacios, periferia, urbanización en bordes ribereños.

Palabras claves descriptor: Renovación urbana, urbanización, río Rímac, Perú, colonización, actividad inmobiliaria.

Abstract

A process of a legal cleaning up began between 1875 and 1891 because of a complaint from a resident of the city, about misappropriation of the town council lands located on the banks of Rimac River. In 1876, the "Sociedad de Fomento del Peru" (Society for the Promotion of Peru), owned by Enrique Meiggs was allocated with some lands that were occupied by the ancient wall of Lima, from Martinete to the plaza del Cercado (downtown Square), corresponding to the 3rd Section. This event created a real estate business and interests in buying lands of this area, but the activity continued in spite of the interruption caused by the Pacific War. In 1890, The interest of the Railway Company in buying these lands caused that the urban renewal works being done, continued their improvement process with the support of a private enterprise, in exchange of this the town council would give some of their lands located on the left bank of Rimac River. This study analyzes the engineer's Felipe Arancivia proposal for water distribution of Rimac River and its later urbanization from Balta bridge to bridge of Stone, in the middle of a context of human renewal and real estate activity in the city periphery.

Keywords: Urban renewal of peripheral areas, real estate activity in spaces, periphery, coastal edges urbanization.

Keywords plus: Urban renewal, urbanization, river Rimac, Peru, colonization, real estate.

Resumo

A denúncia de um morador da cidade sobre a apropriação indevida de terras por parte do município localizada às margens do rio Rimac, começou um processo de consolidação jurídica entre 1875 e 1891. Em 1876, a Sociedade para a Promoção do Peru, de propriedade de Enrique Meiggs, ganhou uma série de áreas ocupadas pelo antigo muro de Lima, de Heron para a Praça do Cercado, e correspondentes a Seção 3. O evento gerou um negócio imobiliário e um interesse na aquisição de terrenos nessa área e, apesar da interrupção da Guerra do Pacífico, a atividade continuou. Em 1890, o interesse da Companhia Estrada de Ferro nessas áreas levou a obras de renovação urbana que havia sido tomada processo de melhoria contínua com o apoio da iniciativa privada em troca dar ao município no cumprimento de algumas das suas utilizações terreno localizado na margem esquerda do rio Rimac. Este estudo analisa a proposta do engenheiro para o canal do rio Rimac Arancivia Philip e seu posterior desenvolvimento no percurso entre a ponte ea ponte Balta Stone, em meio a um contexto de renovação urbana e mercado imobiliário.

Palavras-chave: Áreas de renovação urbana periférica, atividade imobiliária no espaço, a periferia, a urbanização de fronteiras marítimas.

Palavras-chave descriptor: Renovação urbana, urbanização, rio Rimac, Peru, a colonização, o imobiliário.

* Los descriptores y key words plus están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

El proceso de saneamiento legal

Existe información gráfica y escrita que nos permite conocer las características de los espacios urbanos a lo largo de la margen izquierda del río Rímac. En primer lugar, se encuentra el documento titulado *Terrenos de las riberas del río Rímac*, elaborado por el doctor Manuel Samudio Patiño y publicado en 1891, que nos da cuenta del proceso de saneamiento legal por el que atravesaron las propiedades del Estado y la municipalidad entre 1875 y 1891. El documento está dividido en tres partes. En la primera, que consta de quince expedientes seguidos sobre las tasaciones, compraventas, remates, arrendamientos y demás transacciones de los terrenos ubicados en ambas márgenes del río Rímac, se incluye además el proyecto para la realización de obras entre la municipalidad y la Empresa de Ferrocarril. Toda esta documentación nos permite tener una idea de la situación legal, características espaciales y precios de los terrenos ribereños en ambas márgenes. En la segunda parte, se pueden observar los títulos de propiedad del fisco de los terrenos ribereños y el proceso de transferencia de algunos de estos terrenos a la municipalidad, el contrato con los tenedores de bonos de la deuda externa y, por último, una descripción de los terrenos que quedaban libres del contrato para ser utilizados por la municipalidad. La tercera parte está referida a la ejecución de los contratos con los tenedores de bonos, los remates, la venta de los terrenos libres del contrato y el nombramiento de una comisión para la ejecución de los contratos correspondientes.

Acerca de los documentos gráficos, se encuentran los planos de Lima elaborados por P. V. Jouanny (1880), Santiago Basurco (1904), Tizón y Bueno (1908), los planos topográficos de Lima realizados por Luis Sadá di Carlo (1872) y Enrique Meiggs (1875). Asimismo, algunos planos que corresponden específicamente a la margen izquierda del río Rímac, como son: el plano elaborado por la Compañía de Obras y Fomento del Perú de la Sección 3, margen izquierda del río Rímac (Archivo General de la Nación, AGN, 1876, fol. 73v-83) y el “Plano de encauzamiento del río Rímac y construcción” (Barbagelata, [1886] 1971, pp. 3-4, lámina 2). Por último, documentos gráficos sueltos de la adjudicación de lotes y contratos de compraventa que corresponden a este periodo.

Para tener una mejor comprensión del funcionamiento de los espacios ribereños y del proceso de saneamiento legal por el cual atravesaron, hemos dividido la margen izquierda del río Rímac en tres tramos, desde el borde ribereño a la altura de la plazuela de Monserrate hasta las últimas manzanas de la calle Martinete.

Primer tramo

Este primer tramo comprende 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 (Samudio, 1891, documento II, pp. 9-11).

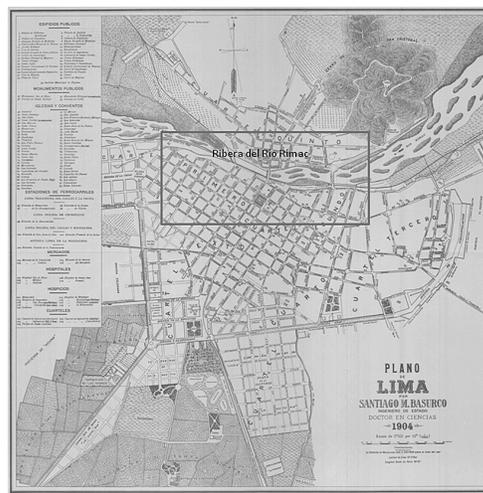
En 1871, se describen algunos terrenos ubicados cerca del Tajamar del río Rímac que habían sido utilizados como terraplenes del ferrocarril Lima-La Oroya y fueron adjudicados a la municipalidad para la ejecución de obras públicas. Un año después, estos terrenos fueron adjudicados a la Sociedad de Artesanos 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 (Samudio, 1891, documento IV, pp. 13-18)¹, puso en evidencia la apropiación ilícita de otros terrenos de la municipalidad situados en 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 (Basurco, 1904 [1993]), 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 sin llegar a ningún acuerdo definitivo de arrendamiento, los terrenos fueron delimitados y clasificados como baldíos o usurpados, para proceder a la posesión por parte de la municipalidad (Gráfico 1.1).

En 1877, en el “Expediente de don Manuel de Otárola pidiendo arrendamiento a orillas del

Gráfico 1.1:
Fragmento que
corresponde al primer
tramo tomado del 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.



río Rímac” (Samudio, 1891, documento x, pp. 24-25),² 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 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.

En 1877, en el “Expediente de don José N. Muñoz pidiendo en arrendamiento los terrenos del Tajamar” (Samudio, 1891, documento ix, pp. 23-24),³ el demandante pidió 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 como 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.

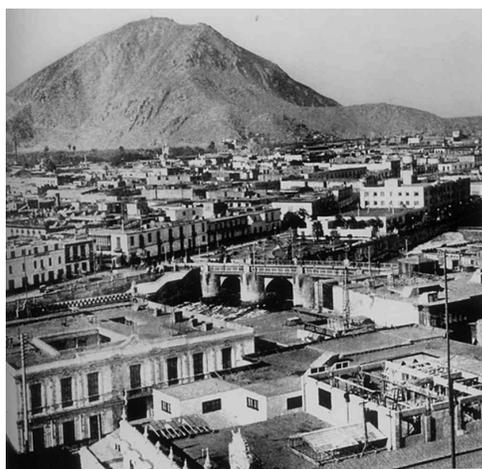
Una de las características de este proceso fue la invasión de terrenos de los vecinos, quienes, al verse descubiertos, ofrecieron pagar una renta mensual, como el caso del señor Ricardo La Hoz, que tenía sus caballerizas ocupando terrenos municipales y ofreció una renta mensual de doce soles (Samudio, 1891, documento iv, pp. 16-17).⁴ 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, que habían comprado terrenos por esos años (AGN, 1877, fol. sin dato. Barbagelata y Bromley, 1945, p. 81),⁵ 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. Journey en 1880 observamos la estación del Ferrocarril Transandino y La Curtiembre en el lugar que ocupaban los jardines Conroy.

Segundo tramo

Este tramo comprende desde el puente Palma,⁶ cercano a la calle La Toma, hasta el puente de Piedra. En 1875, el documento titulado “Expediente de don Pedro Astorme y don José Sesariego sobre la compra de otros terrenos a orillas del río Rímac” (Samudio, 1891, documento viii, pp. 22-23)⁷ 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

Foto 1.1:
Vista panorámica de la
ribera izquierda del río
Rímac

Fuente:
Tord, Luis Enrique
(2007). *Lima Antigua
(1562-1947)*. Ed.
Unimundo, p. 122.



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 por el arquitecto Trefogli se describen 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 “Denuncia de don Juan Cerruti” (Samudio, 1891, documento xiv, pp. 6-9)⁸ 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.

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 la 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 sometieron 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

Comprende desde el puente de Piedra hasta el puente Balta, 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 titulado “Expediente seguido por el presbítero Tomás Arévalo y sucesores para la compra de terrenos municipales en la ribera de Martinete” (Samudio, 1891, documento v, pp. 18-20),⁹ 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.*

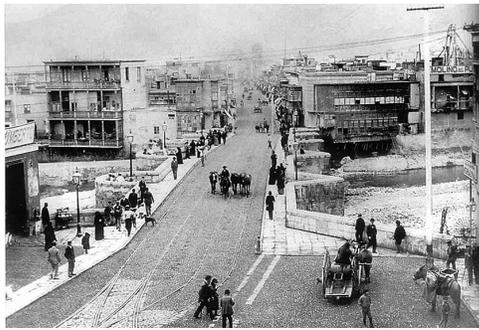
Sobre este tramo, en el plano topográfico de Lima elaborado por Luis Sadá, en 1872, y Enrique Meiggs, en 1875, se observan algunas propuestas para la ribera izquierda del río, como la construcción del puente Balta en reemplazo del llamado Viterbo –según el plano de Lima elaborado por P. V. Jourmay en 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 (AGN, 1876, leg. 756, fol. 73v-83). 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 (Barbagelata, 1971, pp. 3-4, lámina 2), donde se observan los cambios efectuados a la muerte de Meiggs en 1877. En los planos de la ciudad

Foto 1.2:
Vista Panorámica desde el puente de Piedra a la Plazuela de Desamparados. Lima, 1898.

Fuente:
Tord, Luis Enrique (2007). *Lima Antigua* (1562-1947). Ed. Unimundo, p. 122.



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 corresponde 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 para demoler. Por otro lado, las manzanas que conforman la calle 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 (Gráfico 2a, 2b y 2c).

En 1885, el ingeniero Arancivia elaboró la propuesta denominada “Estado actual” (1886),¹⁰ que corresponde al tramo entre el puente Balta

y el puente de Piedra (Bernales, p. 128),¹¹ 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 de terrenos indebidamente ocupados a lo largo de casi toda la 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 esos años observamos la alameda de Acho, que ya se encontraba en construcción (Gráfico 3).

En 1877, el expediente titulado “Otros expedientes” (Samudio, 1891, documento XIII, pp. 28-32)¹² da cuenta de la necesidad de elaborar un plano donde consten claramente los terrenos que son propiedad municipal de ambas márgenes del río Rímac, con especial atención en la margen izquierda, desde Monserrate hasta Martinete.

De esta manera, había concluido la 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

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 de progreso buscado por la clase dominante de aquel entonces. En 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

Gráfico 2.a:
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 (1886). *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.



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 del borde ribereño, como la construcción de los puentes, la canalización del río en el tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta, la limpieza y la demolición de construcciones en la zona, obras que se ejecutaron hasta la habilitación del puente Balta. Es así como, a fines de este periodo, la zona dejó de ser un espacio periférico para convertirse en parte de la ciudad de principios del siglo XX.

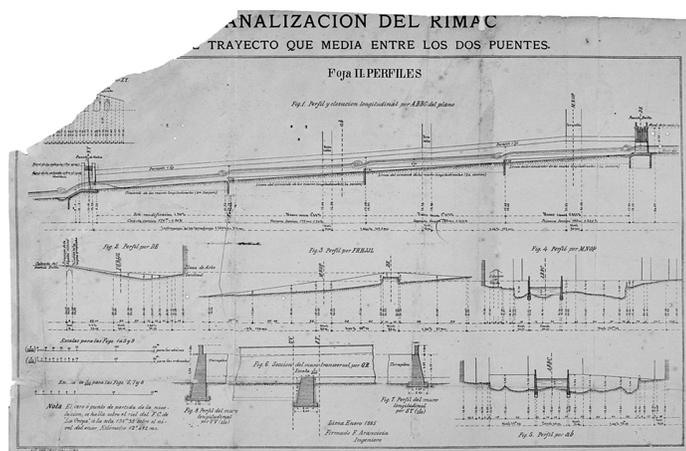
Una de las propuestas de renovación urbana en Latinoamérica que incluye el mejoramiento de un borde ribereño y su canalización al igual que el caso peruano, es la de intervención en Santiago de Chile durante la gestión de Vicuña Mackenna (1872-1875). Estas propuestas de intervención de la ciudad, del 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 los barrios cercanos a la ciudad para mejorar las condiciones de salubridad de este espacio (Pérez, 2005, pp. 72-74).

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

En la primera etapa, en el caso de las ribe- ras del río Rímac, las intervenciones estuvieron orientadas a solucionar los problemas de comunicación entre ambas márgenes, desde Monserrate hasta Martinete (Günther y Lohmann, 1992, pp. 210 y 213).¹³

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 de vivienda para las clases migrantes y obreras que vivían en malas condiciones en el centro, constituyeron los principales objetivos de la renovación urbana de la zona en este periodo.

Las propuestas para la márgenes ribere- ñas fueron elaboradas por Luis Sadá di Carlo en



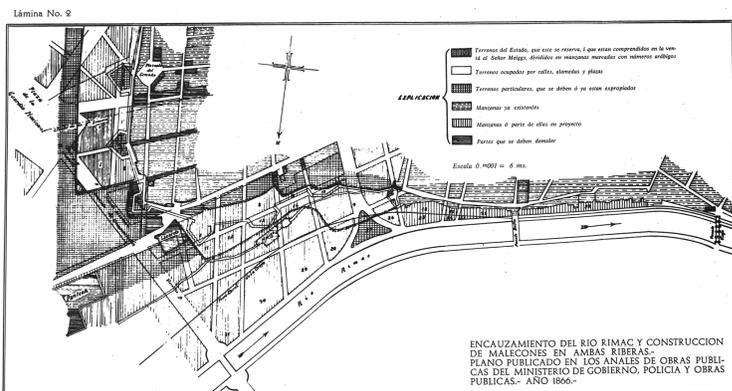
el “Plano directriz de obras públicas”, en 1872, donde se aprecia la canalización del río Rímac (Barbagelata y Bromley, 1945, p. 87)¹⁴ y la construcción del puente Balta (Barbagelata y Bromley, 1945, p. 97),¹⁵ además del proyecto de las urbanizaciones La Victoria y La Unión (Barbagelata, 1971, p. 3),¹⁶ 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 (Barbagelata, 1971, p. 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 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

Gráfico 2.b: Gráfico de propuesta, elaborado por el ingeniero Felipe Arancivia. Lima, 1885. (Corresponde al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta).
Fuente: Arancivia, Felipe (1886). *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.

Gráfico 2.c: Gráfico de perfiles, elaborado por el ingeniero Felipe Arancivia. Lima, 1885. (Corresponde al tramo entre el puente de Piedra y el puente Balta).
Fuente: Arancivia, Felipe (1886). *Enunciado de problema general de canalización del Rímac y subdivisiones a que se presta el proyecto*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.

Gráfico 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.



área urbanizada, que iban desde la plazuela del Cercado hasta la antigua portada de Martinete, valorizadas en 152.254,50 soles (AGN, 1876, leg. 756, fol. 73v-83). 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 por urbanizar, complicándose la situación legal de estos extensos territorios (Barbagelata y Bromley, 1945, p. 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, a vecinos notables y a 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, 2005, pp. 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 (Diario *El Sol*, 03-08-1889, p. 490),¹⁷ 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. En esos 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, de vigilancia, de cuidados del jardín central de la Plaza Mayor y el mal estado del mobiliario público (Diario *El Perú*, 06-04-1886, p. xx);¹⁸ y en otro artículo se describe la inseguridad ciudadana en la plazuela de la Inquisición (Diario *El Perú*, 10-04-1886, p. 2).¹⁹ En contraposición a este panorama de la ciudad, un artículo periodístico da cuenta de la intervención de la comunidad en la renovación tanto en espacios públicos de la ciudad, como en la construcción del bulevar de Cocharcas, gracias a la iniciativa de los vecinos del Cuartel 03 (Diario *El Perú*, 15-04-1886, p. 3).²⁰

La margen izquierda continuó su proceso de saneamiento legal hasta 1891 y la municipalidad logró sanear gran parte de los terrenos de su propiedad, terminando así una de las etapas más importantes de los procesos de renovación urbana, como son la determinación del área y el saneamiento legal de la zona por 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 sumó la consolidación de la ubicación de los puentes de madera que cruzaban el río, como el puente Viterbo y el de la Palma, que serían construidos en fierro y que conectarían ambos márgenes del río, tal como se aprecia en el plano de encauzamiento del río Rímac, elaborado por la Oficina del Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

En este plano se observan las manzanas en proyecto números 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 planteada en esta zona en 1885. El proyecto urbanizador de Meiggs se encontraba paralizado 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 para demoler (Barbagelata, 1971, p. 4, lámina 2)²¹ habían incrementado estas extensas áreas por urbanizar.

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 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 (Samudio, 1891, documento xv, pp. 34-39)²² en las que se comprometieron a financiar y realizar obras para mejorar la zona, a cambio de la cesión 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.

A partir de esta propuesta existía un punto en común entre la empresa privada y el gobierno para continuar 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” (Samudio, 1981, pp. 40-48). Se detallan doce puntos propuestos para este fin. Entre los más importantes tenemos: la construcción de un puente desde la estación de Palma (Barbagelata y Bromley, 1945, p. 7);²³ 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 designara a plaza pública; la empresa de ferrocarriles se comprometía a demoler las edificaciones en la zona y a 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 delimitara 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 tiempos 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 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 el canje– en los terrenos ubicados entre la estación de Ancón y el puente Balta. Las propuestas de la Empresa de Ferrocarriles a la municipalidad no tuvieron otra finalidad que lograr el dominio perpetuo de los bienes que les serían dados en cesión de uso por un tiempo. Estos terrenos, de propiedad del fisco, fueron cedidos a perpetuidad a la municipalidad, con la finalidad de que esta realizara obras públicas en bien de la ciudad. La Empresa de Ferrocarriles no pudo alcanzar su objetivo de tomar posesión perpetua de los terrenos ribereños.

En el expediente “Contrato con los tenedores de bonos de la deuda externa” (Samudio, 1891, expediente II, pp. 56-59),²⁴ 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 y 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, lo cual 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 reforzara la trama de damero y el cambio en la estructura de diferentes frentes en la manzana tradicional en la ciudad (Pérez, 2005, p. 72). En el caso de Lima, los terrenos ganados al río contaban con una segunda etapa propuesta por Felipe Arancivia para urbanizar esta área. El objetivo era demostrar la posibilidad de urbanizar las áreas periféricas cercanas al centro de la ciudad sin necesidad de buscar espacios extramuros. Este proyecto no pudo ser ejecutado posiblemente por la falta de interés del Estado, la municipalidad y los inversionistas privados de urbanizar este espacio de la 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, lo 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 y Las Chacritas, entre los 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 al 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 actividad inmobiliaria

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 y 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 fábricas de hielo, la estación del ferrocarril y la plaza de la Guardia Nacional, que pertenecía a la sección 3.

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 el 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, 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.

En 1886, la actividad inmobiliaria se había desarrollado hasta el punto de 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 anual²⁵ 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 (AGN, 1876-1877, leg. 757 fol. 959-961; Barbagelata, 1845, p. 91).²⁶ También se implementó la Ley para el Registro de Propiedad Inmueble de Lima entre los años 1886 y 1889 (Diario *El Peruano*, 08-07-1889, p. 29).²⁷ 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

Manzana no.	Ubicación	Valor de vara cuadrada (soles)	Valor de metro cuadrado (soles)	Fuente
Sección 1				
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
Sección 2				
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
Sección 3				
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
Sección 4				
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

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 (AGN, 1876, leg. 756, fol.71-80, planos

de las secciones I, II, III, IV). Quizá por esta razón, la adquisición o uso de los terrenos ribereños en proceso de mejoramiento constituyó un negocio inmobiliario muy rentable para las empresas de ferrocarriles, que vislumbraron un aumento significativo del valor de metro cuadrado para la primera mitad del siglo xx.

Desgraciadamente, en este periodo la Compañía Urbana de Fomento del Perú había bajado el ritmo de venta de sus terrenos y casas en estas extensas zonas por 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

Cuadro 1.1:
Valores del metro cuadrado (m²) en la periferia de la ciudad de Lima en 1876.

Fuente:
Elaboración propia (1 vara cuadrada = 0,6987 metros cuadrados).

Cuadro 1.2:
Precios de las propiedades de la municipalidad en la margen izquierda del río Rímac entre 1875 y 1877
Fuente: Elaboración propia. (1 vara cuadrada = 0,6987 metros cuadrados).

Propietario	Ubicación	Tipo de propiedad	Año	Tipo de transacción	Área (m ²)	Precio por m ²	Precio	Fuente
Municipio	Margen izquierda río Rímac, barrio de Monserrate	Terreno	1877	Arrendamiento	4.888	Sin dato	4 soles al mes	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 24-25
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	Manuel Samudio Patiño, 1891, p. 24
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	Manuel Samudio Patiño, 1891, pp. 22-23
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	Manuel Samudio Patiño, 1891, p. 29
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	Terrenos en las riberas del río Rímac (1891). Manuel Samudio Patiño, pp. 18-23

de agua, luz y gas como se venía realizando desde 1876 en los alrededores de toda la avenida Circunvalación. A 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.

La propuesta de urbanización y su aporte al mejoramiento de la zona

La propuesta de canalización y urbanización del río Rímac posiblemente respondía a la necesidad de vivienda cerca del centro de la ciudad de una clase migrante y obrera, aunque no es posible saber cómo percibían esta propuesta los diferentes grupos de la sociedad limeña. Es muy posible que contribuyeran a alimentar las ansias de desarrollo y modernización de la clase oligárquica.

A finales del siglo XIX, el río Rímac era visto como un elemento contaminante de la ciudad. Se buscaba, entonces, mejorar las condiciones de salubridad de la urbe. Por ese motivo, la canalización del Rímac se volvió un tema trascendental para la ciudad. La propuesta de Felipe

Arancivia, en 1885, fue el desarrollo al detalle de las propuestas realizadas por Luis Sadá di Carlo y Enrique Meiggs entre 1872 y 1875.

Entre los fundamentos de los objetivos del proyecto de canalización y urbanización de los terrenos que se ganarían al río, el ingeniero Arancivia expuso los siguientes puntos: el proyecto contribuiría al ornato de la parte central de la ciudad; demostraría que era posible urbanizar zonas cercanas al centro sin buscar terrenos hacia los arrabales o espacios periféricos de la ciudad; contribuiría con el mejoramiento del barrio de Bajo del Puente en cuanto a su seguridad y ornato, y mejoraría las condiciones de salubridad de la ciudad. De esta manera, daría la pauta para la urbanización de las zonas cercanas.

El proyecto de canalización

Los terrenos entre el puente Balta y el puente de Piedra fueron adjudicados a la municipalidad por el gobierno el 18 de mayo de 1872, cuando se venía ejecutando la construcción del malecón de Acho. La propuesta de canalización del río Rímac buscaba ganar un área a ambos márgenes

Propietario	Ubicación	Tipo de propiedad	Año	Tipo de transacción	Área (m ²)	Precio por m ²	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, p. 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 Padrón	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

Cuadro 1.3:
Precios de las propiedades (1886-1891)
Fuente:
Elaboración propia del autor.

del Rímac, en el trayecto entre el puente Balta y el puente de Piedra. En 1889, la municipalidad había aprobado la ejecución de la canalización del río Rímac según los planos del ingeniero Arancivia, a los que se hicieron algunas modificaciones. Además, se destinó el monto de doscientos mil soles como una partida para su ejecución. Debido a que las obras debían someterse a remate público, tuvo algunos retrasos, y en razón de un mal cálculo en el presupuesto fueron concluidas en 1909 (Barbagelata, 1971, p. 2; Diario *El Peruano*, 19-06-1889, no. 73).²⁸

El proyecto de urbanización

La idea de urbanizar un borde ribereño ya había sido planteada en 1876 sin lograr mayor éxito. Es el caso del proyecto del señor Salaverry, quien planteó urbanizar la margen derecha, a la altura del ferrocarril de Ancón (Samudio, 1891, documento III, pp. 11-13).²⁹

El proyecto del ingeniero Felipe Arancivia comprendía ambos márgenes del río, con un área

total de 65.794 metros cuadrados. Respecto a la margen izquierda, ganaría un área de 24.269 metros cuadrados, que significaban la adición de tres manzanas en el tramo del puente de Piedra y el puente Balta: la primera, cercana al puente antiguo, con un total de 5.792 metros cuadrados; una segunda manzana contigua a esta, con un área de 6.600 metros cuadrados; una tercera manzana cerca del puente Balta, con 5.582 metros cuadrados, y una faja entre F-C de 6.295 metros cuadrados, lo que hace un total de 24.269 metros cuadrados.

La propuesta para la urbanización no se pudo hacer realidad, aunque gozaba de la aprobación de uno de los más renombrados profesionales de la época. En el discurso pronunciado por el ingeniero Ricardo Tizón y Bueno ante la Sociedad de Ingenieros en 1904, titulado "El ensanche de Lima", se ocupó brevemente de este tema por considerarlo de suma importancia para la ciudad:

No hay razón para que duerma del mas grávido olvido el proyecto formulado en 1884 por

el ingeniero Arancivia para la canalización del Rímac entre los dos puentes, y que apenas si mencionado nuevamente en 1896 lleva trazos de no resucitar en mucho tiempo más. Ese hermoso proyecto que resuelve de por sí vitales problemas de higiene y de comunicación entre las dos partes de la ciudad tiende principalmente a su embellecimiento y ensanche. (1907, pp. 16-17)³⁰

Además, sugirió la unión de capitales entre la municipalidad y el gobierno para un proyecto en el cual invertirían y obtendrían una ganancia considerable con la venta de los terrenos, que por su cercanía a la Plaza Mayor, cuyo arancel era de veinte soles, podía llegar a costar cien soles el metro cuadrado. Su cálculo exagerado no pudo convencer a los inversionistas de realizar el proyecto (Tizón, 1904, p. 17).

Respecto al proyecto inconcluso, muchos años más tarde José Barbagelata reflexionaría sobre los beneficios que hubieran tenido los terrenos ganados al río, como satisfacer en parte la demanda por vivienda de una población migrante y obrera, así como permitir un crecimiento ordenado de las urbanizaciones en la zona que, para inicios del siglo xx, se habían establecido de manera desordenada y espontánea (Barbagelata, 1971, pp. 3-5). Entre 1894 y 1895, Felipe Arancivia se encontraba realizando el levantamiento de casas para obreros en el jirón Huánuco (Ruiz, 1991, pp. 33-41), en su preocupación por mejorar la vida de los habitantes del centro de la ciudad.

Finalmente, al reflexionar sobre el aporte de este proyecto para la ciudad, diríamos que hubiera significado la consolidación de los usos residenciales en esta zona, además de servir como modelo para las futuras urbanizaciones y contribuir al proceso de urbanización con una previa planificación en el borde ribereño. La existencia de la estación y el puente, muy cerca de esta urbanización, le hubiera permitido desarrollar actividades comerciales y de servicios que habrían servido para el sustento de sus habitantes.

Conclusiones

A finales del siglo xix, la ribera izquierda del río Rímac se encontraba en proceso de deterioro. Gracias al 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, consolidando las manzanas cerca del borde ribereño entre Monserrate y Martinete, y dando 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, posibilitando 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 cuando 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 mejoró la relación entre ambas márgenes del río, así como definió 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, representó una disminución significativa en la actividad inmobiliaria relacionada con el 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 de la comunicación entre ambas riberas del río. La participación conjunta entre la empresa privada y el gobierno local posibilitó la continuidad de la ejecución de los proyectos. Quizá un modelo de gestión participativo, como en el caso de Santiago de Chile, hubiera facilitado 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, hubiera significado un gran avance en la tecnología que diera pie a propuestas audaces para ser puestas en marcha en el siguiente siglo, con lo que se hubiera ratificado el afán de progreso que el Estado buscaba demostrar con las diferentes obras que venía desarrollando en la ciudad.

Notas

- 1 Denuncia presentada el 4 de noviembre de 1871 por César Saco Flores.
- 2 “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 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”.
- 3 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.
- 4 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.
- 5 En Archivo General de la Nación (1877), aparece la “Avenida Monserrate y Huancavelica, donde se encuentran la Fábrica de Hielo, la Compañía Americana de Hielo y G. Backus”. Barbagelata y Bromley (1945) afirman que 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.
- 6 El puente Palma, construido para el paso del ferrocarril de Ancón, contaba con una pasarela para peatones a inicios del siglo xx.
- 7 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 Astorne 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”.

- 8 “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”.
- 9 El 26 de setiembre de 1868 se presentó el siguiente recurso: “Ilmo. 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.
- 10 “Plano canalización del Rímac en el trayecto que media entre los puentes elaborado en 1885”.
- 11 Puente de Piedra, construido en 1611.
- 12 “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 que la sindicatura exigiera en casos dudosos y 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.
- 13 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.
- 14 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.
- 15 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.
- 16 El barrio de La Victoria ya había sido aprobado por Resolución Suprema en 1871, teniendo como proyectista al propio Sadá. Las obras se iniciaron en 1896.
- 17 “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”.
- 18 “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”.
- 19 “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 baran-

- da, 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”.
- 20 “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”.
- 21 “Plano de encauzamiento del río Rímac y construcción de malecones en ambas riberas”.
- 22 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 comuniquen 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 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, hacía 835 soles. Los terrenos de los tenedores de bonos de la estación de Ancón, de 6.040 metros cuadrados, estaban a sol cada uno.
- 23 “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”.
- 24 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.
- 25 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.
 - 26 “Arancel inmobiliario. La Plaza Mayor con un arancel de veinte soles; avenida Alfonso Ugarte y Grau, un sol; La Merced, dieciséis soles”.
 - 27 “A fines de 1887 terminamos la última versión del Código Civil y el proyecto de Ley del Reglamento de Propiedad Inmueble”.
 - 28 La canalización del río Rímac en un tramo central, ejecutado en 1909, entre el puente de Piedra y el puente Balta. El concejo provincial dio la autorización para emprender la obra de canalización del río Rímac, entre el tramo del puente de Piedra y el puente Balta, de acuerdo con los planos del ingeniero Arancivia, con las modificaciones según los informes de los ingenieros Folkierski, Habich, Grieve y Bonneimaso. Se les autorizó levantar el empréstito de plata, destinado exclusivamente para su ejecución, de doscientos mil soles.
 - 29 En 1876, un vecino de la ciudad, el señor Saverry, propuso urbanizar la margen derecha, como consta en el expediente, porque este terreno era utilizado como basurero público. Ofreció dar la suma de seis mil soles al contado y cien soles mensuales por el término de la enfiteusis del terreno de cien años, al cabo de los cuales devolvería el terreno. No se conocen muchos detalles del proyecto, únicamente que constaba de cinco manzanas con calles de dieciséis metros de ancho, y que luego de la intervención el precio del metro cuadrado en la zona aumentaría a tres soles, según proyecciones hechas por el Estado.
 - 30 “El presupuesto formulado por el ingeniero Arancivia ascendió a 294 mil soles, quizá si

por el tiempo transcurrido esa cifra llegaría a cincuenta mil libras peruanas, pero hoy que el terreno en las calles centrales no vale menos de veinte libras peruanas (por metro cuadrado se asignan diez libras peruanas a los terrenos que así se ganasen), no sería exagerado con lo que obtendría como ganancia de quince mil libras peruanas”. Equivalencia: diez soles = una libra peruana. Pero aunque ese cálculo fuera exagerado, el gobierno por un lado y la municipalidad por el otro deberían subvencionar fuertemente la empresa que con tal fin se estableciera, teniendo en consideración que ella realizaría la más beneficiosa obra.

Referencias

- Alamandoz Marte, Arturo y 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.
- Archivo General de la Nación, AGN (1876). “Pago de acciones de la sociedad al señor Enrique Meiggs, de la Compañía de Obras y Fomento del Perú”, Sección Republicana, Notario Juan José Selaya, leg. 756, fol. 73v-83. Planos de la Sección 3 correspondientes a la ribera del río Rímac.
- Archivo General de la Nación (1876-1877). Notario José Selaya, leg. 757, fol. 959-961.
- Archivo General de la Nación (1877). “Plano de la sección 4, manzana 2”. Sección Republicana. Notario Claudio José Suárez, leg. 902, fol. sin dato.
- Barbagelata, José (1971 [1886]). Un siglo de acontecimiento precursor del desarrollo urbano de Lima moderna. “Plano de encauzamiento del río Rímac y construcción”. En *Anales de obras públicas*. Lima: s.n.
- Barbagelata, José y Bromley, Juan (1945). *Evolución urbana de Lima*. Lima: Lumen.
- Basurco, Santiago (1904 [1993]). Plano de Lima. En: *Planos de Lima (1613-1983)*. Introducción y notas de Juan Günther Doering. Lima: Municipalidad de Lima y Petróleos del Perú.
- Bernales Ballesteros, Jorge. (1978). Sevilla: Ed. Escuela de Estudios Hispano Americanos. P. 128.

- Diario *El Perú*, Lima, martes 6 de abril de 1886, p. xx; sábado 10 de abril de 1886, p. 2; jueves 15 de abril de 1886, p. 3.
- Diario *El Peruano*, Lima, lunes 8 de julio de 1889, p. 29.
- Diario *El Sol*, Lima, 3 de agosto de 1889, p. 490.
- Günther Doering, Juan y Lohmann Villena, Juan Guillermo (1992). *Lima*. Madrid: Mapfre.
- 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.
- Muñoz Zúñiga, Cecilia (2005). "Memoria y fronteras urbanas. El caso del río Mapocho". *Revista de Diseño Urbano y Paisaje*, vol. 2, no. 6, Santiago de Chile.
- Ortega Martínez, Luis (2007). "Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión. 1850-1880". *Revista Eure*, vol. 1, no. 40, Santiago de Chile.
- Pérez Oyarzun, Fernando; Rosas, José; y Valenzuela, Luis (2005). "Las aguas del Centenario". *Revista Eure*, no. 60, Santiago de Chile.
- 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.
- Ruiz Blanco, Manuel (1991). "Las casa obreras de Rafael Marquina", en revista *Huaca*, no. 3, vol. s.n, 1991, pp. 33-41.
- Sáenz Mori, Isaac (2004). *Ciudad y fortificación. Las murallas ribereñas de la ciudad de Lima. 1687-1872*. Lima: Municipalidad de Lima.
- Sáenz Mori, Isaac (2007). "Imágenes ribereñas. El Rímac y el proceso urbano de Lima virreinal". *Revista Lima CAP*, no. 7. Lima: Colegio de Arquitectos del Perú, Regional Lima.
- Samudio Patiño, Manuel (1891). *Terrenos de las riberas del río Rímac*. Lima: 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". Documento III: "Expediente donde el señor Salaverry propone comprar un terreno en la margen derecha del río Rímac". 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". Documento V: "Expediente seguido por el presbítero don Tomás Arévalo y sucesores para comprar terrenos municipales en la ribera del Martinete". Documento VIII, "Expediente de don Pedro Astorne y don Luis Sesariego sobre compra de otro terreno a orillas del río Rímac". Documento IX: "Expediente de don José N. Muñoz pidiendo en arrendamiento los terrenos del Tajamar". Documento X: "Expediente de don Manuel de Otárola pidiendo arrendamiento de unos terrenos a orillas del río Rímac". Documento XIII: "Otros expedientes". Documento XIV: "Primera parte: Antecedentes denuncia de don Juan Cerruti" y "Denuncia de don Juan Cerruti". Documento XV: "Expediente sobre el contrato de permuta de terrenos fiscales y municipales ubicados a una y otra ribera del río Rímac, dentro de la población". Expediente II: "Contrato con los tenedores de la deuda externa".
- San Martín, Eduardo (1992). *La arquitectura de la periferia de Santiago*. Santiago: Andrés Bello.
- Tizón y Bueno, Ricardo (1906). "Las leyes de expropiación. Conferencia dada en el Cuerpo Técnico de Tasaciones". Lima: Imp. Liberal.
- Tizón y Bueno, Ricardo (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.
- Tizón y Bueno, Ricardo (1911). *Consolidación de enfiteusis: Estudio técnico legal de la Ley del 9 de noviembre de 1911*. Lima: Lit. y Tip. Nacional de P. Berrío.
- 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/transformation/masterplan.shtm>

