

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA ECONÓMICAS, A.C.



**“DEJAR EL CASCO ANTIGUO”
DOS CASOS DE MODERNIZACIÓN URBANA EN AMÉRICA LATINA:
LIMA Y LA CIUDAD DE MÉXICO, 1895- 1910.**

**TESIS
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA INTERNACIONAL**

**PRESENTA
FRANCISCO JAVIER NAVARRO JIMÉNEZ**

DIRECTOR DE LA TESIS: DR. RAFAEL ROJAS GUTIÉRREZ

CIUDAD DE MÉXICO

SEPTIEMBRE, 2016

Índice

Introducción	1
---------------------------	---

Capítulo I

*Dos regímenes de Orden y progreso en América Latina:
el Porfiriato en México y la República oligárquica en el Perú.*

Introducción.....	17
1.1- América Latina en la segunda mitad del siglo XIX	17
1.2- México y el régimen porfirista	24
1.3- Perú y la República oligárquica	29
Conclusiones.....	34

Capítulo II

*Lima: El ensanche, la posguerra y la nueva ciudad
de la República oligárquica.*

Introducción.....	36
2.1- Dejando el casco virreinal: Lima, sus murallas y el ensanche	37
2.2- La Lima de fin de siglo: de la posguerra a la ciudad reconstruida	47
2.3- La energía eléctrica, los tranvías y el umbral de la ciudad moderna	51

Capítulo III

Ciudad de México: de la Plaza de Armas a Chapultepec.

Introducción.....	58
3.1- La ciudad de México y los precedentes de la modernización urbana	61
3.2- Del casco viejo, sus canales y sus garitas, al ensanche y los fraccionamientos planificados	69
3.3- Infraestructuras modernas para la ciudad finisecular	90
Conclusiones generales	102
Bibliografía	112
Fuentes	124

Índice de mapas

Mapa 1. “Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi”	41
Mapa 2. “Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá”	46
Mapa 3. “Plano de Lima, Año de 1904 por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias”	55
Mapa 4. “Plano de la ciudad de México. Levantado de orden del Ministerio de Fomento, año de 1867”	64
Mapa 5. “Plano iconográfico de la ciudad de México. Realizado por orden del Exmo. Sr. Conde de Revillagigedo. Originalmente del año de 1793, publicado por el Ayuntamiento de la ciudad de México en 1842”	72
Mapa 6. “Plano general de la ciudad de México. Levantado originalmente por el Teniente Coronel Don Diego García Conde en 1793. Corregido y aumentado en 1830”	73
Mapa 7. “Plano general de la capital de la República Mexicana. Publicado en 1860”	73
Mapa 8. “Plano general de la ciudad de México. Publicado en 1861, México: Imprenta Litográfica de Decaen, Editor”	77
Mapa 9. “Plano del cuartel mayor de Santa María de la Rivera, ó sea proyecto para formar una población en el rancho de Sta María, al norte de la calle de la rivera de S. Cosme”	78
Mapa 10. “Plano general de la ciudad de México 1880”	85
Mapa 11. “Plano general de la ciudad de México. Oficinas de Indianilla, 1919, Elaborado por las Compañías de Luz y Fuerza y Tranvías”	89
Mapa 12. “Plano general de la ciudad de México en el que se han marcado las líneas de ferrocarril establecidas hasta el año 1879”	94

Índice de fotografías

Fotografía 1. “Kiosko Morisco, vista general”, sin autor, 1902.....	80
Fotografía 2. “Ferrocarriles en los andenes de la estación Buenavista del Ferrocarril Mexicano”, Alfred Briquet, 1885.....	83
Fotografía 3. “Iglesia de la Sagrada Familia en la colonia Roma”, Casasola, sin año.....	98
Fotografía 4. “Fachada del Pasaje de La Mexicana en Callejón 5 de Mayo”, hecha por el autor, 2015.....	100
Fotografía 5. “Iluminación cenital del Pasaje de La Mexicana”, hecha por el autor, 2015.....	100

Introducción

Esta tesis estudia desde una perspectiva histórica y espacial los procesos de modernización urbana que se produjeron durante la segunda mitad del siglo XIX en la ciudad de Lima y en la ciudad de México, poniendo especial atención en el periodo de tiempo comprendido entre los años 1895 y 1910, cuando estas modernizaciones tuvieron su mayor visibilidad bajo los regímenes de la República oligárquica en el Perú y el Porfiriato en México. La tesis sostiene que a través del estudio comparativo de estos dos casos, es posible identificar experiencias similares de desarrollo urbano en América Latina, fincado principalmente en la industrialización, la urbanización capitalista y la modernización urbana secular por la que también atravesaron buena parte de las ciudades occidentales durante la época.

El estudio comparativo de ambas modernizaciones urbanas permitirá identificar los elementos fundamentales que dieron origen al paradigma de las ciudades modernas industriales en la región, el cual se caracterizó por romper con los esquemas tradicionales de la ciudad colonial a través de la incorporación de elementos innovadores en su territorio, a saber: los transportes, las comunicaciones y los materiales constructivos procedentes del periodo de intensificación productiva por el que atravesaron los países industrializados europeos al promediar el siglo XIX. Por otra parte, se caracterizó por la implementación de las primeras operaciones urbanísticas especulativas, tales como el ensanche de los cascos fundacionales, la apertura de nuevas avenidas, la planificación de áreas residenciales bajo el esquema de la pequeña propiedad privada, así como por la secularización del espacio urbano a través de su inserción en el mercado inmobiliario, donde la lógica del valor de cambio del suelo, dominaba sobre la tradicional idea del valor del suelo en función de su vocación espacial o de su uso histórico.

La investigación se inscribe dentro de una tradición de estudios urbanos atlánticos que mostró su mayor desarrollo y resultados durante la segunda mitad del siglo XX. Historiadores, sociólogos y geógrafos como José Luis Romero, Gino Germani, Tulio Halperín Donghi, John Friedmann, Manuel Castells, Christian Topalov, Henri Lefebvre y David Harvey, analizaron la transformación de las ciudades a través de los procesos de urbanización y modernización desencadenados por la Revolución industrial y por la intensificación del modo de producción

capitalista en el mundo occidental.¹ Las primeras experiencias de estas grandes transformaciones urbanas tuvieron lugar en las capitales europeas industrializadas, donde quizás el más conocido a escala mundial haya sido el proyecto de modernización y ensanche anillado de la ciudad de París, impulsado por el Barón Haussman durante el Segundo Imperio francés.² A pesar de ello, los planes de modernización y ensanche lineal de Madrid o de Bruselas, ciudades mucho menos industrializadas que París a mediados de siglo, parecen tener mayor relación urbanística con las experiencias de las capitales de América Latina, en parte debido a las oportunidades de ocupación que representaron los espacios recientemente secularizados por las reformas liberales, así como por el aumento de la población y la necesidad de saneamiento de sus cascos fundacionales.³

¹ Véase José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires: Siglo XXI, [1976] 2010, especialmente “Las ciudades Patricias”, pp.173-246, y “Las ciudades Burguesas”, pp.247-318; Gino Germani, *Urbanización, desarrollo y modernización. Un enfoque histórico y comparativo*, Buenos Aires: PAIDOS, 1976, especialmente “La ciudad, el cambio social y la gran transformación”, pp. 9-67, “Tres tipos de estructuras urbanas en el surgimiento y la expansión de la sociedad moderna”, pp. 131-149, “Ciudades latinoamericanas: aspectos de su función y estructura”, pp. 241-263, “Causas y consecuencias de la urbanización acelerada. Notas sobre el proceso de urbanización en América Latina”, pp. 264-277; Germani, “Etapas de la modernización en Latinoamérica”, en *DESARROLLO ECONÓMICO (Argentina)*, Vol.9, No. 33, 1969; Tulio Halperín Donghi, *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid: Alianza, 1998, especialmente “Surgimiento del orden neocolonial”, pp. 227-305, y “Madurez del orden neocolonial”, pp. 309-390; John Friedmann, “Urbanisation et développement national: une étude comparative”, en *Tiers Monde (France)*, Vol. 12, No. 45, 1971; Manuel Castells, *La question urbaine*, París: F.Maspero, 1975, especialmente “Le processus historique d’urbanisation”, pp. 13-78; Chistian Topalov, *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*, México: EDICOL, 1979; Henri Lefebvre, *Writings on cities*, Massachusetts: Blackwell Publishing, 1996, especialmente “Industrialization and urbanization”, pp. 63-85; David Harvey, *Urbanismo y desigualdad social*, España: Siglo XXI, 1977, especialmente “El urbanismo y la ciudad, un ensayo interpretativo”, pp. 205-297.

² Véase Walter Benjamin, *Libro de los pasajes*, Madrid: AKAL, 2005, especialmente “París arcaico, catacumbas, demoliciones, ocaso de París”, pp. 209-126, y “Haussmannización, lucha de barricadas”, pp. 147-172; David Harvey, *Paris, capital of modernity*, London/New York: Routledge, 2003, especialmente “La modernidad como ruptura”, pp. 5-30, “Representaciones: París, 1830-1848”, pp. 31-118, “Materializaciones: París, 1848- 1870”, pp. 119- 396.

³ Véase Thomas Hall, *Planning Europe’s Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, London: Taylor & Francis, 2005, especialmente “Madrid”, pp. 165- 180; y “Bruselas”, pp. 247- 266.

Entre los estudiosos de las transformaciones urbanas en América Latina se mantuvieron presentes la teoría de la modernización y las ideas desarrolladas acerca de la transición de las sociedades tradicionales hacia las modernas capitalistas, postuladas por los sociólogos de las primeras décadas del siglo XX como Max Weber, George Simmel y Ferdinand Tönnies.⁴ Nociones como *desencantamiento del mundo*, *secularización*, *tránsito de la hacienda a la empresa*, o, *tránsito de la comunidad a la sociedad*, se difundieron en América Latina gracias a la traducción e interpretación de los trabajos de Weber y otros sociólogos, emprendidas principalmente por Gino Germani en Argentina y José Medina Echavarría en México.⁵ Los estudios urbanos atlánticos, especialmente en América Latina, adoptaron una teoría de la modernización que daba gran importancia a los procesos de urbanización y de transformación espacial de las ciudades de fines del siglo XIX. En esos dos procesos fueron fundamentales, para la ciudad, la inserción de las innovaciones tecnológicas del transporte desarrolladas en el marco de la Revolución industrial, la incorporación del espacio urbano a la lógica del mercado inmobiliario, la secularización de sus espacios centrales, la construcción de nuevas áreas residenciales, comerciales e industriales fuera de los límites de los cascos fundacionales, así como la intensificación de las obras y los servicios públicos desarrollados bajo técnicas y métodos científicos.⁶

⁴ Véase Max Weber, *Historia Económica General*, México: Fondo de Cultura Económica, 2001, especialmente “Origen del capitalismo moderno”, pp. 236-313; Weber, *Economía y sociedad*, Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2002, especialmente “La dominación no legítima (tipología de las ciudades)”, pp. 938- 974; Georg Simmel, *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, Barcelona: Península, 1998; Simmel, *Metropolis and mental life*, en Kurt H. Wolff (ed), 1950; Ferdinand Tönnies, *Community and society (Gemeinschaft und Gesellschaft)*, New Brunswick/London: Transaction Publishers, 2004.

⁵ Véase *Max Weber en Iberoamérica*, en Alvaro Morcillo y Eduardo Weisz (eds.), México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, Fondo de Cultura Económicas, 2015, especialmente “Max Weber en el Cono Sur (1939-1973)”, pp. 607-633, y “Max Weber y la ciudad. Una interpretación a la luz de la experiencia hispanoamericana”, pp. 419-446; Weber, *Economía y sociedad*, Madrid: Fondo de Cultura Económica, primera traducción al español por José Medina Echavarría en 1942; Gino Germani, *Sociología de la modernización: estudios teóricos, metodológicos y aplicados en América Latina*, Buenos Aires: PAIDOS, 1969.

⁶ Véase Paul Garner, El porfiriato como Estado-nación moderno: ¿paradigma o espejismo?, en Erika Pani (coord.) *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, Colección Historia Crítica de las modernizaciones en México, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 276-303; Arturo Almandoz, *Modernization*,

Nuestra investigación se plantea una serie de preguntas como ¿a través de qué formas materiales se manifestó el proceso de modernización urbana en las ciudades de América Latina durante la segunda mitad del siglo XIX?, ¿cuáles fueron las condiciones históricas que se conjugaron para dar lugar a dicha modernización durante aquellas décadas?, ¿existieron paralelismos entre las diferentes experiencias de modernización de las ciudades capitales de América Latina?, y ¿a partir de las experiencias de la ciudad de Lima y la ciudad de México podríamos identificar en la región una ciudad finisecular caracterizada por la modernidad industrial de su época? La tarea para resolver estas preguntas no es sencilla puesto que existen una serie de dificultades inherentes al estudio de grandes áreas geográficas. En ese sentido, la propuesta para intentar dar salida a este problema metodológico es que a través de los dos casos de estudio que aquí se presentan, se logren identificar similitudes o paralelismos que hayan operado por lo menos a un nivel general en ambas experiencias de modernización y urbanización. Esto permitirá avanzar hacia una primera propuesta de lo que caracterizó a una ciudad moderna industrial del fin del siglo XIX. Para ello quisiera comenzar a introducir el tema, el espacio y el tiempo del que hablaré a lo largo de esta investigación.

Las décadas de la segunda mitad del siglo XIX son claves para entender el desarrollo de las ciudades modernas industriales en América Latina. Este carácter moderno de la ciudad se manifestó sobre todo en las grandes capitales de la región y fincó importantes precedentes en la lógica de su crecimiento y de su organización territorial durante buena parte del siglo XX. La ciudad moderna de la que aquí se habla comenzó a desarrollarse durante la segunda

urbanization and development in Latin America, 1900's-2000's, Oxford: Routledge, 2015; Almandoz, "Urbanization and Urbanism in Latin America: From Haussmann to CIAM", en Almandoz, Arturo (ed.): *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. London/New York: Routledge, 2002; Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2013; Adrián Gorelik, "Ciudad, modernidad y modernización", en *Universitas Humanística (Colombia)*, No. 58, 2003; La modernización de las ciudades en México, en Manuel Perló (coord.), México: UNAM, 1990; Silvia Arango, *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyen la América Latina moderna*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013, especialmente "Generación cientificista, 1885-1900", pp. 21-76, y generación pragmática, 1900- 1915", pp. 77- 131; Carlos Contreras, "Urbanización y modernidad en el porfiriato. El caso de la ciudad de Puebla", en *La palabra y el hombre (Universidad Veracruzana)*, No. 83, 1992, pp. 167-188.

mitad del siglo XIX y se caracterizó por una serie de transformaciones socio-espaciales aceleradas que en algunos casos nunca antes habían ocurrido, o que por lo menos no se habían manifestado con tales magnitudes. En estas ciudades se cristalizaron las ideas del progreso material de los gobernantes liberales y de las élites mercantilistas que de a poco empezaban a transitar hacia el modelo de producción capitalista moderno basado en la producción industrial. Estados y élites en busca de la modernidad vieron en las experiencias de ensanche y modernización de las grandes capitales europeas, un paradigma que respondía a sus necesidades políticas y de clase permeadas principalmente por el liberalismo económico y, mucho más tarde, a fin de siglo, dominadas por el positivismo y la ciencia.

En términos materiales, este nuevo paradigma de ciudad se manifestó a través de un diálogo entre dos espacios muy diferentes que transformaron profundamente su estructura urbana y al mismo tiempo la definieron como el símbolo de la modernidad de una época. El primero de esos dos grandes espacios fue el antiguo casco fundacional que hasta la primera mitad del siglo XIX se distinguió por conservar la tradicional traza urbana colonial basada en un damero central. Su paisaje era el de una ciudad clerical, bañado de cúpulas de templos, monasterios, abadías, atrios y claustros. Durante las décadas ulteriores, este antiguo casco fue objeto de diversas obras de modernización, siendo su ensanche una de las más importantes.

¿Qué era el ensanche? En algunos casos como el de la ciudad de Lima, el casco antiguo se encontraba rodeado por una muralla: ésta se demolió y se planearon la apertura y alineación de nuevas calles y avenidas. En otro caso, como el de la ciudad de México, el casco viejo se encontraba resguardado por garitas, acequias y zanjas de agua, aquí las primeras se demolieron y las últimas se cegaron. En ambos casos estas obras liberaron al casco viejo de su encierro y permitieron el ensanche de sus límites espaciales a través de la urbanización, ya fuese en la forma de fraccionamientos habitacionales, áreas fabriles, nodos de transportes, plazas y alamedas. Esa apertura material del espacio también representó una ruptura con el pasado más tradicional de la ciudad y con el antiguo orden social impuesto durante los siglos de la Colonia manifestado en la forma de la ciudad.

La modernización del casco viejo también se caracterizó por la introducción de servicios públicos y privados como la electrificación, el sistema de drenaje y agua potable, la remoción e higienización de las plazas públicas, la construcción de nuevos espacios para el

ocio, el comercio, la pequeña industria, el trabajo y los servicios financieros. Al mismo tiempo se introdujeron nuevos medios de transporte como las líneas electrificadas del tranvía, se construyeron estaciones de ferrocarril, se mejoraron las comunicaciones a través de las líneas telefónicas y la puesta al día de las líneas del telégrafo. La arquitectura fue otra manifestación espacial de esta modernización, sobre todo a través de la utilización de nuevos materiales derivados de la industria para la construcción de edificios, estaciones, pasajes y demás estructuras basadas en el hierro, el vidrio y el hormigón.

El otro gran espacio con el cual el casco viejo mantuvo la dialéctica que definió la nueva ciudad moderna industrial fue la zona periférica inmediata a éste, los lugares donde se fueron asentando las industrias, los complejos de servicios y los nodos de transporte, pero sobre todo los fraccionamientos construidos para la residencia de los miembros de la oligarquía nacional que otrora habitaron el casco viejo, para los emprendedores extranjeros y para el creciente número de obreros. Estas formas de urbanización eran nuevas para la época y consideradas modernas en tanto que rompían con dos paradigmas bien arraigados en las ciudades de América Latina. Por un lado transformaron la forma tradicional de habitar el viejo casco, al mismo tiempo que desplazaban a los detentores del poder económico y político a un lugar fuera del centro de la ciudad. Por otra parte, para la construcción de esos nuevos espacios se emplearon técnicas y conocimientos que recientemente se habían desarrollado en las grandes capitales industrializadas del Noroeste de Europa y de la costa Este de Estados Unidos. En algunos casos de América Latina, todo ello se puso en marcha sobre los antiguos terrenos que, hasta antes de su urbanización, no formaban parte propiamente de la ciudad sino de las haciendas, pueblos de indios y fincas rústicas del Clero católico.

En síntesis, la modernización del casco viejo, su apertura a través del ensanche, la producción de espacios fuera de sus antiguos límites bajo los nuevos paradigmas urbanísticos de la separación de las clases urbanas, así como la inserción de infraestructuras y tecnologías industriales en el territorio, son ejemplos concretos del desarrollo de lo que podemos llamar la *ciudad moderna industrial*. Sin embargo, detrás de este largo proceso de transformación espacial, estuvieron presentes diversos factores como la intensificación del modo de producción capitalista en Europa basado en la industrialización, el cual necesitó de materias primas extraídas de los territorios periféricos latinoamericanos controlados por las oligarquías

nacionales y extranjeras a través del *orden neocolonial*.⁷ Esto produjo un rápido proceso de enriquecimiento de las oligarquías que se manifestó en la generación de nuevos mercados de consumo de productos industriales. Al mismo tiempo, con la incorporación de conocimientos innovadores y de las nuevas tecnologías, los medios de producción del capitalismo moderno se articularon para desarrollar un lento proceso de industrialización dentro y en los alrededores de estas ciudades capitales, modificando en cierta medida su estructura urbana.

Además del liberalismo económico, otro factor que contribuyó de manera importante en la conformación de la ciudad moderna en la región fue el liberalismo político que promovió en sus constituciones y en sus reformas las desamortizaciones y la adquisición de la propiedad privada, especialmente la propiedad individual de la tierra. Esta idea era contraria a las formas más tradicionales de propiedad y gestión territorial heredadas del régimen colonial como las tierras comunales, los bienes y tierras de la iglesia, los pueblos de indios e incluso la gran propiedad agraria de las haciendas. Paulatinamente todas ellas se fueron diluyendo en la política de liberalización del mercado de la tierra, pasando en primera instancia a manos de los nuevos emprendedores y especuladores inmobiliarios. En los casos de las tierras y bienes que se encontraban dentro del viejo casco fundacional de la ciudad, estos nuevos propietarios las utilizaron para montar pequeñas industrias, casas comercializadoras de diversos productos modernos y oficinas de precarios servicios financieros, generando cambios importantes en las actividades económicas del casco de la ciudad, así como movimientos habitacionales entre su población habitual. Pero sin duda la transformación más relevante a partir de las desamortizaciones fue el cambio del tradicional paisaje clerical a uno donde dominaba el comercio. Por otra parte, de las tierras que circundaban el viejo casco, muchas de ellas comenzaron a fraccionarse en pequeñas propiedades privadas que después se vendieron a individuos de diferentes clases sociales.

Finalmente, el desarrollo de ciertas ideas y técnicas aplicadas a las grandes ciudades de Europa durante la época, tuvieron un papel relevante en la puesta en marcha de la modernización de los viejos cascos de las capitales latinoamericanas, así como en la expansión espacial de sus límites. Las experiencias previas de modernización y ensanche de las ciudades

⁷ Tulio Halperín Donghi, *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid: Alianza, 1998, especialmente véase “Surgimiento del orden neocolonial”, pp. 227-305, y “Madurez del orden neocolonial”, pp. 309-390.

europeas como Madrid, Barcelona, Bruselas, París, Viena, Berlín o Londres, fueron claves en la formación de los imaginarios de modernización urbana tanto del Estado y sus dirigentes políticos, como de las oligarquías y los nuevos emprendedores y empresarios capitalistas en América Latina, todos ellos dominados principalmente por la búsqueda del progreso material.

Hasta ahora hemos desarrollado una introducción acerca del tema central de esta investigación así como de la tradición de estudios urbanos de la modernización en la cual se inscribe, sin embargo también considero pertinente describir un breve panorama acerca del desarrollo en el tiempo de la diversidad de estudios de historia urbana y de las ciudades que dominaron la historiografía durante buena parte del siglo XX.

La historia urbana discute y centra su atención en la conformación de las ciudades y en sus procesos de urbanización a través del tiempo. La historia urbana como campo especializado de la historia no fue entendido como tal sino hasta la década de 1960, sin embargo, sus estudios se han nutrido de diversos planteamientos epistemológicos y metodológicos provenientes, tanto de las ciencias sociales, como de las diferentes tradiciones historiográficas desde por lo menos el último tercio del siglo XIX, aunque de manera más importante, fue durante la segunda mitad del siglo XX cuando se delineó un camino más claro dentro de las investigaciones históricas que tienen como objeto de estudio la ciudad.⁸

A finales del siglo XIX los historiadores franceses Denis Fustel de Coulanges y Gustave Glotz, comenzaron a abordar de manera pionera los estudios de las ciudades. Sin embargo, sus obras sobre las urbes antiguas han sido consideradas más cercanas a la perspectiva de la historia económica y social.⁹ Otro momento importante para la conformación de los estudios históricos sobre la ciudad se dio durante las primeras décadas del siglo XX. Sociólogos urbanos y geógrafos como Robert Park, Lius Wirth y Ernest Burgess, fueron quienes aportaron el giro espacial al estudio de la historia de la ciudad a través de la

⁸Arturo Almandoz, Aproximación historiográfica al urbanismo moderno en Venezuela. El tema de las ciudades en el pensamiento, en José A. Rodríguez (ed.), *Visiones del oficio. Historiadores venezolanos en el siglo XXI*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Comisión de Estudios de Postgrado-FHE, Fondo Editorial Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, 2000, pp. 211-231.

⁹Arturo Almandoz *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio-Universidad Simón Bolívar, 2008, Cap.2.

fundación de la Escuela de Chicago, desde donde produjeron estudios urbanos fuertemente influenciados por las ideas de George Simmel así como por los aportes de la geografía de Friedrich Ratzel.¹⁰ Si bien estos trabajos no son historiografías, sí son considerados importantes en tanto que comenzaron a darle mayor relevancia al elemento de la espacialidad y al de las relaciones sociales en la ciudad como una fuente importante para su análisis histórico.

Por otra parte, la escuela francesa también desarrolló importantes aportaciones para el estudio de la historia urbana durante la primera mitad del siglo XX. En estos aportes fueron relevantes las obras de Marcel Poete, Pierre Lavedan y Patrick Geddes -éste último a pesar de ser escocés fue considerado exponente de la tradición francesa-. Heredero del desarrollo de esa escuela francesa, ya en la segunda mitad del siglo XX, fue el estadounidense Lewis Mumford quien escribió la obra *The City in History*,¹¹ la cual marcó los inicios de una historia urbana mucho más analítica y *espacializada*, centrada sobre todo en los procesos de urbanización ligados a la segregación social en las ciudades. En esta misma década se consiguió desarrollar un cierto nivel de especialización dentro de los estudios históricos de las ciudades, particularmente entre los herederos de las enseñanzas estructuralistas de la Escuela de los Anales de Fernand Braudel y de la escuela francesa de Geografía Humana del occitano Paul Vidal de la Blache.¹²

A finales de la década de 1970 logró consolidarse una historiografía urbana mucho más compleja que abrevaba de otras ciencias sociales, sobre todo en este momento comenzaron a realizarse las primeras obras de historia urbana comparada entre ciudades. En este sentido, el historiador y sociólogo Gideon Sjoberg lanzó las primeras propuestas que incluían el análisis socio-demográfico, el territorial y el económico de manera comparada. Esta forma de escribir

¹⁰Grafmeyer, Yves e Issac Joseph (comp), *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'ecologie urbaine*, París: Editions Du Cham Urbaine, 1979.

¹¹ Lewis Mumford, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York: Harcourt Brace and World, 1961. 610p.

¹² Almandoz, Entre libros de historia urbana..., Cap.3.

la historia urbana fue ampliamente aceptada en las academias estadounidenses e inglesas, lo cual marcó el paso para la consolidación de este campo de estudio.¹³

Durante la década de 1980 la historia urbana se nutrió de los planteamientos posmodernistas y de la microhistoria urbana que ya se habían desarrollado unos pocos años antes en Italia y en Francia. Estos planteamientos posmodernistas abrieron la puerta hacia la búsqueda e interpretación de nuevas fuentes que hablaran sobre las ciudades, en particular, tomó relevancia el análisis del espacio urbano a partir de los estudios culturales. En América Latina, esta tradición sobre la historia de las ciudades tomó particular importancia durante la década de 1980 y 1990, dando lugar al desarrollo de nuevas perspectivas sobre el abordaje de la historia urbana a través del análisis culturalista. Más aún, a través de la relectura de los supuestos marxistas que realizaron diversos autores como el filósofo y geógrafo Henri Lefebvre, y David Harvey, en sus interpretaciones sobre el desarrollo de la ciudad moderna a partir del proceso de industrialización del siglo XIX.¹⁴

Estas aproximaciones tienen particular relevancia dentro de nuestra investigación, especialmente porque aportan una parte del andamiaje teórico que refuerza la idea de la ciudad moderna industrial de la que hemos venido hablando, sin embargo, no pretendemos limitarnos a lo dicho por estos autores sino más bien interpretar algunas de sus ideas con el propósito de ampliar y flexibilizar nuestra propia propuesta conceptual, pues entendemos que las ciudades no son homogéneas y que todas guardan sus particularidades históricas y espaciales. Por otra parte, las propuestas de estos mismos autores abonan a esclarecer la concepción misma del *espacio urbano* que recurrentemente aparece en esta investigación.

La noción de espacio urbano de la que aquí se habla, no se limita a una simple localización de las cosas materiales en un gran contenedor que sería la ciudad. Para esta investigación el espacio de las ciudades occidentales después de la Revolución industrial, es la manifestación material y simbólica de una sociedad organizada a partir del modo de

¹³ Almandoz, Entre libros de historia urbana..., Cap. 3; Véase también Gideon Sjoberg, “The origin and evolution of cities”, en *Scientific American (New York)*, Vol. 213, 1965, pp. 55-63; y Sjoberg, *The preindustrial city: past and present*, Illinois: Free Press, 1966.

¹⁴ Waldo Vila Muga, “Visiones historiográficas de la ciudad en América Latina. Reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile”, en *REFA (Argentina)*, Año 2, N° 2, 2011, pp. 55-68.

producción capitalista industrial. El espacio de las ciudades es producido por la sociedad en tanto que lo crea materialmente para fines específicos, lo organiza bajo lógicas capitalistas modernas, y, en él, la sociedad misma reproduce las relaciones de clase estructuradas por el modo de producción capitalista.¹⁵

La idea de ciudad moderna que aquí nos interesa rescatar se entiende como el resultado y la expresión territorial de un amplio proceso histórico de relaciones sociales y de fuerzas en buena medida ligadas al sistema dominante de producción capitalista. De esta expresión territorial se desprenden también las contradicciones propias de la estructura de clases por la cual ha venido funcionando dicho modo de producción. Estas contradicciones son visibles en la morfología de su espacio urbano y de forma paralela la han modelado desde por lo menos el inicio del proceso de industrialización que indujo a la urbanización moderna hace ya más de siglo y medio.¹⁶

Algunas de estas contradicciones que se manifestaron espacialmente van desde la fragmentación de la ciudad en un orden monopolizado por las relaciones de poder, la acumulación del capital y la lucha de clases, así como por las desigualdades sociales y de acceso a la vida urbana que éstas mismas generan. El territorio de las ciudades que ha sido fragmentado desde el siglo XIX para ser comprado y vendido como propiedad privada, ha sido objeto de estrategias múltiples entre las empresas y el Estado, basadas e instrumentadas a través de las ciencias modernas del urbanismo y la arquitectura.¹⁷

Consideramos igualmente importante clarificar que en adelante hablaremos del urbanismo y la planificación urbana como una técnica y como una ideología utilitaria para el sistema de producción capitalista y de las clases dominantes urbanas para regular las contradicciones que éste mismo ha generado desde la expansión de la ciudad moderna a partir

¹⁵Henri Lefebvre, *The production of space*, Oxford: Blackwell Publishing, [1974] 2005, pp. 68-168.

¹⁶ Henri Lefebvre, *Industrialization and urbanization*, en *Writings on cities*, Massachusetts: Blackwell Publishing, 1996, pp. 65- 85; Véase también David Harvey, *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Michigan, John Hopkins University Press, 1985, pp. 60- 65.

¹⁷ Henri Lefebvre. “La producción del espacio”, en *Papers: revista sociológica (Catalunya)*, 1974, núm. 3, pp. 219-229.

del gran proceso de la industrialización durante el siglo XIX.¹⁸ Así bien, la función que se le ha asignado al urbanismo y que ha desarrollado en torno a la historia de la ciudad moderna, ya sea apropiándose del discurso científico y convirtiéndolo en ideología, o a través del poder que el Estado y el capital privado le han detentado, es organizar y estructurar funcionalmente el territorio y la vida urbana en razón de los intereses de esta clase.¹⁹

En este punto valdría la pena preguntarnos qué manifestaciones técnicas e ideológicas específicas tuvieron las primeras aplicaciones de la planeación urbana y del urbanismo en las ciudades modernas industriales de Europa. Otra pregunta que parece pertinente es si esas experiencias tuvieron algún impacto en la transformación de las ciudades latinoamericanas menos industrializadas, o al menos en el imaginario modernizador de sus gobernantes y de sus élites locales. Empecemos entonces hablando de las primeras experiencias en las grandes capitales europeas de la época.

El paradigma de ciudad moderna industrial que se desarrolló durante el siglo XIX en Europa, fue el planteamiento de una configuración urbana y arquitectónica asociada a la cultura y a los valores de las élites dirigentes en ascenso a partir de la adopción de los esquemas políticos y económicos del liberalismo. Especialmente, esta configuración urbana de una clase y de unas ciertas representaciones culturales, se materializó en los diferentes esquemas de ensanche que se desarrollaron fuera de los antiguos cascos medievales de las principales ciudades europeas, tomando como principal modelo de difusión el Plan de ensanche y modernización de París, encargado por Napoléon III para su proyección y su desarrollo al arquitecto y urbanista Eugéne Haussman entre los años 1851 y 1869.²⁰

Otra experiencia interesante que entretejió la técnica, el desarrollo de la clase burguesa y la ideología, fue la del ensanche de la ciudad de Viena, mejor conocido como *Ringstrasse*, la cual operó a partir del derribo de las antiguas murallas del casco antiguo y avanzó hacia la

¹⁸ Manuel Castells, La política urbana, en *La cuestión urbana*, México: Siglo XXI, 1988, pp. 289- 326.

¹⁹ Henri Lefebvre, Filosofía de la ciudad e ideología urbanística, en *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Península, 1969, pp. 59- 62.

²⁰ Roberto Segre, Las arquitecturas urbanas y arquitectónicas de los países europeos en la etapa de la Revolución industrial, en *Arquitectura y urbanismo modernos: capitalismo y socialismo*, La Habana: Arte y Literatura, 1988, pp. 15- 35.

urbanización de las nuevas áreas disponibles. En esta experiencia de modernización de la segunda mitad del siglo XIX, la burguesía austríaca en ascenso estableció lazos políticos y económicos importantes con la aristocracia monárquica, lo cual tuvo implicaciones importantes en el desarrollo de una cultura artística sin precedentes en la Europa decimonónica. Al mismo tiempo, estas condiciones dieron origen al desarrollo de un plan maestro urbano y arquitectónico que representaba los intereses de esta nueva clase, sus valores y la cultura burguesa que se estructuró y se afianzó durante el fin de siglo en Viena bajo los esquemas de la economía liberal. Sin embargo, aunque los esquemas económicos liberales adoptados por la monarquía dual del Imperio Austro-Húngaro generaron una importante acumulación de poder y de capital en la clase burguesa, buena parte del poder político seguía siendo ostentado por la vieja aristocracia. Estas particulares condiciones históricas en la ciudad de Viena se verían reflejadas en la segmentación de la ciudad a partir del desarrollo del modelo urbano promovido por la nueva burguesía y la frivolidad de sus valores, los cuales, distaban mucho de sus pares liberales en Francia y en Inglaterra.²¹

Si bien las condiciones históricas entre las diversas ciudades que experimentaron transformaciones modernizadoras tienen sus particularidades, parece posible la comparación entre casos que en lo general muestran similitudes dentro del proceso de producción de una ciudad moderna durante el siglo XIX. En el caso de Latinoamérica, existieron condiciones económicas y políticas que permitieron la proyección del crecimiento urbano más allá de los centros tradicionales de sus ciudades capitales, especialmente durante los regímenes de Orden y progreso finiseculares. Estos primeros ensanches y modernizaciones, materializaron en el espacio urbano el tiempo, la cultura y los valores de una pequeña clase de la oligarquía que comenzaba a surgir entre los diferentes contextos nacionales de la época, especialmente en los Estados fincados sobre las ideas de la economía liberal.

Así, casos como el de la modernización de la ciudad de Quito, Ecuador, a finales del siglo XIX y las primeras dos décadas del XX, fueron ejemplos del desarrollo de una serie de imaginarios sobre el mito europeo de la modernidad. Este mito hallaba terreno fértil entre las oligarquías agroexportadoras locales y se manifestó a través del espacio urbano donde sus clases dirigentes imaginaban una capital a la par de los nuevos paradigmas de la economía

²¹ Véase Carl Schorske, *Fin-de-siècle Vienna: politics and culture*, New York: Vintage Book, 1980.

liberal, proyectando la construcción de nuevas plazas públicas, jardines, museos, así como la práctica de nuevas pautas culturales ligadas a la vida urbana moderna. Sin embargo, la inserción del paradigma de la planeación urbana moderna, así como la adopción de una nueva cultura urbana burguesa – sin necesariamente existir una burguesía industrial consolidada en estas sociedades-, se enfrentó finalmente con la realidad de las ciudades copadas de intereses de otros grupos más tradicionales y con menos interés modernizar la ciudad.²²

Los casos de estudio de esta investigación también son dos ciudades capitales de América Latina que tuvieron sus procesos de modernización urbana de mayor intensidad durante las últimas décadas del siglo XIX y la primera del XX bajo sus regímenes de Orden y progreso. Una de las justificaciones metodológicas que hacen interesante el estudio de estos dos casos es la vasta historia previa al desarrollo de la esas modernizaciones. Entre esa vasta historia previa es posible identificar una serie de paralelismos muy generales que además las distinguen de otras ciudades de la región. En los actuales territorios de la ciudad de Lima y de la ciudad de México se desarrollaron importantes centros urbanos anteriores a la fundación de las ciudades coloniales. La ciudad de México se funda en el año 1521 y la de Lima pocos años después, en 1535. Estas dos ciudades funcionaron durante alrededor de trescientos años como el anclaje territorial de la administración, la economía y la política de los virreinos de la Nueva España y del Perú, respectivamente. Durante estos siglos de dominación colonial, estas ciudades desarrollaron una estructura urbana que hasta cierto punto era equiparable. Sin embargo lo más importante es que al promediar el siglo XIX, ya en tiempos de las Repúblicas independientes, estas dos ciudades seguían manteniendo una forma espacial organizada principalmente alrededor del núcleo fundacional donde dominaba un paisaje clerical. Esta investigación profundizara precisamente en el determinante proceso de transformación espacial que se desarrolló durante las siguientes décadas y hasta la primera del siglo XX.

La estructura sobre la que desarrollaré el texto de esta investigación comprende tres capítulos y unas conclusiones finales. El Capítulo I muestra un contexto histórico con algunas de las condiciones políticas, económicas y sociales que tuvieron lugar durante la segunda mitad del siglo XIX en la región pero específicamente en México y en el Perú. En ambos

²² Ernesto Capello, *City at the Center of the World: Space, History, and Modernity in Quito*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011.

casos, el objetivo central del texto será introducirnos en un marco de referencia orientado a comprender el desarrollo en el tiempo de nuestros casos de estudio. El Capítulo II reconstruye los aspectos generales del fenómeno de modernización y expansión urbana que vivió la ciudad de Lima previo al inicio de la Guerra del Pacífico, en los años la Reconstrucción de la patria y especialmente durante buena parte del periodo conocido como la República oligárquica, entre los años 1895 y 1910. El Capítulo III reconstruye los aspectos generales del proceso de modernización y expansión de la ciudad de México durante el Segundo Imperio Mexicano, los años de la República restaurada y durante el régimen porfirista, especialmente entre los años 1895 y 1910. Finalmente presentaré unas conclusiones generales que intentaran regresar sobre los temas desarrollados a lo largo de esta introducción.

Para la producción de la información que ha nutrido este estudio, se realizó la búsqueda y consulta de fuentes primarias y secundarias: Planes reguladores de las ciudades, proyectos de urbanización de la iniciativa privada y del Estado, descripciones e informes técnicos de concesiones estatales a particulares, comunicaciones internas entre oficinas y dependencias de Estado, decretos presidenciales y ordenanzas legislativas, cartografía histórica y registros visuales como fotografías, así como bibliografía diversa, tanto en la ciudad de Lima como en la ciudad de México. Los archivos que se han consultado para obtener las fuentes anteriores los muestro a continuación.

En la ciudad de Lima, Perú:

- Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904 del Archivo histórico del Congreso de la República del Perú.
- Catálogo de mapas y planos del Archivo de la Biblioteca Nacional del Perú.
- Archivo y biblioteca del Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Archivo histórico y biblioteca de la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Archivo y biblioteca del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

En la ciudad de México:

- Archivo Histórico de la ciudad de México.

- Mapoteca Manuel Orozco y Berra del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- Fondo Casasola de la Fototeca Nacional INAH.
- Archivo de la Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico - inmueble del INBA.
- Archivo de la coordinación nacional de monumentos históricos del INAH.

Capítulo I

*“Dos regímenes de Orden y progreso en América Latina:
el Porfiriato en México y la República oligárquica en el Perú”.*

Introducción

En el presente capítulo describiré un contexto histórico general sobre las condiciones políticas, económicas y sociales que tuvieron lugar durante los años 1895 y 1910 en México y en el Perú. En el primer apartado de este capítulo, mostraré un panorama de antecedentes geopolíticos y económicos que se manifestaron en las jóvenes repúblicas hispanoamericanas durante buena parte del siglo XIX y que son relevantes para comprender la ulterior estructuración de los regímenes de Orden y progreso en algunos países de la región. Este tipo de regímenes comenzaron a constituirse a finales del siglo XIX en un intento por dar forma y estabilizar política, económica y socialmente a diversos Estados de la región. Muchas de las naciones donde se constituyeron este tipo de regímenes, se vieron dominadas desde sus independencias por varias décadas de inestabilidad económica y política, muchas veces vinculadas al reacomodo geopolítico de sus fronteras y al intervencionismo de nuevas potencias extranjeras. En el segundo y tercer apartado del capítulo me centraré en mostrar las particularidades de estos regímenes de Orden y progreso: para el caso específico de México, nos situaremos en el periodo conocido como El porfiriato, en el caso del Perú, hablaremos de la República oligárquica. En sendos regímenes esencialmente nos interesa describir los cambios y la consolidación de ciertos aspectos de las esferas política, económica y social que consideramos tuvieron particular relevancia en la generación de un contexto propicio para la intensificación de las modernizaciones de sus ciudades capitales.

1.1- América Latina en la segunda mitad de siglo XIX.

Durante las décadas posteriores a las guerras de independencia de los territorios hispanoamericanos, las nacientes repúblicas tuvieron que enfrentar la compleja tarea de reorganizar el paradigma de un nuevo Estado. Por más de medio siglo el conflicto y la inestabilidad fueron la sombra de tan difícil menester. Estos conflictos estuvieron ligados a diversas condiciones y factores: por una parte, a las dinámicas internas de los países de la

región, especialmente nos referimos a la divergencia de intereses entre las clases dirigentes; por otra parte, a la reorganización del poder entre imperios y potencias que a escala global comenzaron a tejer nuevas redes económicas, políticas y bélicas. Las manifestaciones de esta reorganización del mundo occidental muchas veces tuvieron como escenario el subcontinente americano, repercutiendo de manera importante dentro de la vida de las nuevas repúblicas hispanoamericanas.

Uno de los conflictos internos más evidentes durante aquellas décadas, fueron las pugnas intestinas entre las diferentes facciones políticas liberales y conservadoras compuestas principalmente por criollos y aristócratas, así como por su rechazo o comunión con las dirigencias del Clero católico, -vale decir que éste último, todavía hasta mediados de siglo mantenía un importante poder político y territorial dentro de la vida nacional-. En estas jóvenes repúblicas, se había producido una revolución política a partir del cambio de la monarquía católica por los principios liberales de la soberanía de sus pueblos. Sin embargo, esa revolución no supuso cambios estructurales, ni en la economía, ni en la generación de un nuevo tipo de relaciones entre las clases sociales que conformaban el amplio mosaico de las sociedades latinoamericanas. La revolución política a la que habían asistido estas repúblicas podría leerse más bien como la vieja aspiración de la aristocracia criolla para auto-gobernarse dentro de un sistema oligárquico, teniendo como base para ello la enorme masa de mano de obra coaccionada de muy diversas formas, así como por los derechos autoproclamados mediante las reformas liberales sobre la propiedad de la tierra. Estas les permitirían legítimamente la explotación del territorio principalmente a través las actividades extractivas de materias primas.²³

En buena medida, las economías latinoamericanas de mediados del siglo XIX se fundaron en lo que Tulio Halperín llamó *el orden neocolonial* con las metrópolis europeas. Estas últimas se encontraban en pleno desarrollo y diversificación de los procesos industriales alimentados por la acumulación e inversión de capital. Dicha acumulación fue fruto del binomio clásico de la economía liberal: por una parte, compra de materias primas a bajo costo

²³ Edwin Williamson, “Búsqueda del orden: conservadores y liberales en el siglo XIX”, en *Historia de América Latina*, México: Fondo de Cultura Económica, 2013, pp.233-282.

a los países periféricos, y por la otra, exportación e introducción de productos manufacturados en los nacientes mercados domésticos hispanoamericanos y de otras regiones del mundo. La ampliación del espacio económico en Latinoamérica se desarrolló, en buena medida, a partir de algunas innovaciones del transporte marítimo ligadas a la consolidación y frecuencia de las rutas atlánticas y del Pacífico -esta última ruta fue favorecida por la fiebre el oro en la costa Oeste de los Estados Unidos-. Tal dinámica activó de forma intermitente las relaciones comerciales, casi unidireccionales, entre los territorios interiores y sus costas, especialmente en los casos de México, Argentina, Uruguay y Venezuela. Al mismo tiempo, esta ampliación del espacio económico comenzó a rediseñar el mapa de la hegemonía portuaria de los países latinoamericanos y de la región, poniendo en la escena particularmente a ciudades portuarias de la costa del Pacífico chileno, peruano y la actual región panameña. Esta última, integrada a las rutas de comercio de las metrópolis a través del ferrocarril interoceánico construido con capital estadounidense.²⁴

Estas condiciones mostraron una tendencia más o menos visible entre muchos de los países de la región, los cuales basaron fuertemente su economía en la mono-exportación y en la explotación de materias primas, construyendo espejismos de sostenibilidad económica y acumulación de capital entre sus clases dirigentes, fenómeno propio del extractivismo que al paso del tiempo, llevaría a catástrofes socioeconómicas nacionales mayúsculas. Caso emblemático de este tipo de desarrollo fue el del Perú a partir de la década de 1840, cuando una élite urbana, la mayoría integrada por extranjeros, comenzó la explotación masiva del guano que se exportaba hacia países europeos, los Estados Unidos y Australia, y el cual era utilizado como fertilizante agrícola. Esta explotación se mantuvo en el tiempo hasta 1879 cuando detonó la Guerra del Pacífico. A lo largo de esas cuatro décadas existió una importante acumulación de capital que permitió el desarrollo de una clase urbana limeña que asumió la dirigencia económica del país. Esta nueva clase mantenía estrechos lazos económicos con los terratenientes en las provincias interiores, relaciones que les permitieron la libre extracción y comercialización, tanto del guano, como de otras materias primas que eran exportadas hacia las metrópolis industrializadas. Sin embargo, buena parte del capital acumulado no tuvo

²⁴ Tulio Halperín, “Surgimiento del orden neocolonial”, en *Historia contemporánea de América Latina*, (Madrid: Alianza, 1998), pp. 227-276.

mayores repercusiones en la vida económica del país, en parte, debido a que la naciente clase urbana no tenía conciencia del papel que podía desempeñar a través de la inversión de sus ganancias en generar condiciones para la industrialización, pero también porque durante las primeras tres décadas de la explotación del guano, el Estado peruano no tuvo la capacidad para asumir una política clara acerca de quién debería explotar este bien, hacia dónde debería direccionarse el mercado del mismo, y de qué forma podrían invertirse los capitales generados de su explotación. No fue sino hasta 1865 bajo el mandato del presidente Mario Ignacio Prado, cuando estas ideas comenzarían a tomar forma a través de las reformas dictadas por el gobierno con el fin de convertir la explotación del guano en un proyecto de la nación peruana, que sin embargo, hasta ese momento seguía siendo un país mono-exportador. Para la década de 1870 ya se veía la decadencia de la extracción del guano y la crisis geopolítica que se avecinaba con la devastadora Guerra del Pacífico.²⁵

En ese contexto bélico que tuvo lugar en el corazón del mundo andino, valdría la pena entrar a describir las condiciones de la esfera geopolítica y la guerra de las jóvenes repúblicas latinoamericanas, el cual fue particularmente complejo. Empezaremos aclarando que dentro de la diversidad de conflictos bélicos a los que asistieron estos Estados de la región, podemos identificar dos escalas espaciales sobre las que se desarrollaron.

La primera de ellas corresponde a la escala global a partir de la cual el reacomodo geopolítico y del poder entre las potencias europeas y los Estados Unidos, tuvo sus manifestaciones inmediatas a través del intervencionismo extranjero en los territorios de las nuevas repúblicas, condicionando en buena medida a Estados enfocados durante varios años a la defensa bélica para conservar lo recientemente ganado al Imperio español. En el hemisferio Norte, México se enfrentó a la invasión de los Estados Unidos en 1847 perdiendo alrededor del cincuenta por ciento de su territorio. Caso paradigmático también fue el de la intervención francesa entre 1862 y 1867, con todas las oposiciones políticas que ésta última encontró tanto en Francia como dentro del mismo cuerpo de oficiales expedicionarios,²⁶ y que esparció su

²⁵ Paul Gootenberg, *Imagining Development. Economic ideas in Peru's Fictitious Prosperity of Guano, 1840-1880*, Berkeley: University of California Press, 1993.

²⁶ Jean Meyer, "Las oposiciones francesas a la Expédition du Mexique", en *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 451-479.

experiencia a la política exterior de otras naciones en América del Sur, exacerbando las primeras reacciones nacionalistas entre los pueblos de estos Estados. De la misma forma, en América del Sur en 1864 el decadente Imperio español intentó posicionarse frente al poder político y económico que habían venido adquiriendo los Estados Unidos en la región, llevando la guerra contra Chile y el Perú a los puertos de Valparaíso y El Callao respectivamente.²⁷

Por otra parte, en la escala internacional dentro de la región latinoamericana, muchas de estas repúblicas asistieron de manera casi forzosa al reacomodo geopolítico de sus territorios limítrofes a través de la guerra con sus vecinos. Fenómeno que no fue excepcional de América Latina sino más bien propio de buena parte del mundo occidental que durante el siglo XIX vio nacer y consolidarse a muchos de los actuales Estados nacionales con sus territorios. La mayoría de los casos fueron conflictos que obedecieron a la necesidad de los nuevos Estados latinoamericanos de expandir sus fronteras hacia los territorios que ofrecían ventajas comerciales a través de las vías de comunicación fluviales y costeras, o con recursos naturales sumamente valorados por las economías exportadoras dispuestas a hacer la guerra para tenerlos bajo su control. Lo que a finales del siglo XIX el geógrafo Friedrich Ratzel llamó *Lebensraum*.²⁸

Algunas de estas campañas bélicas fueron realmente destructivas y particularmente violentas por desiguales. El caso del Paraguay después de la Guerra de la Triple Alianza, emprendida en su contra por las élites liberales del Imperio de los Braganza en Brasil, así como por las de Argentina y Uruguay entre 1864 y 1870, es paradigmático puesto que el país guaraní siguió manifestando los estragos de la pérdida de su territorio, de la disminución de su población, así como de sus medios de producción hasta ya bien entrado el siglo XX.²⁹

²⁷ Rafael Sagredo, “Guerra y honor nacional. Chile y Perú contra España (1864-1866)”, en *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 313-337.

²⁸ Joan Nogué, “Geografía Política”, en *Tratado de Geografía Humana*, México: Anthropos; UAM-Iztapalapa, 2006. pp. 202-203; El concepto fue propuesto por Friedrich Ratzel en su obra *Politische Geographie* publicada en 1897 y se refiere al Estado como un espacio vital que requiere de diversos elementos para sobrevivir, para ello deberá expandirse hacia otros territorios a través de la guerra.

²⁹ Luc Capdevila, “La contienda de la Triple Alianza, periféricas e identidades colectivas”, en *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 199-218.

Al otro lado de La Cordillera, particularmente importante para las partes involucradas, fue la Guerra del Pacífico. Librado entre Chile y la alianza peruano-boliviana entre 1879 y 1883, este conflicto geopolítico y bélico se escoró favorablemente hacia el lado chileno a partir de la ocupación y saqueo de la ciudad de Lima entre 1881 y 1883. La guerra llegó a consumarse con grandes consecuencias para ambos bandos: por un lado, se redefinió la triple frontera en el desierto de Atacama, bloqueando la salida del Estado boliviano al Océano Pacífico y privando al Perú de la soberanía sobre la ciudad de Arica, así como de sus antiguos territorios salitreros. Por otra parte, la expansión del territorio chileno hacia el Norte, le permitió la explotación de diversos recursos minerales que todavía hasta los tiempos recientes han tenido gran relevancia para su economía.³⁰

El primer antecedente de la construcción de Estados nacionales en América Latina giró en torno a la conformación de demarcaciones territoriales particulares desde su colonización que posteriormente favorecieron sus revoluciones de independencia sobre estructuras culturales comunes como la lengua y las condiciones sociopolíticas de su población criolla, indígena y afroamericana en relación con las metrópolis europeas.³¹ No fue sino hasta la experiencia de los diversos conflictos que hemos descrito durante la segunda mitad del siglo XIX, cuando comenzó la exacerbación y la construcción de una serie de imaginarios nacionales dentro de las repúblicas latinoamericanas alimentados por el conflicto, ya fuese frente a los intervencionismos de las potencias imperiales o frente a la guerra fronteriza con sus vecinos. Como veremos más adelante estas dos escalas en las que operó el fenómeno geopolítico y bélico en la región condujeron a las primeras manifestaciones de identidad nacional dentro de los Estados latinoamericanos así como un reacomodo de sus economías y de los intereses modernizadores de las élites dirigentes locales.

Intentando hacer un balance general sobre lo presentado como antecedentes a los regímenes de Orden y progreso finiseculares, podemos decir que a través de más de medio siglo de vida de las jóvenes repúblicas latinoamericanas, éstas tuvieron que resolver las

³⁰ Claude Michel Cluny, Atacama. *Ensayo sobre la Guerra del Pacífico, 1879-1883*, México: Fondo de Cultura Económica, 2008. pp. 361-407.

³¹ Benedict Anderson. *Comunidades imaginadas: Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993. Pp. 77-122.

contradicciones propias de una revolución inconclusa en los años posteriores a su independencia. Quizás una de las mayores contradicciones fue el objetivo que incansablemente persiguieron las oligarquías criollas durante todas esas décadas: erigirse como clase gobernante legítima de los nuevos Estados y tener en sus manos la dirección de las economías que funcionaban bajo el orden neocolonial. Objetivo que no conseguirían sino hasta finales de siglo. Políticamente, las nuevas repúblicas fueron fundadas bajo los principios y las ideas de un pensamiento político liberal que reivindicaba las revoluciones atlánticas francesa y estadounidense. Sin embargo estas ideas no echaron raíces sobre hombres y mujeres románticas, por el contrario, fueron incorporadas y desarrolladas de manera superficial en las clases dirigentes que todavía se encontraban bajo los influjos de los valores ibéricos e indígenas más tradicionales, es decir: la autoridad personal, el clientelismo y el patronato.³²

En ese contexto, parecía que las condiciones de feudalidad política, social y económica, aparentemente dejadas atrás junto con el antiguo régimen, simplemente se habían revestido con la nueva seda de las constituciones y las leyes de reforma dictadas por la dirigencia criolla liberal a mediados de siglo. Bajo ese ropaje libertario e individualista, fue posible despojar de sus bienes territoriales a las comunidades indígenas, donde las había, y al mismo tiempo, mantenerles como servidumbre en los nuevos latifundios.³³ Esta última estructura económica ligada a la tierra, pasó a ser la base para la organización de una emergente economía nacional que colonizó a su propio pueblo al servicio de la industria y las finanzas de las metrópolis europeas y estadounidense durante la época republicana, especialmente en las regiones donde grandes extensiones del territorio nacional pasaron a manos de importantes empresas agroproductoras.³⁴

Finalmente, el orden neocolonial, engarzado naturalmente a los territorios americanos y a sus riquezas, no sólo produjo los espejismos y las derrotas en la nueva esfera económica de

³² Williamson, *Historia de América Latina...*, p. 278.

³³ José Carlos Mariátegui, “El problema de la tierra”, en *Siete ensayos de interpretación de la realidad Peruana*, México: ERA, [1928] 1979. pp. 46-93.

³⁴ José Carlos Mariátegui, “América Latina”, en *Mariátegui: Textos Básicos*, Lima: Fondo de Cultura Económica, 1991, Pp. 360-363.

los Estados de la región, si no que al mismo tiempo, fueron décadas de ensayo para las oligarquías nacionales que para finales del siglo XIX se consolidaron a través de la política y la economía de los regímenes de Orden y progreso. Sin embargo, llegado ese momento, dichas élites ya no estuvieron solas en la arena del desmesurado liberalismo económico del cambio de siglo, sino que tuvieron que compartir, y a veces abdicar, frente a la presencia de nuevos actores extranjeros, emprendedores y experimentados librecambistas europeos y estadounidenses que se incorporarían principalmente a las clases urbanas como competidores y como agentes de lo que en aquellos tiempos era la modernidad financiera, tecnológica, especulativa y científica. Este contexto finalmente generó condiciones para el aceleramiento de las modernizaciones urbanas de las capitales de la región, especialmente en los casos de la ciudad de México y de Lima.

1.2- México y el régimen porfirista.

Durante las últimas décadas del siglo XIX la figura de Porfirio Díaz fue la clave del arco sobre el que descansó buena parte del andamiaje político y económico nacional, así como de las condiciones en las que se desarrollaron los diferentes grupos sociales de México. Durante su régimen existió la fuerza capaz de hacer parecer a toda una nación como una tierra de paz, de orden y de progreso no visto desde los tiempos de la conquista española. En realidad, debajo de ese manto de estabilidad política y social se encontraba la única realidad homogénea de la nación, lo que el escritor y periodista John Kenneth Turner llamó el *México bárbaro*.

Desde la toma militar de la presidencia en 1876, Porfirio Díaz se encargó de administrar el poder político nacional a través de la centralización, poniendo en sus manos y a su voluntad todos los niveles de gobierno, desde el ejecutivo en la ciudad de México y hasta las municipalidades estatales. Esto lo logró a través del método, históricamente comprobado, - por ejemplo durante el Imperio posrevolucionario de Napoleón-,³⁵ de designar gobernantes estatales y locales leales a la camarilla política y a la figura misma del presidente. La mayoría de estos gobernantes estatales fueron generales del ejército que habían compartido una vida de batallas junto a Díaz. Ellos mismos a través de su nuevo mando, fueron quienes se encargaron de mantener el orden social y de las regla sobre el funcionamiento de la economía de manera

³⁵ Jane Burbank y Frederick Cooper, “Napoleón”, en *Imperios. Una nueva vision de la Historia universal*, Barcelona: Crítica, 2011, pp. 316-323.

transversal a todos los niveles de gobierno, siempre en razón de la lealtad que le debían a quien los había postrado en ese puesto.³⁶

Aunque México seguía siendo formalmente una república con división de poderes, *El sistema Díaz*³⁷ se encargó de gobernar a todo un pueblo al que le suprimió las elecciones democráticas, la prensa, la crítica y todo tipo de oposición política. Repartió las bondades de la riqueza de todo el territorio entre quienes le guardaban fidelidad, nacionales o extranjeros. Los inversionistas estadounidenses e ingleses fueron los que más aprovecharon del favor del sistema, ya fuese por concesión para la explotación de recursos naturales, o ya fuese para el manejo de la infraestructura del transporte a gran escala. Millones de hectáreas de tierras mexicanas se encontraron en las manos de caciques nacionales y terratenientes extranjeros.³⁸

En la misma línea estratégica del régimen, la iglesia católica como institución y como estructura de poder no fue atacada de manera frontal, en cambio, se le eliminó como potencial enemigo político a través del permiso para ejercer de manera mesurada sus funciones espirituales y sociales. Pero en los hechos, nunca volvió a tener el poder que había amasado hasta antes de las victorias de los ejércitos liberales en la década de 1860 y 1870.³⁹

De esta forma, el régimen que se erigió entre 1876 y los primeros años de la década de 1890 logró establecer condiciones de orden social a través de la centralización del poder político y militar, eliminando facciones y manteniendo la lealtad, ya fuese a través del temor y la violencia o a través de un contrato comercial. Por otra parte, organizó la estructura básica de una economía corrupta y liberal que se movía a la par de la inserción del ferrocarril y las exportaciones hacia el Norte y las costas del país. Con ello, se establecían algunas de las condiciones necesarias de orden que darían lugar a un periodo diferente a partir de los primeros años de la década de 1890. Es en estos años en los que existieron las condiciones de aceleramiento del proceso modernizador que había comenzado desde mediados de siglo, no

³⁶ Alan Knight, *La Revolución mexicana: del porfiriato al nuevo régimen constitucional*, México: Fondo de cultura económica, 2010, pp. 41-44.

³⁷ Eufemismo que utilizó el escritor y periodista John Kenneth Turner para describir el funcionamiento del Estado durante la dictadura de Porfirio Díaz.

³⁸ John Kenneth Turner, *México bárbaro*, México: Porrúa, 2007, pp. 95-109.

³⁹ Knight, *La Revolución mexicana...*, p. 47.

sólo en la ciudad de México, sino en la transformación de diversas esferas ligadas tanto al crecimiento de las ciudades, como del progreso material y de las ideas de modernidad en México.

Durante este régimen de Orden y el progreso, entre los años 1876 y 1910, hubo un periodo que resulta particularmente interesante en términos de las ideas del funcionamiento económico y el progreso material que comenzaron a circular entre los nuevos administradores del Estado, conocidos como “los científicos”. Aún cuando la cabeza del régimen no era precisamente la de un hombre positivista e ilustrado, la madurez y la estabilidad que para estos años había adquirido el Estado en diversos ámbitos, hacía del positivismo y de la ciencia, un irresistible paradigma sobre el cual montar a la nación hacia la senda del mundo occidental de donde éstas ideas habían surgido.⁴⁰ Entre 1895 y 1910, el positivismo enfocado al manejo de las esferas más estratégicas del régimen tuvo un impacto relevante en la idea propia de nación moderna que los dirigentes de la economía y la nueva camarilla política tenían como imaginario. Al mismo tiempo, aquellos intentaron proyectar al interior de sus propios círculos, y hacia las naciones extranjeras, la ficción de un Estado en vías de modernización económica e industrial, así como la imagen de una política interior ligada a las ideas de la ciencia positivista como la receta para un futuro prominente en el concierto de las naciones occidentales. La idea del *artilugio de la nación moderna* descrita por el historiador Mauricio Tenorio, traduce ese espíritu de progreso y modernidad en ejemplos concretos como la participación de México en las Exposiciones universales de París, Chicago y Nueva Orleans, entre los años 1889 y 1900, financiadas con recursos públicos.⁴¹ Como veremos en otro capítulo, estas grandes ferias donde las naciones participantes se mostraban al mundo a través de las innovaciones del diseño y la arquitectura industrial, tuvieron un impacto importante en el desarrollo de la modernización urbana de la ciudad de México.

Los años de cambio comenzaron a partir de 1890 cuando los jefes de la administración de los estados, así como el gabinete militar del régimen, comenzaron a envejecer. El núcleo

⁴⁰ Charles Hale, *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*, México: Fondo de cultura económica, 2002, p. 320.

⁴¹ Mauricio Tenorio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales 1880-1930*, México: Fondo de cultura económica, 1998, pp.13-34.

fuerte de la camarilla de Díaz no sólo vio pasar los años en términos de edad, sino que también su contexto se había estado transformando durante la última década. Las ideas y los métodos ya no eran los mismos que habían conocido durante los tiempos turbulentos. El número de efectivos del ejército se redujo considerablemente debido a la estabilidad política y a diferencia de las décadas pasadas, un ejército tan numeroso ya no era necesario para defender la nación. Por el contrario, Díaz había aprendido a aprovechar muy bien las tecnologías y las infraestructuras del transporte para mantener el país en orden, trasladando pequeñas tropas rápidamente a través del ferrocarril con el fin de apaciguar a indígenas rebeldes o a disidentes políticos. Con ello, el régimen comenzó a prescindir de la camarilla militar envejecida y al mismo tiempo aprovechaba para eliminar competidores políticos entre los viejos generales.⁴²

A partir de 1892 la dictadura se sentía perpetuada y segura. Una vez envejecido un sector del poder, surgieron sus sucesores: los científicos. En sus primeros años, éstos intentaron llevar a cabo diversas reformas para hacer crecer la economía y modernizar al país, pero no prosperaron, en su lugar tuvieron que implementar directamente en el campo sus supuestos de modernidad económica entregando buena parte de los sectores estratégicos como los ferrocarriles, las minas, bancos, servicios públicos, bienes raíces, fábricas textiles y petróleo a extranjeros. Las inversiones directas extranjeras aumentaron 30 veces durante la administración de los científicos entre 1892 y 1910.⁴³

A partir de 1895 y hasta 1910, la fase de cambio sin precedentes para el país parecía consolidada. Esta se manifestó en diversas esferas como la administración estatal, la economía, la composición, crecimiento y distribución de la población, los transportes y la infraestructura, así como en el surgimiento de pueblos, urbanizaciones y polos de actividades ligadas a la industria y a la producción agroalimentaria. En términos materiales, durante este periodo se crean las grandes infraestructuras portuarias, ferrocarrileras e industriales. El acaparamiento del territorio en manos de grandes compañías para su explotación se da a partir de la Ley de terrenos baldíos en 1894. Por un lado, esta ley es la que le permite al Estado ofrecer grandes extensiones de territorio a las inversiones extranjeras ante la imposibilidad de pueblos y pequeños propietarios de comprobar su legitimidad, pasando éstas a manos de la

⁴² Knight, *La Revolución mexicana...*, p. 45.

⁴³ Knight, *La Revolución mexicana...*, pp. 50-54.

nación y después a las de los poseedores de capital capaces de hacerlas útiles en términos de una explotación tecnológicamente moderna. Por otra parte, los grandes hacendados que habían usurpado extensísimas porciones de tierra durante los disturbios de mediados de siglo, aprovechan la Ley de registro de propiedad del mismo año para hacerse legalmente de los límites de sus latifundios. El Estado burocrático comienza a expandirse y a adoptar toda una serie de funciones a las que antes su contraída estructura no se lo permitía. Esto genera una serie de actores modernos que intervienen en diversos rubros de la economía y la administración en todos los niveles, desde el gobierno central y hasta los asuntos menores en las municipalidades. A diferencia de los primeros años del régimen, estos agentes modernos con poder fueron mayoritariamente civiles con cierta formación académica. La población crece y migra desde el Altiplano Central hacia el Bajío, el Golfo y el Pacífico, donde se distribuyen diversas formas de actividad comercial, agropecuaria, industrial y de exportación. Con este primer gran fenómeno migratorio también aparecen en los mapas nuevas localidades que colonizan lo que hasta entonces había sido un territorio nacional bastante distanciado, difuso y despoblado.⁴⁴

Podemos hacer un balance sobre lo expuesto a partir de tres ideas que consideramos centrales: la primera de ellas se refiere a la estabilidad política y social que el régimen dictatorial logró consolidar en el territorio nacional a través de una fuerte centralización del poder y de su ejercicio despótico en todos los niveles de gobierno y esferas, tanto sociales como económicas. Esto, en primera instancia, sólo se logró paulatinamente y con la autoridad moral que la cabeza del régimen tenía sobre el ejército y sus generales. Por otra parte, el contubernio con las élites oligárquicas que tenían en sus manos buena parte de la economía nacional fue otra de las bases sobre las que el orden pudo construirse. Los cacicazgos y las haciendas como elementos que vincularon la política de orden y estabilidad social del Estado, fueron fundamentales para apaciguar al grueso de la población a través de la alienación laboral y la supresión de cualquier garantía básica o derecho civil. Esto último sumado al temor de la violencia ejercida por el ejército y las policías rurales estatales ante cualquier indicio de oposición política sobre el estado de las cosas.

⁴⁴ Francois Xavier Guerra, *Estado y sociedad en México, 1867-1929*, México: El Colegio de Puebla, 1988, pp. 119-174.

Con ese telón de paz, a partir de 1895 fue posible la inserción de un nuevo paradigma positivista y científico sobre la administración del Estado y la nación que redundaría en diversas políticas, las cuales, sobre todo, buscaban la realización del progreso material y la modernidad de la nación mexicana entre las élites, tanto nacionales como extranjeras. Para ello se debía intervenir en sectores estratégicos como la economía, los transportes, la educación y el saneamiento de la población. Es decir, un programa desarrollista que nunca antes se había planteado en tan amplias dimensiones.

Finalmente, a la par de dicho paradigma y de las transformaciones en las diferentes esferas de la sociedad y el Estado mexicanos a finales del siglo XIX y la primera década del XX, podemos introducirnos en la escala local de la ciudad de México e interpretar cómo estas ideas, políticas y dinámicas sociales pudieron tener expresiones concretas en las funciones que desempeñaba en aquel momento la ciudad como epicentro de la nación, pero especialmente, en cómo podemos leer el proceso de modernización urbana ligada al contexto de la época.

1.3- Perú y la República oligárquica.

La Guerra del Pacífico había devastado a la nación peruana durante cuatro largos años. Entre 1884 y 1894, caudillos en el poder y élites terratenientes del interior del país llevaron a cabo un plan emergente de reorganización del Estado y de la economía. En ese plan, el elemento aglutinador era la mano de obra indígena en la cordillera, y la de la creciente inmigración asiática en la costa, los llamados *coolies*. Ese decenio se caracterizó por la depresión económica de la posguerra y la inestabilidad social en muchos sentidos: los levantamientos armados más importantes desde las guerras de independencia tuvieron lugar durante esos años en las montañas de Ancash. Estos fueron protagonizados por comunidades indígenas que se sublevaban en contra de los impuestos y las funciones que el Estado y los terratenientes les imponían bajo el argumento de la reconstrucción de la patria. Entre 1894 y 1895 sobrevino una fugaz pero cruenta guerra civil liderada por el demócrata Nicolás Piérola y su alianza con el Partido Civilista, la cual acabó finalmente con los gobiernos militares y con quienes habían tomado el control del país durante los años de la depresión. El general Cáceres fue vencido en Lima en Marzo de 1895 y tuvo que dejar la presidencia en manos de una Junta de notables que

posteriormente organizó las elecciones de trámite, mismas que ganó el último caudillo del siglo XIX peruano: Piérola.⁴⁵

A partir de ese año estuvieron en el poder los llamados *civilistas* que llevaron a cabo la instauración y consolidación del régimen de Orden y progreso conocido como *La República aristocrática*, término originalmente acuñado por el historiador Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú (1822-1933)*.⁴⁶ Sin embargo, la idea más recientemente planteada para referirse a este periodo de la historia del Perú parece más adecuada: *La República oligárquica*. Este régimen pseudo-republicano se distinguió porque el poder se encontraba en manos de una oligarquía, un grupo reducido de políticos y agentes económicos que controlaban el rumbo de la nación peruana que ya en ese momento se encontraba relativamente estable en términos sociales y económicos, en parte, por el trabajo de recomposición que habían llevado a cabo los caudillos durante los últimos diez años con excesiva mano dura. Esta oligarquía, contradictoriamente, como otras en América Latina, defendía las ideas liberales, el positivismo científico y la modernización del Perú a través del progreso material. El fin último del civilismo en el poder era convertir a la nación de la costa y la cordillera, de los pueblos ancestrales del Tahuantinsuyo, en un regenerado país occidental que estuviese más cerca de los valores y la cultura europea de la época.⁴⁷ Estos anhelos, sin duda, ya se habían extendido entre las élites costeras desde los años del guano y el salitre, pero renacían con el fin de siglo y pasada la depresión de la posguerra.

Algunas interpretaciones historiográficas dicen que el régimen de La República oligárquica era comandado por un grupo de cuarenta familias que dirigían al Perú en casi todas sus esferas estratégicas y que eran propietarios de gran parte del territorio costero cultivable, así como de grandísimas extensiones en la cordillera. Este cerrado grupo de linaje

⁴⁵ Carlos Contreras y Marina Zuloaga, *Historia mínima de Perú*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 202-211.

⁴⁶ Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú (1822-1933): La República aristocrática (1895-1919)*, Lima: El Comercio, 2005.

⁴⁷ Carlos Contreras y Marcos Cueto, *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia y hasta el presente*, Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Pontificia Universidad Católica del Perú; Universidad del Pacífico, 2007, pp. 188-193.

criollo, y con viejas ideas y métodos de explotación sobre la población indígena, sin embargo, se sentía atraído por los imaginarios de la modernidad y el positivismo que hemos mencionado y que más bien la hacen ver como una naciente burguesía, según afirman los más moderados.⁴⁸ Lo que sí queda claro es que el funcionamiento del Estado peruano a través del sistema republicano así como un cierto orden político democrático, no eran del todo sólidos, puesto que el método de explotación y marginación de las mayorías seguía siendo el mismo. Parecía más bien una nueva forma de adecuar al Estado de manera que se flexibilizaran las condiciones que permitirían concretar las metas económicas de clase de la nueva oligarquía, así como sus aspiraciones de forjar una nación moderna.

En la esfera política, durante el último lustro del siglo XIX Perú parecía haber entrado en un raro periodo de consenso entre fuerzas que otrora habían estado en constante conflicto. Eso incluía no sólo a los líderes de los partidos Demócrata y Civilista, sino a las respectivas élites económicas que les respaldaban. Parecía como si la posguerra hubiese removido temporalmente las rencillas para permitir un breve periodo de cierto republicanism oligárquico, en el que las divisiones y poderes del Estado se articulaban en favor de los intereses de estas clases dirigentes con todo y sus diferencias previas a la Guerra del Pacífico.⁴⁹ En ese contexto, la coalición política comandada por Nicolás Piérola comenzó rápidamente a distanciarse de los mandos militares con el propósito de mantener la amenaza del poder militar lejos de los asuntos estatales, sobre todo de los políticos y los sociales. En ese camino, Perú comenzó la era del Estado civilista, el cual pondría manos a la obra casi al mismo tiempo de su llegada al poder, realizando una serie de reformas sobre la constitución de 1860 bajo la cual se regía la república. Por otra parte, se reformaron los códigos civiles con el propósito de, por un lado, apaciguar el amplio descontento entre la población por el cobro de los impuestos para la reconstrucción de la patria, y por otro, comenzar un proceso de centralización de las funciones que durante los años de posguerra se le habían encomendado a

⁴⁸ Contreras y Cueto, *Historia del Perú contemporáneo...*, pp. 199-200.

⁴⁹ Peter Flindell, Klarén, *Perú, Society and Nationhood in The Andes*, New York: Oxford University Press, 2000, pp. 203.

los Departamentos y Municipalidades. Con ello, el gobierno en Lima le quitaba poder a las corrompidas manos que cobraban y administraban los impuestos locales.⁵⁰

En la esfera económica resulta valiosa la interpretación que realizó José Carlos Mariátegui sobre las condiciones predominantes en el Perú durante los años posteriores a la guerra y especialmente en el periodo comprendido entre 1895 y 1919. *En sus Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*,⁵¹ Mariátegui describe un colapso absoluto de las fuerzas productoras como consecuencia del reacomodo geopolítico y económico producido por la guerra. La victoria chilena había supuesto la pérdida de las dos principales fuentes de explotación y riqueza sobre las que antaño se había fincado la economía de la nación: el salitre continental y el guano insular. En el mismo sentido se paralizaron las fuerzas productoras que en aquellos años comenzaban a emerger, el comercio con el exterior y el mercado nacional se redujeron al máximo y la devaluación del Sol peruano clausuró el crédito de los bancos extranjeros.

Al triunfo de la coalición política civilista durante la Guerra civil 1894, se incorporaron nuevamente en la escena económica los viejos actores capitalistas curtidos durante los años de bonanza del guano y el salitre, reordenando y asumiendo todas las posiciones estratégicas para la regeneración de la economía nacional. La primera medida que tomaron para solucionar el problema monetario fue la implantación del patrón oro al billete nacional, una decisión que beneficiaba a los latifundistas y propietarios, así como a los futuros monopolistas de la explotación de la minería en la Cordillera Central. La segunda fue la firma del *Contrato Grace* que había realizado en 1888 el General Cáceres, y que puso en manos de los bancos ingleses los ferrocarriles nacionales durante sesenta y seis años a cambio de eximir al Perú de la deuda externa. Con estas dos medidas se lograba cierta estabilidad macroeconómica para restablecer el crédito y las inversiones extranjeras al país. Una condición necesaria para la modernización urbana de la capital.

⁵⁰ Carmen McEvoy, *La utopía republicana. Ideales y Realidades en la Formación de la Cultura Política Peruana (1871-1919)*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1997, pp. 313-359.

⁵¹ José Carlos Mariátegui, *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, México: ERA, (1928) 1979, pp. 15-72.

Durante esos años la economía peruana en su condición neo-colonial, consiguió ayudas e inversiones extranjeras que le permitieron extender los transportes, especialmente el ferrocarril en dirección Este para comenzar a explotar de manera intensiva los yacimientos mineros. Comenzó una época de diversificación de la estructura productiva y de los territorios en los que ésta se llevaba a cabo. A diferencia de los años del Primer ciclo del guano y de la época salitrera, a principios del siglo XX la economía del Perú tenía bases más amplias y sólidas para desarrollarse. Por ejemplo, en la costa, se instaló buena parte de la industria moderna con sus fábricas y sus transportes. Intrínsecamente a ello, comenzó la lenta conformación de un proletariado que hasta ese momento las élites dirigentes de la economía tradicional y la política, no conocían, puesto que el latifundismo y la explotación de la mano de obra hasta entonces, seguía recorriendo los mismos caminos de los tiempos de la colonia. Por otra parte se desarrolló el capital financiero para la creación e importación de medios de producción, así como para el fomento del comercio en las ciudades. Esos capitales financieros eran casi exclusivamente ingleses y estadounidenses, y tenían como lugar de expedición las nuevas sucursales bancarias establecidas en Lima para dar crédito a extranjeros, ya fuese para el desarrollo de la industria y el comercio, pero también para la explotación de la gran propiedad agraria.

Frente a eso Mariátegui identifica, durante la época, los rasgos en coexistencia de tres tipos de economía peruana: la feudal, primordialmente establecida en los grandes latifundios de la vieja aristocracia, tanto de la sierra como de la costa; la comunal indígena principalmente cordillerana y casi en extinción; y la incipiente burguesía que se estableció en las ciudades de la costa, específicamente en Lima.

Ya para esos años y en ese contexto, florecía una clase esencialmente urbana que no portaba apellidos virreinales sino que se posicionaba como una pequeña burguesía. Nuevas materias primas y las industrias primarias se convirtieron en bases económicas importantes de esta naciente clase, que si bien radicaban en la ciudad, tenían sus inversiones en el interior del país. Se estructuró un encadenamiento económico-territorial muy común de este tipo de inversiones emprendidas por las clases urbanas: comenzaban en la cordillera o, en casos como el de la explotación del caucho, en la región amazónica, donde se extraían las materias primas que después se trasladaban hacia la costa. Una vez ahí, donde se habían montado los medios para su primaria transformación industrial, se comercializaban en las ciudades o se exportaban

directamente desde el puerto de El Callao, principalmente. Esta dinámica es relevante porque en última instancia el capital acumulado se concentraba principalmente en las ciudades de Arequipa y Lima.

Un buen ejemplo de esta lógica fue el proyecto económico de la oligarquía y el Estado peruano, emprendido a partir de los avances científicos de finales del siglo XIX y desarrollados por la élite científica limeña. Específicamente estos consistían en el tratamiento y transformación de la hoja de coca en cocaína cruda para su posterior consumo a escala global a través de diversos usos, principalmente en medicamentos. Con ello el Perú atravesó por una importante etapa económica nacional, ligada al proyecto de modernización industrial de gran escala basado en el cultivo de la hoja de coca en la Cordillera Central, en su transformación cerca de las costas, así como en la exportación del producto final hacia Europa y Estados Unidos. Este proyecto nacional vinculado a la ciencia limeña, al Estado y a los capitales locales, a diferencia del guano, tuvo alcances importantes en la esfera económica hasta el año 1910.⁵² Estas transformaciones en el manejo de la economía y en el orden político nacional se tradujeron en la centralización del poder en la capital y en la importante modernización de fin de siglo.

Conclusiones

Las décadas posteriores a las independencias de Hispanoamérica se caracterizaron por una serie de dificultades y conflictos dentro de los nuevos Estados que sobre todo estuvieron ancladas a la esfera económica, geopolítica y social, pero que al mismo tiempo se mantuvieron en constante diálogo con el contexto neocolonial que empezó a tomar forma en buena parte de América Latina y del mundo. Esta inestabilidad fue transitando lentamente hacia la definición de las fronteras internacionales a través de la guerra, hacia la estructuración de una nueva economía fincada en el orden neocolonial y hacia la desigualdad generalizada entre las reducidas élites gobernantes frente a la mayor parte de la población.

A partir de la década de 1880 comenzó además en la región una importante transición hacia la construcción de Estados con relativo orden social, estabilidad política y progreso

⁵² Paul Gootenberg, *Andean Cocaine: The Making of a Global Drug*, North Carolina: The University of North Carolina Press, 2008, pp.55-102.

económico y material. Se dejaban atrás los años del caudillaje en el poder para dar lugar a las oligarquías nacionales y extranjeras sobre la dirección de las diferentes esferas de la economía y la vida política de países como México, Argentina, Chile, Perú, Uruguay y Brasil. En estos países, el Imperio Británico, Francia y Alemania tuvieron un papel destacado en el ordenamiento interno de la economía pero también en el desarrollo de sociedades desequilibradas en términos del acceso a la tierra, al trabajo, al poder y la participación política. Las inversiones extranjeras y las exportaciones durante estos años y hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial se incrementaron de manera importante en las economías latinoamericanas, detonando importantes avances en la introducción y la consolidación de una industria primaria ligada sobre todo a la producción de consumibles nacionales. Ya fuese a través del establecimiento de la industria, la introducción de nuevas técnicas para la agricultura de exportación o la ampliación de la extracción minera, esta nueva dinámica económica dirigida por las oligarquías generó movimientos poblacionales entre provincias y regiones, alentó la inmigración extranjera desde Asia hacia las costas del Pacífico americano, y desde la Europa mediterránea hacia ciudades como Sao Paulo, Buenos Aires y Montevideo. En el caso de México, Perú, Bolivia y Chile, detonó lo que quizás fue el primer gran movimiento migratorio del campo hacia sus ciudades capitales.⁵³

En ese contexto comenzaron a modernizarse una serie de estructuras económicas, sociales y políticas que permitieron la introducción de las ideas del positivismo y las nuevas ciencias que ya se desarrollaban en Europa y Estados Unidos. El recibimiento y desarrollo de esas ideas penetró en diversas esferas de la vida nacional de estos países. En la educación pública, en las infraestructuras y los transportes, pero sobre todo en la diversidad cultural y espacial de las ciudades capitales, la introducción de estos nuevos paradigmas fue entendida como progreso y modernidad.

⁵³ Marcello Carmagnani, *América Latina de 1880 a nuestros días*, Barcelona: Oikos-Tau, 1975, pp. 13-19.

Capítulo II

*“Lima: el ensanche, la posguerra y la nueva ciudad
de la República oligárquica”.*

Introducción

La modernización urbana de Lima se manifestó a través del ensanche de su antiguo centro virreinal amurallado. Este ensanche del casco antiguo tuvo características particulares que se manifestaron a través de diversas transformaciones materiales y sociales, las cuales a su vez modelaron, tanto la morfología, como la vida urbana de la ciudad. Ejemplo de esa nueva estructura urbana surgida del derribo de las murallas fue la generación de una periferia donde principalmente se asentaron inmigrantes provenientes del campo peruano así como la incipiente clase obrera de la época. Esta periferia en su mayor parte se conformó por barrios y asentamientos autoproducidos por sus propios habitantes. Caso diferente y que vale la pena resaltar fue el del barrio de La Victoria que fue una urbanización proyectada y construida por urbanistas y arquitectos para alojar la vivienda de cientos de trabajadores de la industria cercana. Sin embargo este ensanche también generó una ciudad policéntrica en términos políticos y morfológicos, tal fue el caso de los antiguos balnearios veraniegos del Sur que después de la guerra comenzaron de a poco a convertirse en el lugar de residencia permanente de las élites peruanas.

Como en los casos de otras ciudades latinoamericanas de la época, el ensanche del casco antiguo de Lima, así como la producción de las nuevas formas urbanas periféricas a éste, se llevaron a cabo bajo diferentes perspectivas y motivaciones que podemos vincular a las ideas y a los imaginarios propios de su contexto histórico. Todo ello se puede interpretar desde diferentes escalas, pasando de la más local en Lima, y hasta el desarrollo de la ciencia del urbanismo y la arquitectura en la Europa de mediados del siglo XIX. Sin embargo, en Lima no sólo las ideas fueron requisito para hacer ciudad: la condición de clase ligada a esas ideas e imaginarios es otra gran perspectiva que podemos leer en este fenómeno de expansión urbana, de manera tal que la ciudad moderna que comenzó a gestarse con el derribo de las antiguas murallas en el año 1872, se vio materializada por diversos actores y necesidades. En ese sentido, vemos que, por ejemplo, a finales del siglo XIX surgió la necesidad de producir

nuevas viviendas para la pequeña e incipiente clase obrera. Por otra parte se expandieron los barrios de los gremios de oficios y artesanos, pero también surgieron y se consolidaron asentamientos autoproducidos por pequeños grupos de inmigrantes aledaños a las haciendas, caminos y pueblos en las afueras de la ciudad.

El contexto histórico descrito a lo largo del capítulo anterior mostró panorama de las condiciones políticas, económicas, sociales y de las ideas por las cuales Perú transitaba entre las postrimerías del siglo XIX y los inicios del XX. Con ello hemos buscado abordar una escala histórica amplia, nacional e internacional, en la cual Lima como ciudad se insertó y comenzó una nueva e importante faceta de su historia urbana. Bajo esas premisas, el objetivo de este capítulo segundo será reconstruir los aspectos generales del proceso de modernización urbana que comenzó experimentar la ciudad de Lima desde los años previos a la Guerra del Pacífico pero poniendo énfasis en el periodo que hemos descrito como la República oligárquica, entre los años 1895 y 1910.

En el primer apartado de esta historia trataremos el caso del ensanche del casco antiguo y de los principales proyectos previos a la guerra que establecieron las condiciones para la expansión de la ciudad durante la República oligárquica. A lo largo del segundo apartado mostraremos aspectos generales sobre las condiciones materiales, sociales y económicas que guardaba la ciudad de Lima a finales del siglo XIX, desde la posguerra y durante los años de la reconstrucción. Finalmente, a lo largo del tercer apartado desarrollaremos el tema de la intensa modernización de la ciudad que se manifestó a través de la inserción de importantes infraestructuras del transporte, servicios urbanos y obras públicas, las cuales tuvieron un papel determinante para comunicar y vincular el casco antiguo con la ciudad moderna en crecimiento, especialmente hacia el Sur de Lima.

2.1- Dejando el casco virreinal: Lima, sus murallas y el ensanche.

Durante el siglo XIX, Lima comenzó una paulatina transformación de lo que antaño fue el centro de poder de la administración, la política y la economía virreinal del Perú. La ciudad se transformó en el escenario urbano desde dónde el republicanismo era dirigido por las élites criollas. Al mismo tiempo, la ciudad también fue tejiendo su propia historia como espacio público, como espacio privado, como espacio intersticial y como generador de una nueva vida urbana entre quienes la habitaron y la construyeron cotidianamente.

El nuevo y teórico modelo de organización republicana del Estado, le había otorgado a la ciudad cierta autonomía en sus formas, en sus transformaciones, en su crecimiento y en el uso y apropiación del espacio urbano que otrora se había visto más restringido debido la centralización del poder durante el Antiguo régimen. La ciudad de la república, aunque muy lentamente, fue modelándose al ritmo del acontecer nacional. Poco a poco desde sus entrañas, desde su casco antiguo, se veían nacer nuevas formas de tenencia del territorio y de la construcción en la arquitectura, formas más liberales que clericales, más propiedad privada que amortizada. En las calles, en las plazas y en los barrios, el paisaje cambiaba al tiempo de la liberalización de las prácticas urbanas ahora menos restringidas por la iglesia y por la administración virreinal.

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

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

una muralla de 14,000 varas de longitud, treinta y cuatro baluartes y cinco portadas.⁵⁴ Casi dos siglos después la muralla y sus alrededores se convirtieron en un espacio de marginación para los habitantes de la ciudad que vivían en sus recovecos y entre los baluartes que eran utilizados como refugio para los “malhechores”. Para muchos limeños la muralla se había convertido también en un lugar degradado al que normalmente se le asociaba con la insalubridad debido a la gran cantidad de personas que la utilizaban como letrina pública y que se servían de sus muros para acumular gran cantidad de basura.⁵⁵

La situación de degradación e insalubridad no sólo tocaba a la muralla misma sino que también tenía implicaciones en el desarrollo de la vida en la ciudad. A finales del verano del año 1868 se detectó una importante epidemia de fiebre amarilla al punto que con urgencia la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima propuso al presidente interino, el General Pedro Diez Canseco, la construcción del nuevo hospital “2 de Mayo” donde se atendiesen las diferentes situaciones de insalubridad que aquejaban a la ciudad amurallada. Para el mes de Agosto del mismo año el recién llegado al poder, el presidente José Balta, inauguró las obras del hospital y con ello una serie de transformaciones urbanas que a la postre quedarían truncadas por el inicio de la guerra,⁵⁶ pero que a pesar de ello representaron la piedra angular de la futura expansión de la ciudad entre los años de la posguerra y el Oncenio de Augusto Leguía, ya bien entrado el siglo XX.

Apenas un año después de la epidemia de la fiebre amarilla, la decisión de demoler la muralla a la que se le atribuían muchas de las problemáticas de los habitantes de Lima marcó un importante hito en la historia de la ciudad. Esta demolición fue decretada por el presidente José Balta en el documento con fecha del 1 de Diciembre de 1869.⁵⁷ Aún cuando el decreto

⁵⁴ Alfredo Benavides, *Arquitectura en el virreinato del Perú y en la Capitanía general de Chile*, Santiago de Chile: Andrés Bello, [1941] 1988, p.47.

⁵⁵ Enrique Sifuentes, *Las murallas de Lima en el proceso histórico del Perú*, Lima: CONCYTEC, 2004, p. 227.

⁵⁶ Gustavo Delgado, “Un parque con historia”, en Gustavo Delgado y Oswaldo Salaverry (coord.), *Historia de la medicina peruana en el siglo XX*. Tomo I, Lima: Fondo editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2000, p. 25.

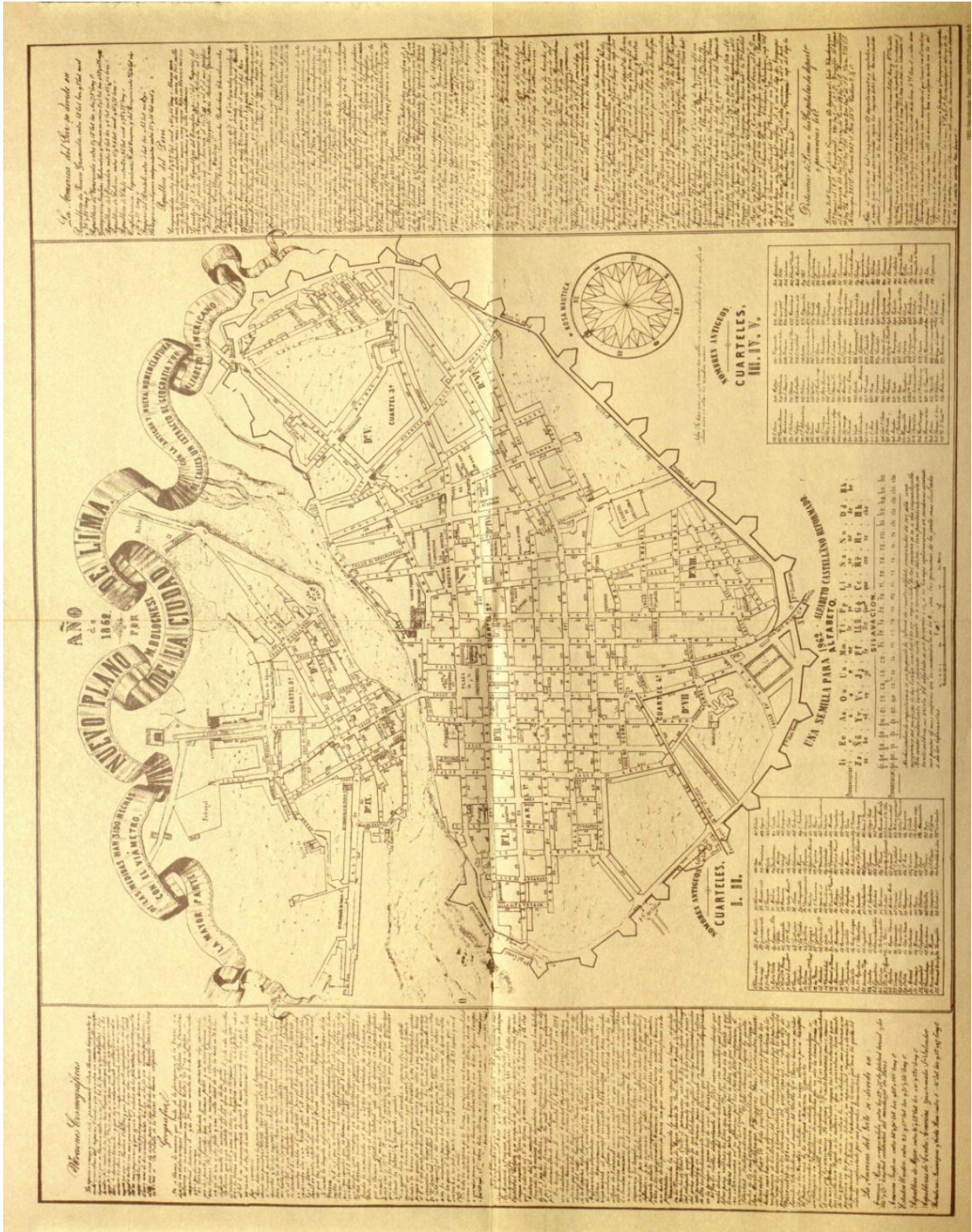
⁵⁷ “Decreto presidencial de José Balta”, 1 de Diciembre del año 1869, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, Archivo histórico del Congreso de la República del Perú, en adelante AHCRP.

fue emitido diez años antes del comienzo de la guerra y las obras concluidas a finales del año 1872, el documento se convierte en una importante fuente para el análisis por diversas razones. Por un lado muestra una serie de consideraciones previas a la demolición de la muralla que intentan justificar y promover un proyecto explícito de ensanche y crecimiento más allá de la antigua ciudad virreinal. Por otra parte, en él se establece el precedente urbanístico más importante para la futura expansión de la ciudad y refleja en alguna medida la circulación de unas primeras ideas acerca del papel del progreso material de la ciudad en el desarrollo de la sociedad y de la República. Ideas que posteriormente serían retomadas durante los años de la reconstrucción y sobre todo durante la consolidación del crecimiento urbano de la Lima de fin de siglo.

Este decreto contemplaba la demolición de las murallas y baluartes que circundaban la ciudad, exceptuando de esta destrucción únicamente las portadas de Maravillas y del Callao. Ambas construcciones aduanales sobrevivieron a la demolición muy probablemente debido a la relevancia de su localización y a la función que éstas cumplían comunicando por sus extremos al casco virreinal. Como muestra el “Nuevo Plano de la ciudad de Lima” (Mapa 1) levantado por M. Bolognesi seis años antes del decreto presidencial, la portada del Callao se encontraba en el Cuartel 4°, en la desembocadura de la calle Moquegua, hoy Plaza 2 de Mayo y era la salida más importante que históricamente se había utilizado para ir al puerto. Por su parte, la portada de Maravillas se situaba en el Cuartel 3°, al Noreste de la Plaza de Armas y al final de la calle Ancas [sic.],⁵⁸ frente al actual Templo del Santo Cristo de las Maravillas.⁵⁹

⁵⁸ La nomenclatura de esta calle ha sido tomada textualmente del plano citado, pudiendo no coincidir con el topónimo “Ancash” que actualmente se utiliza para nombrar a diversos lugares, calles y jirones en el Perú.

⁵⁹ Mapa 1. “Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi”, reproducción facsímil del año 1985, Industrial Gráfica S.A, Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú, en adelante CMPBNP.



Mapa 1. "Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi". Reproducción facsímile del año 1985, Industrial Gráfica, S.A, Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú.

En esta última portada se concentraban importantes grupos de personas que llegaban desde los Andes Centrales, entre ellos había comerciantes y arrieros que dieron lugar a numerosas huertas, tambos y corrales para animales de carga. Esta centralidad de la portada también fue el motivo del establecimiento de no pocos conventos, monasterios e iglesias alrededor de la construcción durante casi todo el siglo XVIII y los primeros años del XIX.⁶⁰

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

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

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

Como vemos, el desbalance entre oferta y demanda de fundos urbanos se le atribuye literalmente a la muralla que mantiene concentrados perimetralmente a los inmuebles y a la población, imposibilitando la construcción de nuevos edificios que amplíen la oferta deseada. En ese sentido, también vemos que por primera vez se plantea desde el Estado un decreto donde se contempla textualmente la idea urbanística del *ensanche* de la ciudad, demostrando que para esa década ya existía en Lima, en algún grado, la circulación de las nuevas ideas del urbanismo, así como una difusión de las experiencias de los ensanches de las grandes capitales europeas de la época, a saber: el ensanche de París bajo la prefectura del Barón Haussmann, decretado por Napoleón III en 1851 y materializado por los ingenieros Jean Alphan y Eugène Belgrand; a finales de esa misma década la *Ringstrasse* de Viena se llevó a cabo bajo las

⁶⁰ Aldo Panfichi, “Urbanización temprana de Lima, 1535-1900”, en *Mundos interiores: Lima 1535-1950*, Lima: Universidad del Pacífico, 1995, p.29-30.

instrucciones de los arquitectos Ludwin von Föster y Moritz von Löher; y en la ciudad de Barcelona L'Eixample de Ildefons Cerdá comenzaba a tomar forma en 1859.⁶¹

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

4° Que habiéndose aumentado considerablemente el censo de la capital, con motivo de la inmigración extranjera y la afluencia de familias procedentes de los demás puntos de la República, se hace indispensable ensanchar los límites de su extensión, ya para dar mayor comodidad á sus moradores, como para evitar que la aglomeración de ellos en los centros de la población, comprometa la salubridad pública, ocasionando el desarrollo de epidemias violentas ó de enfermedades endémicas...

Si bien la afirmación sobre el aumento de la población está basada en el último censo de la ciudad, en el decreto no se da mayor información al respecto, sin embargo, nosotros podemos inferir que se refiere al censo más cercano a la fecha, el del año 1862. A falta de datos precisos de la época, este censo ha sido reconstruido por el historiador Paul Gootenberg en su estudio especializado sobre demografía del Perú republicano donde para ese año la ciudad de Lima contaba con alrededor de 105,000 habitantes,⁶² de los cuales la mayoría de los inmigrantes extranjeros eran, en el siguiente orden por cantidad: italianos, alemanes, españoles, franceses e ingleses.⁶³ Podemos leer que ambas razones del decreto se encuentran fincadas sobre el desarrollo del positivismo científico, específicamente sobre los avances de la Demografía a través del uso de la información generada por los censos, y por otra parte, a través de la medicina y las ideas higienistas de prevención de las enfermedades a través del saneamiento de la ciudad.

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

⁶¹ Roberto Segre, *Arquitectura y urbanismo modernos: capitalismo y socialismo*, La Habana: Arte y Literatura, 1988, pp.60-62.

⁶² Paul Gootenberg, "Población y etnicidad en el Perú republicano (Siglo XIX). Documento de trabajo No. 71", en *Historia*, No.14: Instituto de Estudios Peruanos, 1995, p. 8.

⁶³ Giovanni Bonfiglio, "Los italianos en Lima", en *Mundos interiores: Lima 1535-1950*, (Lima: Universidad del Pacífico, 1995), p. 45.

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

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

En ellas vemos un discurso que gira en torno a ideas de progreso como el desarrollo y el bienestar que van estrechamente ligadas al adelanto material de la industria y a la impresión de dinamismo que derivada de ello se percibía en la ciudad. Al mismo tiempo el Estado remarca la importancia de dotar a Lima de lo necesario para su crecimiento y expansión, en virtud del papel central que la capital juega en el desarrollo de la República.

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

En otro documento con fecha de 11 de Septiembre de 1871,⁶⁴ se aprueban los planos y proyecto del ensanche de la ciudad de Lima. Los planos aprobados son atribuidos a Luis Sadá y a Manuel San Martín. De éste último sabemos únicamente que fue un arquitecto peruano del Estado a quien se le encargó la dirección y supervisión de diversas obras, como la canalización en el año 1855 del cauce de río que corría debajo del mercado central de La Concepción en Lima.⁶⁵ Acerca del ingeniero Luis Sadá, la bibliografía existente le ha atribuido diversas nacionalidades, algunos dicen que perteneció a un amplio grupo de arquitectos e ingenieros

⁶⁴ “Aprobando planos urbanísticos y venta de terrenos en Lima”, 11 de Setiembre de 1871 [sic.], Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁶⁵ “Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta 31 de Diciembre de 1859”, Tomo Sexto, Sección de Culto y Obras públicas-Aguas, Lima: Ministerio de Gobierno, 1861, p. 83.

franceses,⁶⁶ otros aseguran que fue catalán,⁶⁷ por su parte el historiador Jean Piel indica que Luis Sadá Di Carlo fue un ingeniero chileno.⁶⁸

De Sadá podemos decir que tuvo estrechas relaciones con el Estado durante la gestión del presidente Balta, pues además de ser el principal artífice del primer plano regulador de la ciudad de Lima que contemplaba su ensanche, encontramos que en otro decreto del año 1869 se le encomienda y se le garantizan todas las facilidades técnicas y monetarias para que construya el “Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental” sobre los antiguos terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz, unos 2 Kilómetros al Sur de la portada de Guadalupe y de la Estación de ferrocarril que partía hacia Chorrillos y la Costa Verde.⁶⁹

Los planos levantados por Sadá, aunque se extraviaron durante la toma de la ciudad por parte del ejército chileno, fueron encontrados accidentalmente entre los documentos del archivo municipal muchos años después.⁷⁰ El más importante de ellos es el fechado en el año 1872 (Mapa 2) y constituye una importante obra cartográfica y urbanística para la historia de la modernización de ciudad de Lima.⁷¹

⁶⁶ Carlos Huapaya, “A construção do Peru pelos peruanos: a experiência urbanística em Lima, 1919-1963”, en Aurélio A. de Filgueiras (org.), *Urbanismo na América do Sul. Circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*, Salvador Do Bahía: EDUFBA, 2009, p. 204.

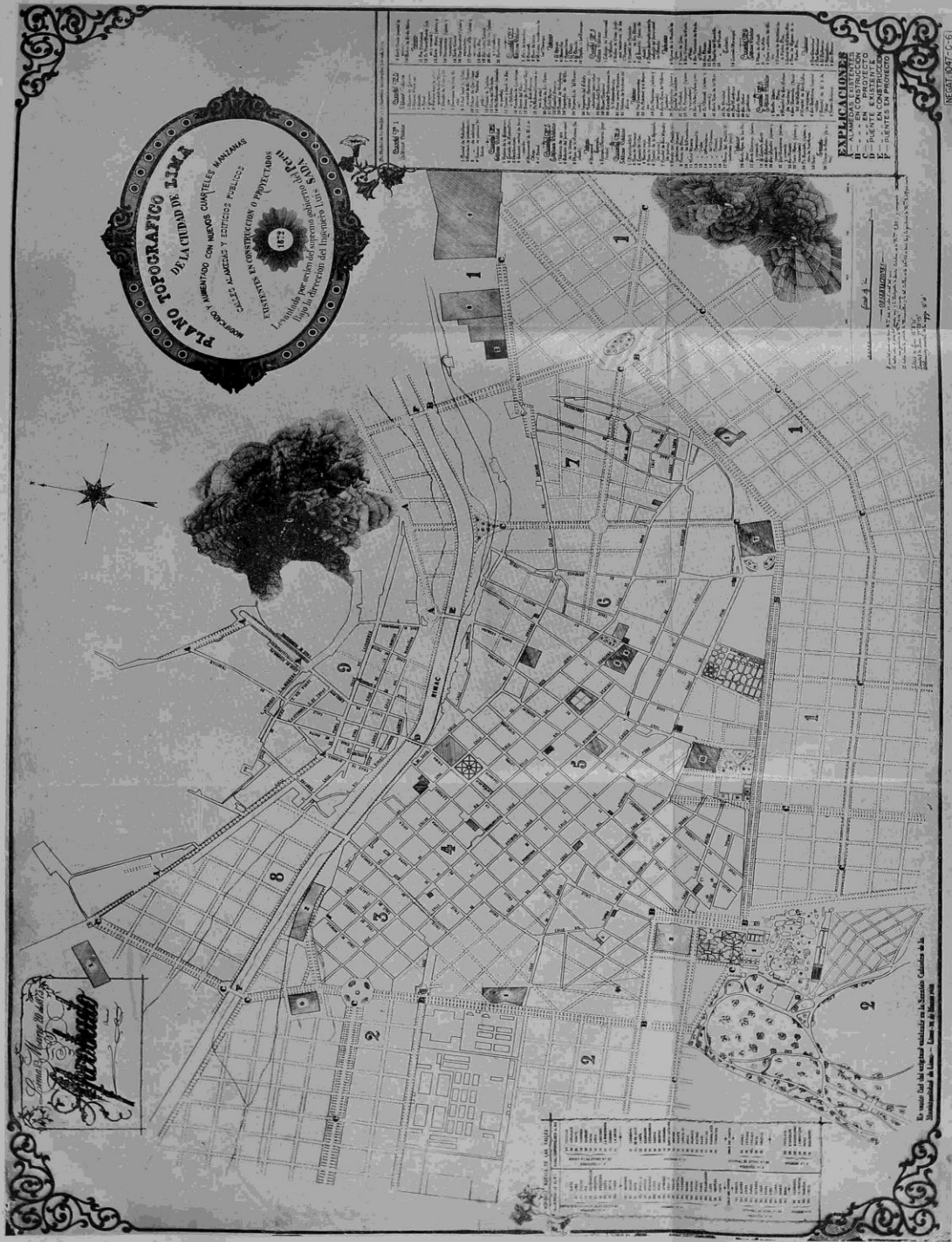
⁶⁷ Ramón Joffré, *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX*, Lima: SIDEA, 1999, p.187.

⁶⁸ Jean Piel, *Capitalisme agraire au Pérou*, Volumen 2, París: Anthropos, 1975, p.129.

⁶⁹ “Creando una escuela con el nombre de Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental”, 9 de Noviembre de 1869, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁷⁰ Juan Bromley y José Barbagelta, *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, Lima: Concejo Provincial de Lima, 1945, p. 86.

⁷¹ “Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá”, CMPBNP.



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

En ese plano pionero se trazan los lineamientos que siguió el contratista y urbanizador Henry Meiggs para demoler la muralla, para abrir espacios destinados a la construcción de las alamedas, calles, manzanas y avenidas.⁷² A partir de esta primera idea que planifica y regula el ensanchamiento de la ciudad de Lima más allá de la muralla, se llevaron a cabo muchas de las grandes transformaciones que vendrían durante los años de la posguerra y durante la República oligárquica.

2.2- La Lima de fin de siglo: de la posguerra a la ciudad reconstruida.

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

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

... no son sin embargo sino demasiado visibles en la capital y en sus inmediaciones. En un principio, inadvertidas por el extranjero, atraen pronto su atención, por poco que prolongue su estancia. Son, a tres o cuatro leguas hacia el sur, los escombros de Miraflores y Chorrillos, el

⁷² Bromley y Barbagelata, *Evolución urbana...*, p. 86.

Trouville peruano. Un amontonamiento de restos informes marca el emplazamiento de las villas alineadas a lo largo de esta espléndida playa. Todo lo que el enemigo no pudo llevarse ha sido aniquilado. Los demolidores pusieron en acción la mina y el hacha. Hicieron saltar los muros, arrasaron los bosquecillos, y, con este combustible sumado a las vigas, a los muebles despedazados, encendieron inmensas hogueras de celebración.⁷³

Aquella ciudad frente al mar que durante largos siglos aprovechó la bonanza de la plata, del oro, del guano y del salitre para erigirse como la una de las más bellas de la región, había quedado desnuda frente al fusil y el cañón de los acorazados chilenos; había visto consumarse el masivo desembarco que desde los vapores del vecino meridional lanzaron sobre ella. Lima se vio despojada de la arquitectura de sus balnearios en la Costa Verde, de los anales contenidos en la Biblioteca Nacional y de los balcones de cajón tallados en madera amazónica que miraban al Dameron de Pizarro. A ese entorno de posguerra fue al mismo al que asistieron, no sin mucha desazón, personajes como el escritor costumbrista Ricardo Palma, quién más tarde durante los años de la reconstrucción sería el restaurador de la Biblioteca Nacional.⁷⁴ El activista político y escritor anarquista Manuel González Prada, detractor de Palma, también vivió los años de la guerra y la posguerra en Lima. De este contexto de derrota total fue de donde tomó la fuerza para radicalizar su crítica política en contra del caudillo Cáceres durante los años de la reconstrucción, y más tarde, contra Nicolás Piérola y el civilismo de la República oligárquica.⁷⁵ Parecía como si la ciudad misma exaltara los ánimos y la crítica de sus intelectuales en busca de los culpables de tal devastación, al mismo tiempo que se manifestaba en sus habitantes y en sus amantes extranjeros, la necesidad de una rápida reconstrucción que le devolviera el antiguo esplendor a una ciudad que, sin saberlo, se encontraba en el umbral de las grandes transformaciones modernizadoras que vendrían a la par del cambio de siglo.

⁷³ Marcel Monnier, *De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas (1886)*, Lima: Institut français d'études andines, Banco Central de Reserva del Perú, 2005, p.76.

⁷⁴ Luis Alberto Sánchez, "La Lima en que vivió Palma", en *Pequeña antología de Lima*, de Raúl Porras Barrenechea, Lima: 1995, p. 245.

⁷⁵ *Los partidos y la Unión Nacional*. Discurso pronunciado por Manuel González Prada al partido radical del Perú "Unión Nacional" el 21 de Agosto de 1898, en *Horas de Lucha*, Lima: INCA, 1989, pp.22-23.

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

El moribundo tenía muy buena cara. La ciudad victimada había vendado sus heridas: sonreía al sol en su atavío de fiesta, bajo el maquillaje avivado de las casas moriscas. Por entre los portones a medias abiertos, de pesados aldabones de bronce, los patios llenos de flores exhalaban el aroma embriagador de los jazmines y laureles. De las calles, de los callejones, de la penumbra de las casas y de las arquerías, se exhalaba un murmullo de gente despreocupada y de paseo.⁷⁶

De esa manera se daba comienzo al periodo de reorganización y recuperación de la ciudad conocido como *La reconstrucción de la patria*, el cual la historiografía lo sitúa entre los años 1884 y 1894 bajo los gobiernos militares de Miguel Iglesias, Andrés Avelino Cáceres y Remigio Morales. Sin embargo en términos de la historia urbana de la ciudad de Lima, como veremos esta reconstrucción se prolongó hasta los primeros años del siglo XX. Para el historiador Aurelio Miró Quesada, esos tiempos de posguerra fueron años de calma después de la gran tormenta que había asolado a su ciudad natal. En aquellos momentos era necesario e impostergable volcar todos los esfuerzos a la reparación de los daños. Según Miró, Lima resurgió con pujanza y nueva vida, poniendo en movimiento otra vez las transformaciones que habían se comenzado antes de la guerra. La actividad material y espiritual de la ciudad volvieron para cristalizarse de manera ya tangible durante el último lustro del siglo XIX, especialmente bajo el gobierno de Nicolás Piérola, periodo en el cual el país y la ciudad gozaron de estabilidad institucional y reforzada solidez económica.⁷⁷

La Lima de la posguerra comenzó a reconstruirse, al menos en lo visible para algunos sectores de la población y para ciertos barrios donde el renacimiento era impostergable. Esto también fue tejiendo y articulando nuevas redes de espacios urbanos ligados al crecimiento y consolidación de una nueva ciudad que se manifestó bajo las formas de barrios nuevos, de mejoras a los servicios públicos y en la creación y apoyo a instituciones ligadas al desarrollo

⁷⁶ Marcel Monnier, *De los Andes hasta Pará...*, p. 11.

⁷⁷ Aurelio Miró Quesada, *Lima. Ciudad de los Reyes* (1946), Lima: Talleres gráficos Villanueva, 1968, p. 110.

de las ciencias y la técnica. De esa manera poco a poco las ideas del progreso material comenzaron a circular por la ciudad, desde el Estado surgieron iniciativas que frecuentemente tomaban en cuenta a otros actores, nacionales y extranjeros, con quienes se asoció para construir una capital con espíritu moderno y de progreso.⁷⁸ Entre estas iniciativas podemos mencionar la creación en el año 1903 de la Sociedad Amantes de las Ciencias de la ciudad de Lima,⁷⁹ la fundación del Archivo Central de Lima,⁸⁰ o el establecimiento de la Escuela de Agronomía y Veterinaria sobre los terrenos de la antigua Hacienda de Santa Beatriz,⁸¹ donde de manera casi paralela se construyeron plazas públicas, el Parque de la Exposición y edificios como el que hoy alberga el Museo de Arte de Lima: el antiguo Palacio de la Exposición adjudicado a la ciudad en el año 1889 para el desarrollo de actividades culturales y científicas.⁸²

Este ánimo de reconstrucción y modernización de fin de siglo tuvo diversas expresiones tangibles que fueron transformando el paisaje urbano de la ciudad Lima, por ejemplo, se manifestaron en la edificación de recintos para el desarrollo del conocimiento aplicado, en la inserción de nuevos transportes, en la sistematización del territorio a través de la cartografía y en la proyección de una ciudad nueva sobre los antiguos terrenos de las haciendas. Veamos que durante estos años de reconstrucción se creó la Sociedad Geográfica de Lima con el propósito de generar conocimiento relevante y aplicado en la extracción de recursos naturales, así como para desarrollar un sistema de información territorial fiable que

⁷⁸ “Autorización para contratar profesores europeos para Escuela de Construcciones Civiles”, 14 de Noviembre de 1892, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁷⁹ “Declarando institución de carácter oficial la Sociedad Amantes de la Ciencia”, 28 de Septiembre de 1903, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸⁰ “Disponiendo la creación del Archivo Central de Lima”, 27 de Enero de 1900, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸¹ “Adjudicando al Concejo provincial de Lima los terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz” 8 de Noviembre de 1894, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸² “Cediendo al Concejo provincial de Lima la propiedad del Palacio de la Exposición”, 27 de Agosto de 1889, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

sirviera como base para la administración pública.⁸³ A tan solo cuatro años de su fundación, esta asociación establecida en la ciudad de Lima ya era un pilar de la administración del Estado, sobre todo en los ramos de la colonización y la estadística.⁸⁴

De la misma forma que se incentivó el conocimiento territorial, se reorganizaron todas las áreas de la ingeniería, la arquitectura y la técnica dedicadas en buena medida a la construcción de diversas infraestructuras en la ciudad y en el resto del país. El Estado organizó a través del Ministerio de Obras Públicas un padrón de todos estos profesionales de esas áreas, nacionales y extranjeros, con el fin de tener a su disposición el conocimiento y las técnicas necesarias en las labores de reconstrucción de la ciudad, para la industria y para el mejoramiento de las obras que brindaban servicios públicos.⁸⁵ A pocos años de la creación de este padrón, el Ministerio de Obras Públicas no sólo se enfocaba en el desarrollo constructivo sino que comenzaba a preocuparse por la generación de información científica a partir de la experiencia de sus ingenieros y arquitectos. Para el año 1902 algunos de estos profesionistas ya ocupaban posiciones dentro de las dependencias del Estado y eran responsables de tecnificar la administración y el funcionamiento de las obras públicas a través de la creación de bases de datos e informes, estudios y proyección de vías de comunicación.⁸⁶

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

En el contexto descrito Lima ya centralizaba otra vez no sólo el poder político sino también los dividendos de las nuevas formas de la economía, de una nueva industria, de la ciencia, de sus instituciones y de la administración pública a través de la técnica. En la capital se centralizaron además las nuevas academias de medicina,⁸⁷ los laboratorios de investigación

⁸³ “Fundando la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Febrero de 1888, FLXIX-AHCRP.

⁸⁴ “Aumentando la subvención asignada a la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Noviembre de 1892, FLXIX-AHCRP.

⁸⁵ “Organizando a los ingenieros, arquitectos y técnicos de todas las ramas, peruanos y extranjeros”, 19 de Noviembre de 1886, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸⁶ “Organizando el cuerpo de ingenieros y arquitectos del Estado, 24 de Octubre de 1902, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸⁷ “Declarando Academia Nacional de Medicina en Lima”, 2 de Noviembre de 1888, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

sanitaria,⁸⁸ así como la Escuela y laboratorios de Minas.⁸⁹ A partir de 1895 la ciudad se dotó de diversas infraestructuras como tranvías, escuelas, hospitales, calles pavimentadas y sistemas de agua corriente que en definitiva transformaron su paisaje más tradicional. Las condiciones de gamonalismo en el interior del país, así como el crecimiento de la población de las zonas rurales dieron inicio a una migración campo-ciudad importante.⁹⁰ Durante esa última década el crecimiento poblacional y espacial fue notable. Para el año 1897 la ciudad tenía alrededor de 120,000 habitantes y en el censo de 1908 se registraron casi 160,000.⁹¹

Estas cifras en el contexto tan cercano a la posguerra muestran que diversos factores como la inmigración nacional y extranjera que hemos mencionado, generaron no sólo un aumento poblacional sino también una serie de cambios en la economía y en las actividades propias de la ciudad. Por ejemplo, el número de hospedajes diferenciado por clases de servicio dentro de los tres primeros cuarteles de la ciudad creció de manera importante durante los años de la reconstrucción para dar alojamiento a la reciente inmigración. Así mismo, el acondicionamiento y la construcción de tambos y posadas aumentó para dar lugar a los inmigrantes andinos; por otra parte, los hoteles abundaron para alojar al gran número de extranjeros que llegaban desde los principales puertos de Europa.⁹²

Ahora bien, un hito para el desarrollo de las condiciones materiales de la ciudad, fue la generación y distribución de la energía eléctrica que dio origen a diversas formas de la pequeña y la mediana industria. Por otra parte, con ello se allanó el camino para la inserción de tecnologías de la comunicación y el transporte, desde la ciudad con el puerto, pero también con las nuevas urbanizaciones fuera del área central de Lima. Sin embargo, a los pioneros de esta empresa y a la Municipalidad les tomó varios años dotar de este servicio a una ciudad que

⁸⁸ “Estableciendo laboratorios en la Facultad de Medicina de Lima”, 14 de Noviembre de 1892, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁸⁹ “Creando un laboratorio de procesos metalúrgicos”, 2 de Octubre de 1893, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

⁹⁰ Henry Doyns y Paul Doughty, *Peru. A Cultural History*, New York: Oxford University Press, 1976, pp. 211-215.

⁹¹ Aldo Panfichi, “Urbanización temprana de Lima...”, p. 36.

⁹² Victor Velásquez, *Lima a fines del siglo XIX*, Lima: Editorial Universitaria, 2008, pp. 47-56.

crecía y se expandía de manera diferenciada entre el casco antiguo, los barrios populares que se autoprodujeron al lado Norte del río Rímac, y los nuevos barrios para la oligarquía que se extendieron hacia el Sur.

Ya desde el año 1855 los edificios, calles, plazas y bajo-puentes del casco antiguo de la ciudad eran aluzados con lámparas de gas y querosene. De la misma forma se encontraban las viviendas de quienes podían pagar este combustible. Sin embargo, los barrios populares seguían teniendo calles oscuras y viviendas aluzadas con velas de cera. No fue sino hasta el año 1886 cuando la *Peruvian Electric Construction and Supply Company* accedió a la concesión del Estado para instalar y dar corriente al alumbrado público del centro de Lima. La energía eléctrica para usos industriales, sobre todo textiles, así como para la vivienda, comenzaron a aparecer a partir de la fundación de la *Empresa Transmisora de Fuerza Eléctrica de Santa Rosa* en el año 1895. Ya para el año 1902 los alejados barrios de la oligarquía de la Costa Verde como Miraflores, Barranco y Chorrillos consumían buena parte de la energía generada en la planta de la compañía.⁹³

Una de las más importantes aplicaciones del tendido de estas líneas de energía eléctrica hacia la Costa Verde fue la inserción del tranvía Lima-Chorrillos. La *Empresa de Fuerza Eléctrica de Santa Rosa* alimentó este nuevo medio de transporte desde los primeros años del siglo XX. Esta nueva ruta de tranvía fue licitada por el Estado durante el gobierno del Presidente Eduardo López Romaña y se le concesionó a un grupo de inversionistas que se constituyeron en la *Compañía del Tranvía Eléctrico Lima-Chorrillos*. Esta compañía comenzó a realizar el proyecto y levantamiento de información desde los primeros meses del año 1903 habiendo concluido el trazado y construcción de la línea en Enero de 1904.⁹⁴

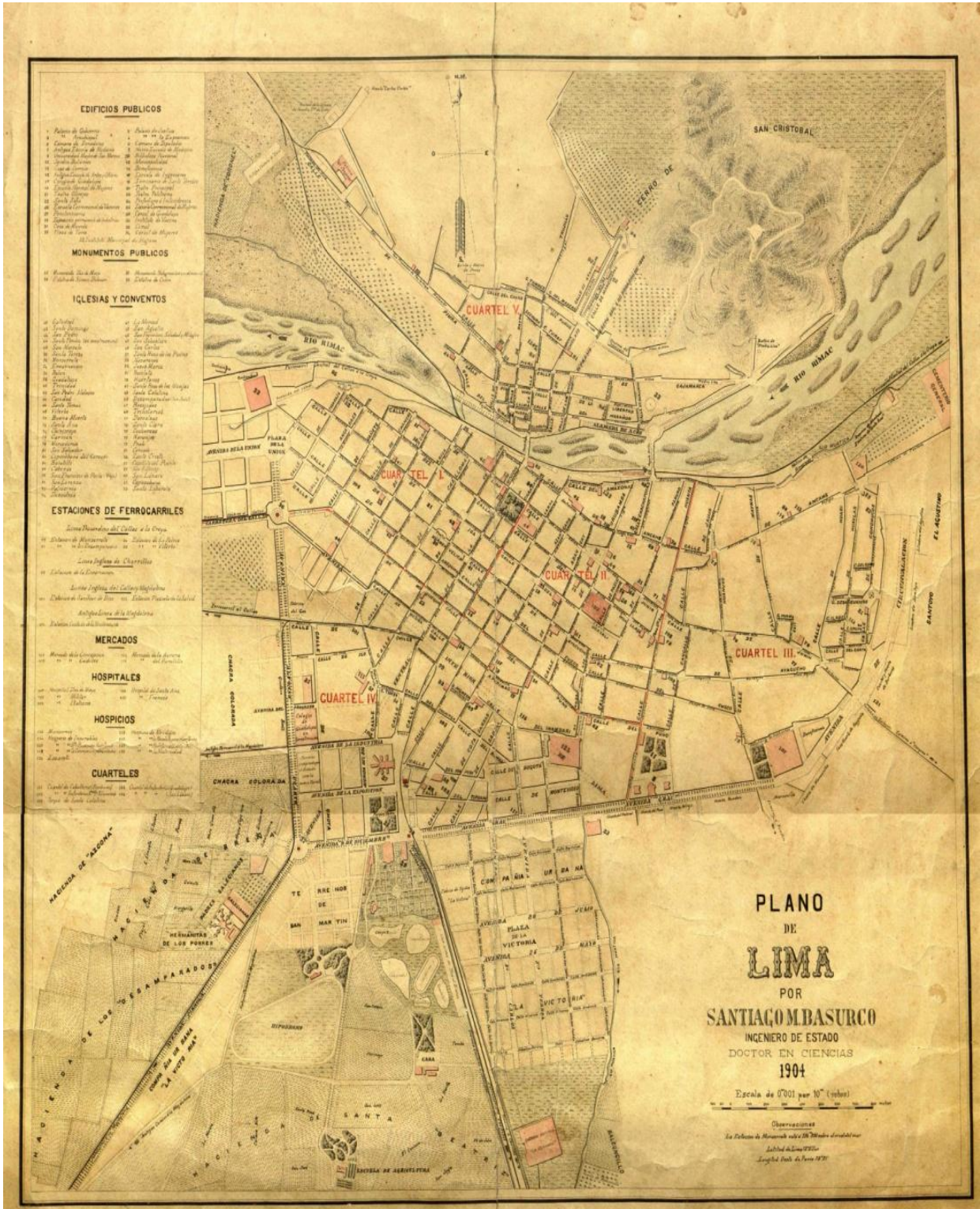
En el Plano del año 1904 del Ingeniero del Estado Santiago M. Basurco (Mapa 3), ya podemos ver la nueva estación del Tranvía a Chorrillos que se encontraba en la avenida Miguel Grau y 9 de Diciembre. Para 1904 este lugar se había convertido en un importante nodo para la ciudad donde el imaginario y el espíritu del progreso material hallaban expresiones concretas. En él convergían las dos grandes avenidas surgidas de la demolición

⁹³ Hermann Buse de la Guerra, *Huinco 240,000 KW. Historia y Geografía de la Electricidad en Lima*, Lima: Talleres gráficos Villanueva, 1965, pp.20-24.

⁹⁴ Alberto Regal, *Historia de los ferrocarriles de Lima*, Lima: Jurídica, 1965, p.195-196.

del las antiguas murallas, en su lado Sur se encontraba el complejo de la Exposición permanente de las industrias, el Palacio de la Exposición, la estación del recientemente inaugurado tranvía eléctrico, misma que se albergó en el edificio del Instituto de Vacuna, y frente a éste, al otro lado de la línea de rieles se encontraba la Fábrica de tejidos de La Victoria. En este interesante mapa también vemos que de forma paralela al tranvía eléctrico corría la Línea Inglesa del Ferrocarril a Chorrillos, el cual tenía su estación central dentro de los límites del casco antiguo, en la vieja estación de Encarnación.⁹⁵

⁹⁵ Mapa 3. “Plano de Lima, Año de 1904 por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias”, CMPBNP.



Mapa 3. “Plano de Lima, Año de 1904 por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias”, Catálogo de mapas y planos de la Biblioteca Nacional del Perú.

Según Alberto Regal en su *Historia de los ferrocarriles de Lima*, la línea que corría a Chorrillos junto al tranvía no tuvo las condiciones necesarias para mantenerse en el tiempo dando servicio hacia el Sur de la ciudad, desapareciendo poco tiempo después y dejando en funcionamiento únicamente a la *Compañía del Tranvía Eléctrico Lima-Chorrillos*. Por su parte, el nuevo tranvía eléctrico comenzó operaciones públicas en Febrero de aquel año teniendo como terminal Sur Barranco e inaugurándose la última estación en Chorrillos un mes después. Los tranvías se despachaban cada 8 minutos y había servicios directos Lima-Barranco y Lima Chorrillos que pasaban por los terrenos que el Estado había expropiado a las haciendas de Chacarilla, Lince, Borboncito y Surquillo.⁹⁶

Ahora bien, a la par del desarrollo de la electricidad, los transportes en la ciudad y la ya mencionada consolidación de sus nuevos barrios y sus habitantes, a partir del año 1888 surgieron nuevas iniciativas y proyectos estatales que concesionaban a capitales privados el ensanchamiento de la red de telégrafos a nivel nacional y la creación del servicio del teléfono entre las ciudad más importantes.⁹⁷ Así, la urbe comenzaba a crecer en muchos sentidos y a convertirse en el epicentro del comercio, la industria, las finanzas y el consumo. Entre 1890 y 1902 las empresas establecidas en Lima producían ya alrededor del 60% de consumibles como cerveza, velas, jabón, cigarrillos, zapatos, camisas, muebles, vinos y textiles. Muchas de estas pequeñas y medianas empresas productoras habían sido emprendidas por inmigrantes extranjeros, europeos, particularmente italianos. Esto permitió la paulatina reducción del porcentaje de bienes importados, pasando del 58% en 1892 al 39% en 1907, el resto eran producidos en el Perú aumentando la centralidad industrial de la ciudad.⁹⁸

Este surgimiento y desarrollo de la industria de la ciudad emprendido por una pequeña clase emprendedora, motivó las presiones para que el Estado se uniera a la Convención francesa de patentes y marcas de fábricas, firmado en Lima en el año 1896.⁹⁹ Esta complejidad

⁹⁶ Alberto Regal, *Historia de los ferrocarriles de Lima...*, p.196.

⁹⁷ Victor Velásquez, *Lima a fines del siglo XIX...*, pp. 47-56.

⁹⁸ Peter Flindell, Klarén, *Perú, Society and Nationhood in The Andes*, New York: Oxford University Press, 2000, pp. 204-205.

⁹⁹ “Aprobando convención sobre patentes y marcas”, 13 de Noviembre de 1896, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

en las actividades económicas y constructivas de la ciudad quizás también fue una de las razones que originaron la Reforma de recaudación del año 1898 que contemplaba únicamente a la ciudad de Lima y el Callao. En ella se ve la intención expresa del gobierno de Piérola de mejorar los índices de recaudación de rentas que la municipalidad de Lima llevaba a cabo y de las que se echaba mano para la asignación de recursos para diversas obras públicas en la ciudad.¹⁰⁰

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

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

¹⁰⁰ “Adoptando nuevo procedimiento para la recaudación de las rentas en la municipalidad de Lima” 31 de Enero del año 1898, Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904, AHCRP.

Capítulo III

“Ciudad de México: de la Plaza de Armas a Chapultepec”.

Introducción

Durante el siglo XIX la ciudad de México experimentó diversas transformaciones espaciales de gran escala, las cuales se manifestaron tanto en la morfología como en su estructura urbana. Rastrear el proceso histórico que dio lugar a la producción de esas nuevas formas de la ciudad resulta complejo debido al largo periodo de tiempo en que estas fueron manifestándose tanto espacialmente como en la vida de las personas. Sin embargo, intentando reconstruir esa complejidad desde una perspectiva más general, es posible identificar y describir grandes esferas de la vida nacional que se vincularon e influyeron de diferente manera e intensidad en la producción del espacio urbano de la ciudad de México durante la época.

Veamos que en la esfera política fue determinante el papel del Estado en las formas por las cuales la ciudad se administró y se planificó bajo los diferentes contextos de la época, los cuales, como hemos visto a lo largo del capítulo primero, fueron durante buena parte del siglo XIX tiempos de poca estabilidad política para el país. Por otra parte, en el entendido de que la ciudad moderna fue en buena medida una manifestación de las relaciones establecidas por el modo de producción capitalista y por sus contradicciones expresadas territorialmente, es importante prestar especial atención a las formas que la economía capitalista adoptó y desarrolló en México a lo largo del siglo XIX, especialmente durante las últimas décadas y hasta el año 1910 cuando la ciudad se convirtió en el lugar donde iba tomando forma el proceso de industrialización. Otro factor con marcada relevancia fue la diversidad de discursos e ideas sobre lo que debía ser la ciudad capital y bajo qué formas debería producirse a manos de diferentes agentes. Estas ideas casi siempre circularon entre los gobernantes, las élites clericales y la oligarquía capitalista que dominó la escena urbana durante la época. Ya fuese la Iglesia durante la primera mitad del siglo, el Estado liberal, el Segundo Imperio o la administración científicista de las últimas dos décadas del Porfiriato, todos ellos tuvieron en común la manifestación de sus ideas y sus discursos en la morfología y en el espíritu de la ciudad de México. Para ello se valieron de los ingenieros constructores, los arquitectos, los

urbanistas, las empresas urbanizadoras, los especuladores y las nuevas tecnologías asequibles para la construcción.

Un buen ejemplo de cómo esas grandes esferas y agentes fueron modelando los diferentes estadios y transformaciones de la ciudad, lo encontramos a mediados de siglo cuando el liberalismo expresado en las Leyes de Reforma dio inicio a importantes cambios en la tenencia y usos del espacio de la ciudad de México: donde antes se rezaba, ahora se comerciaba; donde antes había un pueblo de indios, ahora se urbanizaba a través de la vivienda o se montaban talleres industriales.¹⁰¹ Esto a su vez condujo a una paulatina reestructuración de las actividades económicas dentro de la ciudad, especialmente en las zonas centrales. En otra fase del proceso histórico de la ciudad encontramos que durante el régimen porfirista, entre las élites políticas y económicas de la ciudad, comenzaron a circular fuertemente las ideas del positivismo científico en las que la modernización urbana jugaba un papel central. Muchas de estas ideas fueron implementadas tanto en la administración estatal como en la planificación de diversas obras para la higienización urbana, el transporte y el cambio de uso de los terrenos fuera del casco antiguo. La mayor parte de estos terrenos fueron utilizados para su urbanización bajo el esquema liberal de la época: del fraccionamiento de la gran propiedad hacendaria en pequeñas propiedades privadas para uso habitacional.

Siguiendo esa lógica, podemos distinguir tres importantes fases en el proceso de modernización urbana de la ciudad de México: la primera de ellas la podemos ubicar temporalmente durante toda la primera mitad del siglo XIX. En estas décadas la ciudad se caracterizó por encontrarse centralizada y organizada en torno a su casco antiguo. El núcleo de esta ciudad centralizada fue siempre la Plaza Mayor. Una segunda fase comienza a mediados de la década de 1850 con la promulgación de las Leyes de Reforma y la desamortización de los bienes eclesiásticos, y culmina con la toma del poder por Porfirio Díaz. En este periodo la ciudad se caracterizó principalmente, además de lo que ya hemos mencionado referente a la tenencia y usos del espacio, por el surgimiento del área de Chapultepec y sus alrededores como un segundo polo urbano y centro de poder fuera del casco antiguo. Finalmente, una tercera fase en este largo proceso de modernización urbana tuvo lugar durante todo el periodo

¹⁰¹ Fermín Cruz, *Configuración espacial de la industria en la ciudad de México*, México: El Colegio de México, 2015, pp. 197-199.

del régimen porfirista y se caracterizó por una ciudad que se ensanchó sin restricción de los dos polos urbanos existentes.¹⁰²

Así, el objetivo central de este capítulo es reconstruir los aspectos generales del proceso de modernización que tuvo sus antecedentes a partir de la desamortización de los bienes de la iglesia, posteriormente durante el Segundo Imperio Mexicano y de manera intensiva durante el régimen de Orden y progreso porfirista, especialmente entre los años 1895 y 1910 cuando la administración del régimen y de la ciudad comenzó a transformarse con la llegada de *los científicos*.

En el primer apartado de este capítulo describiré un panorama general con algunos elementos centrales de la política, las leyes y la administración territorial de la ciudad de México que hacia finales del siglo XIX se articularon con otros grandes procesos como el crecimiento demográfico y la localización de las primeras industrias en la ciudad. Todos estos elementos fueron claves para entender la forma que adoptó la expansión urbana de la capital. En este mismo apartado abordaré cómo el Estado se manifestó en la solución a determinadas problemáticas. El segundo apartado describirá las condiciones sobre las que se desarrolló el ensanche a través de la planificación de fraccionamientos habitacionales, tanto obreros como para las élites, los cuales fueron construyéndose sobre los antiguos terrenos de las haciendas y los pueblos de indios, especialmente hacia el Oeste del casco antiguo. Estos fraccionamientos, además de mostrar la expansión espacial y la nueva morfología de la ciudad, son un buen ejemplo de la articulación que se fue tejiendo entre el Estado, los urbanizadores y los antiguos hacendados –estos últimos monopolizadores de la gran propiedad en las afueras del casco viejo- como agentes que produjeron y modernizaron el espacio de la capital de la República durante el régimen de Orden y progreso porfirista. Finalmente, el tercer apartado describirá algunos de los proyectos de modernización urbana que tuvieron lugar en la ciudad de México. Estos proyectos regularmente se manifestaron en la forma de infraestructuras para el transporte, la higienización tanto del espacio público como de la vivienda, la iluminación y la generación formas de energía necesarias para el asentamiento de la industria dentro de la ciudad y las nuevas actividades económicas de la ciudad moderna.

¹⁰² Federico Fernández Christlieb, *Temas selectos de Geografía de México. Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México. Antecedentes y esplendores*, México: Instituto de Geografía, UNAM, 2000, pp. 70-71.

3.1- La ciudad de México y los precedentes de la modernización urbana.

La centralidad que ha caracterizado a la ciudad de México en la articulación del poder y de la economía sobre otros territorios durante varios siglos, también la ha convertido en el foco y escenario de los acontecimientos más turbulentos de la historia de la región. Desde el primer proceso de estructuración territorial del Imperio de la Triple Alianza, forjado a través de las devastadoras guerras contra los tepanecas durante el siglo XV y heredado para su aprovechamiento durante tres siglos de régimen virreinal español,¹⁰³ la ciudad, sus habitantes, sus gobernantes y sus constructores fueron tejiendo una larga historia de infinitas dimensiones. Ese complejo entramado histórico de un territorio y de una ciudad, todavía hoy, a dos siglos de la fundación de la República, aparece caracterizado por la controversia.

La organización política y administrativa del territorio nacional y de la ciudad de México durante la etapa republicana, obedecieron sobre todo a la lógica de las disputas ideológicas entre facciones centralistas y federalistas que durante buena parte del siglo XIX se manifestaron a través de los diferentes decretos de ley así como en las modificaciones que hicieron a la constitución en dicha materia. Durante ese largo siglo la ciudad de México albergó a todos los regímenes de la nación independiente. Entre estos últimos se cuentan dos imperios (1822-1823 y 1864-1867), dos repúblicas centrales (1835-1843 y 1843-1846), un orden autoritario (1853-1855) y dos repúblicas federales (1824-1835 y 1857).¹⁰⁴

Entre los anteriores hay un caso interesante que marca un primer precedente del positivismo aplicado a la modernización de la ciudad. Ese caso fue el del régimen del Segundo Imperio Mexicano. En la ley del 3 de Marzo de 1865, Maximiliano de Habsburgo encarga a sus ingenieros franceses la primera división político-territorial nacional basada en métodos científicos con la finalidad de facilitar y maximizar la administración del Imperio. Esta tarea debería estar basada sobre todo en tres criterios, a saber: una división del territorio en el mayor número de fracciones posibles adecuadas para su administración, que los límites de estas fracciones fuesen naturales o geográficos y que cada unidad territorial pudiese en el futuro dar

¹⁰³ Pedro Carrasco, *Estructura político-territorial del Imperio tenochca: la triple alianza de Tenochtitlán, Tetzcoco y Tlacopan*, México: El Colegio de México, 1996, p.44.

¹⁰⁴ Andres Lira, *La ciudad Federa. México, 1824-1827; 1874-1884 (Dos estudios de historia institucional)*, México: El Colegio de México, 2012, p.11.

sustento alimentario al total de su población. Bajo este esquema de departamentos, distritos y municipios importado de la experiencia francesa, el territorio del Distrito Federal que se había establecido en el año 1824, quedó comprendido dentro del Departamento del Valle de México y el área urbana -la ciudad de México- era su capital política y administrativa.¹⁰⁵

En el Departamento del Valle de México la nueva organización político-administrativa del Imperio tuvo implicaciones relevantes entre la vida cotidiana de los habitantes de las zonas conurbadas a la ciudad. Esto debido a los constantes conflictos que generó una división territorial que no había tenido en cuenta el desarrollo histórico de los asentamientos de menor escala como las rancherías, las localidades y los pueblos, así como tampoco los aspectos culturales de sus habitantes, casi siempre ligados al manejo más tradicional de su territorio. Casos como el del pueblo de La Piedad, que se encontraba en la orilla Norte del río que le da nombre y a extramuros de la garita de entrada a la ciudad –hoy parte de la colonia Piedad Narvarte-, se rehusaba a pertenecer a la municipalidad de Tacubaya; o la disputa entre las municipalidades de Santa Fe y Cuajimalpa por la ranchería de Contadero forman parte de los innumerables solicitudes de reforma a este sistema de ordenamiento, y un claro ejemplo de conflicto entre las iniciativas modernizadoras y la vida tradicional de la ciudad.¹⁰⁶

Los conflictos socio-territoriales en la ciudad de México y en sus alrededores durante la época, resultan interesantes si se miran como el resultado de la primera experiencia en el manejo del territorio construida bajo un paradigma científico positivista. Esto se torna aún más relevante si toma en cuenta y se articula con lo que venía sucediendo de manera paralela en las zonas centrales de la ciudad de México. Durante ese breve periodo de tiempo, el régimen imperial puso a circular en la ciudad ideas modernas y científicas del urbanismo y de la arquitectura desarrolladas previamente en Europa. Esto se materializó en las diversas obras emprendidas para la ciudad de México como el trazado y la apertura del Paseo del Emperador –hoy Paseo de la Reforma- en el año 1865. Esta obra le fue encargada al ingeniero austriaco Luis Bolland de quien además se tiene constancia que, a la muerte de Maximiliano de

¹⁰⁵ Miguel Messmacher, *La ciudad de México. Bases para el conocimiento de sus problemas. Pasado, presente y futuro*, México: Departamento del Distrito Federal, 1979, pp. 102-106.

¹⁰⁶ Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1995*, México: Instituto Mora, 2008, pp. 122-124.

Habsburgo en Querétaro en 1867, éste siguió trabajando en el levantamiento y elaboración de diversos planos topográficos de los terrenos de las grandes haciendas que rodeaban a la ciudad de México durante las últimas décadas del siglo, muy probablemente en la lógica de su futura urbanización.¹⁰⁷

Esta última obra bajo la administración imperial de la ciudad es relevante porque en ella se observan algunos de los principios del urbanismo moderno desarrollados pocos años antes en los respectivos ensanches de las grandes capitales de Europa que ya hemos repasado. Previa llegada a la ciudad de México, Maximiliano de Habsburgo había asistido como un estudioso del urbanismo a todas esas grandes capitales para observar sus formas y el concepto descentralizador que había detrás de aquellas obras. Todavía más revelador resulta el hecho de que él mismo fue el artífice detrás de la apertura de la plaza del Duomo de Milán que buscaba darle simetría y amplitud a la zona central de la ciudad. También estuvo presente durante las obras de demolición de la muralla que rodeaba el casco medieval de la ciudad de Viena.

Así, el trazado del Paseo del Emperador (Mapa 4) tenía detrás el concepto urbanístico moderno de descentralizar el poder político que históricamente se había asentado dentro del casco viejo de la ciudad, trasladándolo hacia el Suroeste a través de una línea recta que unía por un extremo un monumento –en este caso la estatua de Carlos IV- que señalaba física y simbólicamente el fin del casco viejo, con la nueva sede del poder al otro extremo –el Castillo de Chapultepec-.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Ver *Plano de la hacienda y molino de San Juan de Dios de los Morales, 1871*, por los ingenieros Fernando de Rosenzweig y Luis Bolland, en el Museo Universum, UNAM.

¹⁰⁸ Federico Fernández Christlieb, “La influencia francesa en el urbanismo de la ciudad de México: 1775-1910”, en *México-Francia: Memoria de una sensibilidad común siglos XIX-XX*, Tomo I, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1998, pp. 57-64.



Mapa 4. "Plano de la ciudad de México. Levantado de orden del Ministerio de Fomento, año de 1867". Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Este mapa fue elaborado precisamente el año de la muerte de Maximiliano de Habsburgo y en él se observa el legado espacial de un régimen que pese a ser una monarquía centralista, hizo circular y materializar una serie de ideas que se articularon con el positivismo aplicado a la modernización de la ciudad. Ya fuese a través de una teórica división político-territorial para la administración del Imperio y su capital, o a través de las obras urbanas basadas en experiencias muy lejanas como las del ensanche de París, el hecho es que durante este breve periodo de tiempo se trazó literalmente la dirección hacia donde tomaría forma el ensanche de la ciudad. El mapa muestra claramente el territorio aún no urbanizado sobre el que se extendió el trazo del Paseo del Emperador. A ambos lados de la línea, al Norte y al Sur, durante los siguientes años se proyectaron diversas colonias, fraccionamientos e infraestructuras que a la postre, efectivamente, produjeron buena parte de la ciudad moderna. Sobre este proceso abundaré más adelante a lo largo del segundo apartado.

Con la muerte del Segundo Imperio y el triunfo del ejército liberal en 1867, el gobierno de la República quedó restaurado. Precisamente una de las primeras tareas que tuvo que emprender aquel régimen fue reorganizar la política y la gobernanza dentro del Distrito Federal. Así, durante las últimas décadas del siglo XIX, especialmente entre los años 1867 y 1902, la ciudad de México se convirtió en la sede de los poderes federales de los gobiernos de la República, los cuales fundamentalmente estuvieron caracterizados por el liberalismo político y económico de la época. El modelo de organización territorial del Imperio fue inmediatamente descartado, y así, durante ese largo periodo de tiempo el territorio urbanizado que se conocía como la “ciudad de México”, se encontró inscrito en una división geopolítica y administrativa de mayor escala que era el Distrito Federal. Aunque esta entidad tenía un gobernador nombrado por el presidente de la nación, es importante aclarar que en todo lo relativo al régimen interno de la ciudad de México ésta contaba con un ayuntamiento propio encargado de gestionar la vida política de sus habitantes, el presupuesto, así como las obras, los servicios y el espacio público.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Fausta Gantús, La traza del poder político y la administración de la ciudad liberal (1857-1902). En Ariel Rodríguez Kuri (coord.), *Historia política de la ciudad de México. Desde su fundación hast el año 2000*, México, El Colegio de México, 2012, pp. 287-290.

Ese ayuntamiento que gestionaba la municipalidad de México, es decir la ciudad, era electo por los mismos habitantes. Caso contrario fue el de los *partidos* del Distrito Federal que rodeaban la ciudad. En estas prefecturas los funcionarios de alto nivel y los prefectos eran nombrados directamente por el presidente de la República confiriéndole gran poder a éste último para decidir sobre su gestión.¹¹⁰ Esto reflejaba en cierta medida el papel central que jugaban los territorios más próximos a los márgenes de la ciudad en tanto que se encontraban ya en proceso de urbanización o especulación con miras al desarrollo, ya sea de asentamientos industriales o habitacionales.

Sobre lo anterior podemos encontrar algunas pistas si observamos que durante la presidencia de Porfirio Díaz la ciudad de México que concentraba la mayor parte de los capitales e inversores extranjeros, tenía a su disposición grandes extensiones de territorio periférico con potencial para urbanizarse. En ese mismo contexto el ayuntamiento de la ciudad y las prefecturas fomentaron de manera importante los proyectos de urbanización y brindaron facilidades a urbanistas, arquitectos e inversionistas para el desarrollo de nuevos barrios periféricos respecto de lo que históricamente había sido el centro de la ciudad.¹¹¹ En este punto valdría la pena preguntarse si esas condiciones de acumulación de capital existentes en el casco viejo, articuladas con un contexto territorial dominado por el modelo de producción de las haciendas,¹¹² las cuales acaparaban la mayor parte de las tierras periféricas, dio lugar a las primeras operaciones capitalistas de especulación e inversión que han venido caracterizando la producción de la ciudad moderna hasta nuestros tiempos.

Sin embargo, de forma paralela a ese proceso de especulación y expansión de los nuevos modelos de urbanización, había un enorme contraste con la realidad de miseria y enfermedades que aquejaban a la población durante la época. Este contraste no se remitía únicamente al casco viejo sino a casi toda la ciudad, la cual llevaba varios años padeciendo una serie de problemáticas en temas de desigualdad social, higiene urbana y hacinamiento de sus habitantes que no reflejaban las aspiraciones del liberalismo en el poder. Veamos que en

¹¹⁰ Gantús, *La traza del poder político...*, p. 292-293.

¹¹¹ Gantús, *La traza del poder político...*, p. 298-300.

¹¹² José Carlos Mariátegui, *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, Lima: Catarsis literaria, 1928, pp. 29-31.

términos demográficos durante el régimen porfirista la capital del Distrito Federal vio crecer de manera nunca antes vista su población, ya fuese por nacimientos o por el aumento en la tasa de inmigración urbana. Entre los años 1877 y 1910 la ciudad de México aumentó su población de poco más de 230,000 a más de 471,000 habitantes,¹¹³ ésta última cifra muy cercana a la estimada previa llegada de las primeras enfermedades europeas a inicios del siglo XVI. Durante el decenio de 1900-1910 la ciudad absorbía a través de la inmigración el 35% del crecimiento poblacional total del país, lo cual generó una demanda nunca antes vista de todo tipo de servicios pero sobre todo de territorio habitable. La ciudad tuvo que expandirse al ritmo de la inserción de la población a las diversas actividades económicas propias de la ciudad, mismas que antes no existían, provocando transformaciones en los usos del suelo así como en su comercialización.¹¹⁴

De forma paralela a esta diversificación de actividades y cambios en los usos del suelo, comenzó la industrialización de la ciudad y sus alrededores instalándose las primeras factorías para la transformación de diversos productos. Entre estas vemos que predominaron las relacionadas con el uso del papel y las imprentas, las primeras industrias de tabaco y de derivados del petróleo como el aceite. De forma particular debemos hacer mención de las primeras fábricas de vidrio y de cemento,¹¹⁵ las cuales muestran que la ciudad, además de ser receptora de la industria, era consumidora de ambas innovaciones tecnológicas y constructivas de la época, y que tuvieron un impacto considerable en la arquitectura de la ciudad desarrollada durante las obras para la conmemoración del centenario de las luchas de Independencia.

Ahora bien, así como en el resto del territorio nacional, la fuerte tendencia centralizadora del gobierno federal, tanto en la política, la administración y la economía del

¹¹³ Población existente en las capitales de las entidades federativas años de 1877 a 1910, *Estadísticas sociales del Porfiriato 1877-1910*, México: Dirección General de Estadística- Secretaría de Economía, 1956.

¹¹⁴ María Dolores Morales, *Ensayos urbanos de la ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2011, pp. 243-246.

¹¹⁵ Miguel Messmacher, *La ciudad de México. Bases para el conocimiento de sus problemas. Pasado, presente y futuro*, México: Departamento del Distrito Federal, 1979, p.82.

territorio del Distrito Federal,¹¹⁶ se manifestó de forma importante en otras esferas igualmente relevantes para la vida de la capital: entre 1900 y 1910, la ciudad de México, además de ser el epicentro político y económico de la nación liberal, se transformó en el foco del desarrollo de las ciencias, del conocimiento y el lugar donde se recibían las nuevas tecnologías de la época provenientes de Europa. Este contexto tuvo sus inevitables repercusiones en la forma urbana y en la vida científica y cultural de la ciudad, fenómeno que también fue posible encontrar en otras capitales de Latinoamérica y de los Estados Unidos durante la época. La particularidad de esta década en la ciudad de México fue la especial relación bidireccional que mantuvo con la generación del conocimiento, la vida cultural y la imagen de modernidad proyectada a través de la planeación urbana.¹¹⁷

Este fenómeno en términos de la historia urbana de la ciudad de México, y de otras ciudades en la región, es atribuible a la entrada en escena de una generación de ingenieros, arquitectos, urbanistas, médicos, profesores y otros profesionistas ligados a la actividad científica. Esta generación nacida a mediados del siglo XIX tuvo a la ciudad como lugar predilecto dónde producir y reproducir las ideas del positivismo y el progreso material. De estos científicos se puede advertir que fueron una generación anclada a la ciudad y que desempeñaron un papel de bisagra en el desarrollo de las ideas heredadas de sus estudios en las universidades locales y europeas, y por otra parte respondieron a temas y demandas novedosos en sus ciudades. A la distancia, de estos científicos también se puede decir que vivieron un fuerte proceso de transición a la modernidad engendrado por sus mismas ideas, impulsos y creencias, y que al mismo tiempo la realidad que tan empeñadamente intentaron modelar, les atropelló sin permitirles comprender que, en el caso de la historia de estas ciudades, determinarían en buena medida el futuro de su desarrollo.¹¹⁸

¹¹⁶ Andrés Lira, *La ciudad federal. México, 1824-1827; 1874-1884. Dos estudios de historia institucional*, México: El Colegio de México, 2012, Cap.10.

¹¹⁷ Mauricio Tenorio-Trillo, *I Speak of the City. Mexico at the turn of the Twentieth Century*, Chicago: The University of Chicago Press, 2012, Cap. 9 y 10.

¹¹⁸ Silvia Arango, *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyen la América Latina moderna*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013, pp. 21-22.

Para el grupo de científicos que administró la ciudad de México entre 1895 y 1910, era imprescindible integrarse a la modernidad y al progreso material a través del estudio metódico de las etapas y los elementos clave que habían forjado a las naciones industrializadas europeas. El complemento de ese estudio minucioso, sería atraer el capital, la tecnología y la experiencia extranjera para detonar el desarrollo nacional. Finalmente, además de la experiencia científicista ligada a la administración del régimen y de la capital, se puede argumentar que los cambios en la morfología de la ciudad son atribuibles en buena medida a la inserción de ese tipo de innovaciones tecnológicas y del conocimiento, sobre todo de aquellas ligadas al transporte como el ferrocarril y los tranvías.¹¹⁹ Del mismo modo, es destacable que la generación de espacios para una ciudad moderna, tales como jardines, plazas, paseos y parques, como parte del desarrollo de la nueva ciencia del urbanismo emergente en aquella época, tuvo sus efectos en la morfología de las ciudades, ya no sólo en la de México durante este periodo, sino también en otras grandes capitales latinoamericanas.¹²⁰ Sobre este tema abundaré a lo largo del tercer y último apartado cuando describa los principales proyectos de modernización e infraestructuras para la ciudad durante la época.

3.2- Del casco viejo, sus canales y sus garitas, al ensanche y los fraccionamientos planificados.

En términos espaciales, durante la segunda mitad del siglo XIX y hasta el estallido de la Revolución en 1910, la ciudad de México comenzó a expandirse debido a una serie de condiciones estructurales como la paulatina desamortización de los terrenos y bienes de la iglesia católica. Al mismo tiempo, el aumento en la población de la ciudad y su posterior asentamiento en los cuarteles centrales, fueron elevando la densidad poblacional del área urbana, concentrando esta población tanto en la vivienda como en las actividades comerciales del casco viejo.¹²¹ Los orígenes de los límites espaciales de aquel casco viejo donde ya para

¹¹⁹ Silvia Arango, “Generación científicista, 1885-1900”, en *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyen la América Latina moderna*, México, Fondo de Cultura Económica, 2013, pp. 21-76.

¹²⁰ Horacio Capel, *La morfología de las ciudades, Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*, Barcelona: Ediciones Serbal, 2002.

¹²¹ Mario Barbosa, Construcción y crecimiento urbano de la ciudad de México, 1857-1946. Densificación y fragmentación. En Eulalia Ribera, Hector Mendoza y Pere Sunyer (coords.), *La integración del territorio en una*

finales de siglo fueron surgiendo una serie de problemáticas en materia urbana, se pueden rastrear en las antiguas obras de resguardo llevadas a cabo por los virreyes y el ayuntamiento durante la segunda mitad del siglo XVIII, siendo algunas de las más importantes las emprendidas por el virrey segundo conde de Revillagigedo durante la última década de ese siglo a través de su ingeniero de cabecera, el arquitecto Ignacio de Castera.¹²² Aunque las obras de resguardo de la ciudad no necesariamente coincidían con la traza urbana, ni se concluyeron en su totalidad, son un antecedente relevante que se debe tomar en cuenta para entender parte de la lógica del crecimiento espacial de la capital en las décadas posteriores.

Dichas obras de resguardo de la ciudad estuvieron motivadas por el interés de la metrópoli imperial en maximizar las recaudaciones fiscales generadas del comercio entre la ciudad de México y el resto del territorio virreinal. Para ello se construyó una zanja de agua alrededor de toda el área considerada como urbana. Su construcción estuvo apoyada en el sistema hidráulico de acequias que existían desde el siglo XVI para desalojar las aguas de verano que, en su caudal de Oeste a Este, atravesaban el centro de la ciudad en dirección al Lago de Texcoco. La zanja de agua que circundaba la ciudad, además, tenía otros elementos arquitectónicos como las garitas, los puentes y los albardones. Todas esas construcciones obedecían a diversas funciones destinadas tanto a las operaciones de la Hacienda Real, como para los servicios públicos de tránsito de personas y bienes.¹²³ Al paso del tiempo todas estas infraestructuras de resguardo urbano fueron determinantes en la definición de los márgenes espaciales de la ciudad, así como de los patrones de asentamiento de su población durante la mayor parte del siglo XIX.

En el año 1793 el ingeniero Castera realizó el primer plano regulador de la ciudad virreinal (Mapa 5).¹²⁴ En él se proyecta la idea más elaborada de resguardo fiscal de la ciudad, y donde se pretende rectificar la forma irregular de la zanja de agua de manera tal que la

idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Mora, 2007, pp. 362-363.

¹²² Guadalupe De la Torre, *Los muros de agua. El resguardo de la ciudad de México, siglo XVIII*, México: CONACULA-INAH, 1999, pp. 85.

¹²³ De la Torre, *Los muros de agua...*, pp. 11-27.

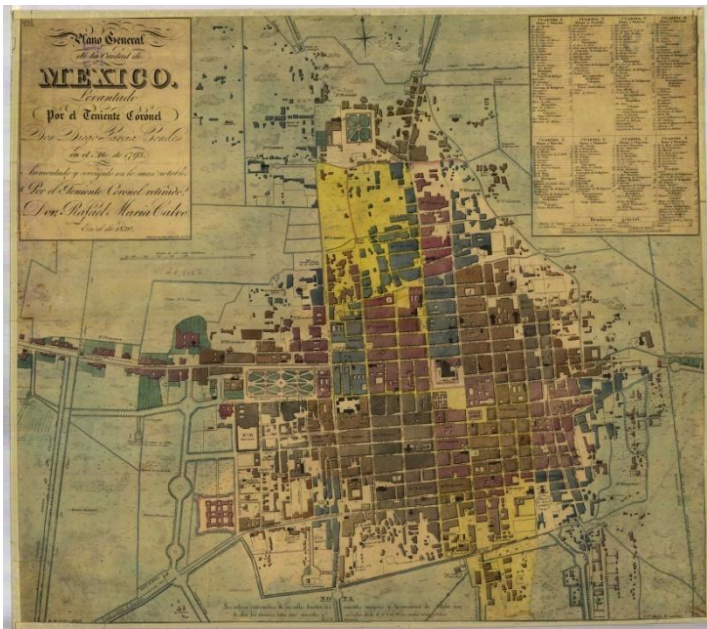
¹²⁴ De la Torre, *Los muros de agua...*, pp. 89-90.

ciudad se encuentre rodeada por un cuadrado perfecto. Esto incluía la construcción de nuevas garitas aduanales, puentes, acequias y compuertas para regular el paso de las aguas. Este proyecto, aunque inconcluso, fue retomado durante los regímenes republicanos para regular la futura organización espacial de la ciudad a través de la construcción de la zanja cuadrada, algo que, como veremos, tampoco fue posible sino sólo de manera parcial.

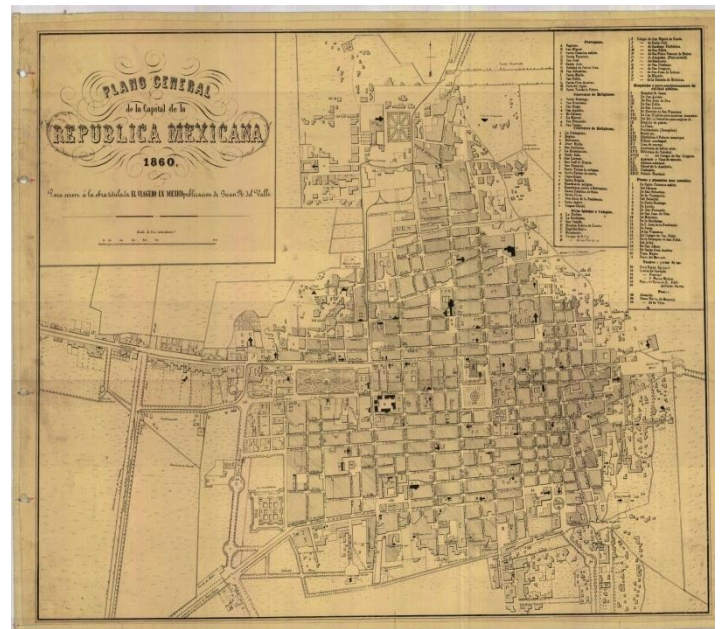


Mapa 5. "Plano iconográfico de la ciudad de México. Realizado por orden del Exmo. Sr. Conde de Revillagigedo". Originalmente del año de 1793, publicado por el Ayuntamiento de la ciudad de México en 1842. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Sin embargo de aquella idea urbanística inconclusa de resguardar la ciudad surgieron buena parte de los límites materiales y discursivos que dominaron su escasa expansión hasta las últimas décadas del siglo XIX. Esto es relevante puesto que estamos frente a los orígenes y el desarrollo de la idea de una ciudad que mira “hacia adentro”, hacia su casco viejo, donde la zanja de agua, las garitas aduanales y sus puentes, formaban parte de una adecuación sustancial del concepto de amurallamiento. Claramente la construcción de una muralla al estilo de las ciudades medievales europeas era ineficiente e inviable para las condiciones geográficas del Valle de México, donde se hacía necesario el desalojo constante de las aguas superficiales y la regulación de las crecidas del Lago de Texcoco por el oriente. En este caso predomina más bien el resguardo de los intereses administrativos y fiscales a través de las garitas, la zanja, las acequias y los canales naturales de la ciudad. Esa ciudad virreinal resguardada todavía se podía observar durante de la primera mitad del siglo XIX (Comparativa Mapas 6 y 7).



Mapa 6. “Plano general de la ciudad de México”. Levantado originalmente por el Teniente Coronel Don Diego García Conde en 1793. Corregido y aumentado en 1830. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.



Mapa 7. “Plano general de la capital de la República Mexicana”. Publicado en 1860. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Si bien algunas garitas y puentes fueron demolidos en las primeras décadas de la República independiente, esto no afectó de manera sustancial el crecimiento de la ciudad.¹²⁵ En ambos mapas prevalecen prácticamente los mismos límites espaciales establecidos en 1793, a saber: las garitas de Santiago y Peralvillo al Norte; la compuerta de los Cuartos y la compuerta de San Sebastián al Noreste; la garita del Peñón y la compuerta de San Lázaro al Este; al Sureste, frente a la antigua Plaza de toros, el puente de Garavito y la bifurcación del Paseo de la Viga de su canal; el antiguo río de La Piedad con sus garitas de San Antonio Abad y La Piedad por el Sur; La ciudadela y la garita de Belén en el Suroeste; el Paseo Bucareli hasta el Puente de Alvarado y el potrero de San Fernando; y de ahí hacia el Norte por la calzada de Santa María hasta el barrio de Santiago.

En poco más de medio siglo, la expansión de la ciudad se desarrolló de forma paralela a sus límites. Esa idea de ciudad hacia adentro parece contraria en términos del ensanche urbano planteado por el urbanismo moderno, el cual empezó a tomar forma a partir de la promulgación de las Leyes de Reforma y en especial con la paulatina implementación de la Ley Lerdo. De estas leyes de desamortización se desprende un lento proceso de liberalismo económico de la tierra, el cual la fragmentó para ser adquirida como propiedad privada. Muchos de estos terrenos que pertenecían tanto a los bienes de la iglesia como a los pueblos de indios, poco a poco se vieron reducidos a pequeños barrios a partir del proceso de acaparamiento de la tierra por parte de las haciendas, así como por el proceso de urbanización que experimentó la ciudad de México especialmente durante los últimos años del siglo XIX. Así, con el desarrollo del paradigma de la ciudad moderna fragmentada en diferentes estratos sociales durante estas décadas, se extinguieron casi totalmente los usos tradicionales que los pueblos de indios le daban a la tierra, para dar paso, durante esta época, a la producción espacial de barrios obreros, colonias de clase media y fraccionamientos habitacionales para las élites de la oligarquía.¹²⁶

¹²⁵ Basándome en la comparativa de los planos citados como “Mapa 6 y 7”, con el plano “Garitas bajas del resguardo fiscal de la ciudad de México en el siglo XVIII” elaborado por Guadalupe de la Torre Villalpando, en Guadalupe De la Torre, *Los muros de agua. El resguardo de la ciudad de México, siglo XVIII*, México: CONACULA-INAH, 1999, (figura 1), entre pp. 12 y 13.

¹²⁶ Andrés Lira, *Comunidades indígenas frente a la ciudad de México. Tenochtitlán y Tlatelolco, sus pueblos y barrios, 1812-1919*, México: El Colegio de México, 1995, Cap.7.

Esto queda claro cuando vemos que, a diferencia de la primera mitad del siglo XIX, durante la segunda la ciudad de México desbordó sus límites de forma nunca antes vista, especialmente durante las más de tres décadas de porfiriato. La extensión urbana de la ciudad que en 1858 era de alrededor de 8.5 Km², para el año 1910 creció casi cinco veces hasta llegar a los 40.5 Km². De forma paralela a este crecimiento y al aumento de la población inmigrante, Azcapotzalco, Tacubaya, Tacuba, San Angel, Coyoacán, Mixcoac y Tlalpan, todas ellas antiguas poblaciones periféricas que originalmente se fundaron como pueblos de indios y pueblos conurbados en las afueras de los cascos de haciendas, se expandieron espacialmente aunque seguían sin pertenecer a la zona urbana de la ciudad de México.¹²⁷

En la conformación de ese nuevo paradigma de ciudad que comenzó a desarrollarse durante la segunda mitad del siglo, el Estado jugó un papel decisivo dando apoyo a las empresas de construcción de obras públicas para la ciudad, así como para la consolidación del mercado inmobiliario a través del fraccionamiento de grandes extensiones de territorio para su venta como pequeña propiedad privada urbana. En ese contexto, tanto el Estado como las empresas inmobiliarias y constructoras, utilizaron el discurso urbanístico desarrollado hacía algunas décadas atrás en el Plan regulador de París para implementar una política urbana en favor de la secularización y modernización de la capital del país. Este discurso del urbanismo moderno se refería sobre todo a la apertura y a la circulación de bienes y personas, a la expansión del mercado inmobiliario, a la modernización de los espacios centrales de la ciudad, así como al saneamiento y mejora de los servicios públicos.¹²⁸

Veamos que lo anterior se desarrolló en un contexto político y de la administración de la capital bastante conectado con el acontecer de la economía nacional así como el régimen de Orden y progreso que dominó al país durante las últimas tres décadas del siglo. La ciudad de México comenzó un importante repunte en la acumulación de capital, sobre todo el ligado a las inversiones de extranjeros. De a poco, tanto el Estado como las oligarquías nacionales y extranjeras creyeron necesario crear las condiciones para el desarrollo en materia urbana y de

¹²⁷ María Dolores Morales, “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, en María Dolores Morales, *Antologías. Ensayos urbanos. La ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana –Xochimilco, 2011, pp. 235-236..

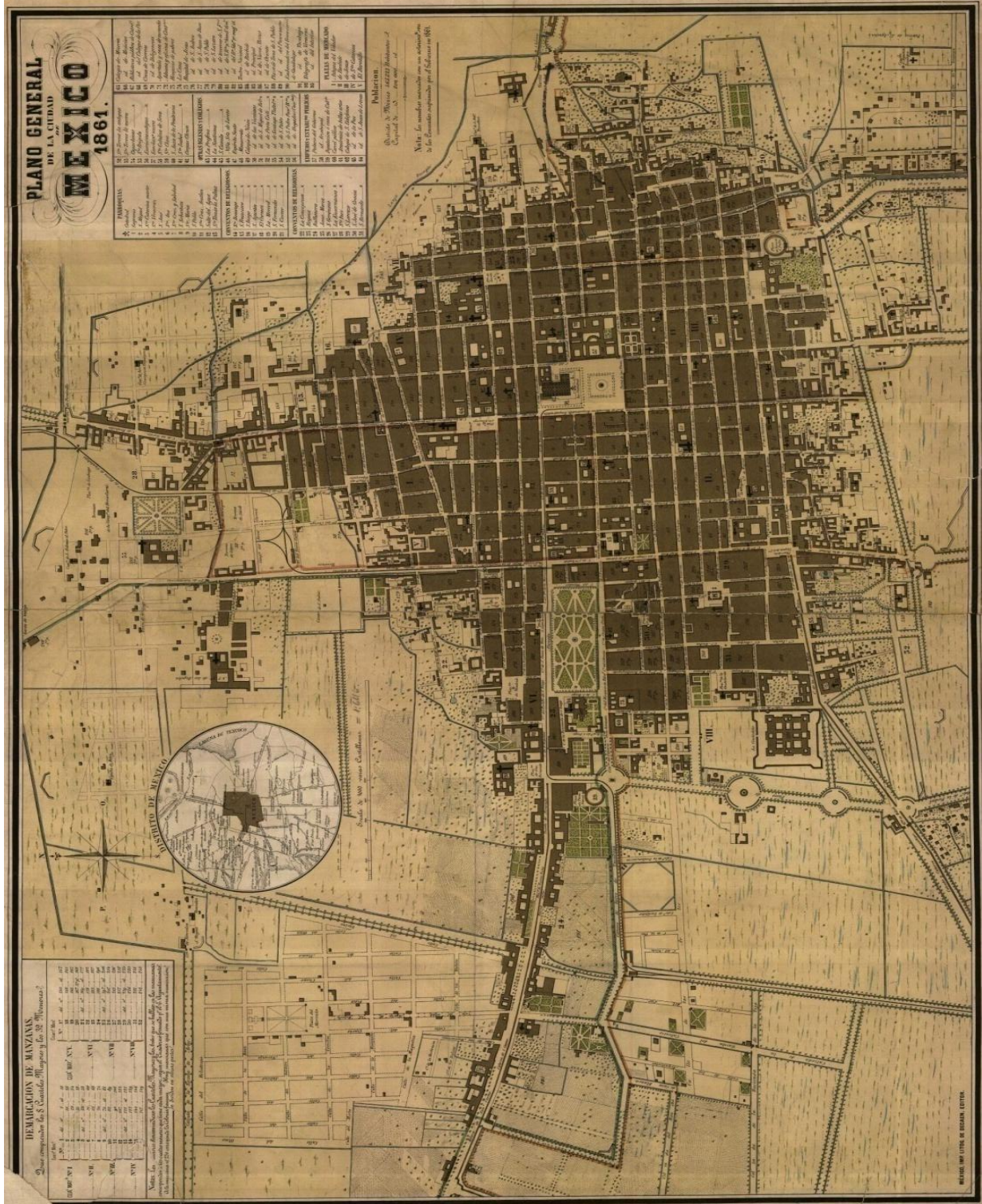
¹²⁸ Barbosa, *Construcción y crecimiento urbano de la ciudad de México.....*, pp. 363-265.

sanidad que necesitaba aquella ciudad concentrada en el casco viejo y que venía enfrentándose desde hace varias décadas a diversas problemáticas como la falta de agua corriente, calles remozadas, espacios públicos higiénicos y viviendas adecuadas para la creciente población hacinada entre las zanjas y las acequias. En concordancia con el discurso urbanístico ya descrito, durante estas décadas el ayuntamiento de la ciudad fomentó de manera importante los proyectos de urbanización y brindó facilidades a urbanistas, arquitectos e inversionistas para el desarrollo de nuevos barrios periféricos respecto de lo que históricamente había sido el centro de la ciudad.

Los primeros fraccionamientos de la ciudad se construyeron al Oeste del casco viejo. Esta localización quedó determinada en parte por las malas condiciones de salubridad que generaba el oriente de la ciudad muy próximo al Lago de Texcoco. En esta zona, las constantes inundaciones de verano originadas por la menor altitud del terreno, así como la falta de vegetación durante la mayor parte del año impedían desarrollar proyectos idílicos de vivienda para las clases acomodadas que querían salir del hacinamiento del casco viejo. En ese sentido el Oeste reunía condiciones inmejorables para la construcción de colonias con camellones, plazas y jardines arbolados. Aunado a esto, la cercanía con el Paseo del Emperador y el Bosque de Chapultepec jugaron un papel importante en el imaginario constructivo de descentralización del poder del urbanismo moderno.

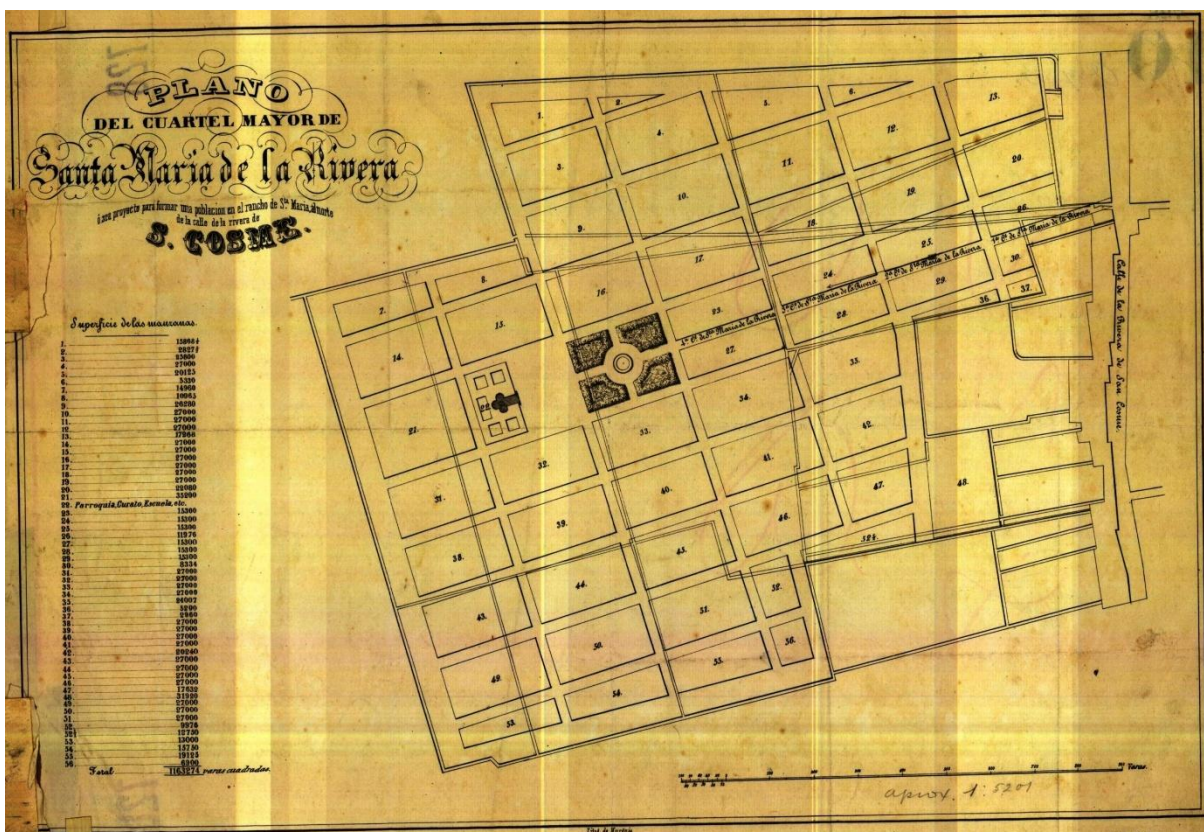
Los casos más emblemáticos de estos fraccionamientos construidos después de la entrada en vigor de las Leyes de desamortización fueron varios: la colonia de los Arquitectos y la colonia Santa María la Ribera, comenzaron a planearse y construirse a partir del año 1858 (Mapa 8). Estos fueron los dos primeros fraccionamientos de su tipo en la ciudad de México y estuvieron habitados por clases medias y altas, comerciantes y profesionistas nacionales y extranjeros.¹²⁹

¹²⁹ Serge Gruzinski, *La ciudad de México: una historia*, México: Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 485.



Mapa 8. “Plano general de la ciudad de México”. Publicado en 1861, México: Imprenta Litográfica de Decaen, Editor. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

El mapa muestra que en el año 1861 las colonias eran las primeras fuera del casco viejo, la idea urbanística se distingue por el trazado cuadrícula de sus calles, de sus avenidas centrales así como por la construcción de plazas y jardines dentro de los límites de la colonia. Fueron proyectadas a los lados de la Cañería y Ribera de San Cosme, donde durante la época todavía se alzaba el viaducto de arcos de origen colonial que servía como límite de los terrenos sobre los que se construyeron ambos fraccionamientos. Santa María la Ribera fue construida sobre los terrenos de la antigua Hacienda de Santa María al lado Norte de la ribera. El Norte la colonia limitaba con la Calzada de la Escuela de Artes, al Oeste con la calle de los Olmos y al Este con la calle del Encino.¹³⁰



Mapa 9. “Plano del cuartel mayor de Santa María de la Rivera, ó sea proyecto para formar una población en el rancho de Sta María, al norte de la calle de la ribera de S. Cosme”. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

¹³⁰ “Plano general de la ciudad de México”. Publicado en 1861, México: Imprenta Litográfica de Decaen, Editor. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Santa María la Rivera –con el paso del tiempo cambió a Ribera- se constituyó legalmente entre los años 1859 y 1963, aunque la proyección y fraccionamiento comenzaron a realizarse desde el año 1858 por el agrimensor o topógrafo Don Francisco Jiménez.¹³¹ Muy probablemente el plano (Mapa 9) del fraccionamiento, sin fecha de elaboración, data de ese año. En él, la colonia todavía es presentada como un proyecto donde se detalla el trazado urbano. La colonia originalmente tenía una extensión de 1,163, 274 varas cuadradas y éstas se encontraban fraccionadas entre 56 manzanas. La colonia contemplaba algunas de estas manzanas para la edificación de una parroquia, un curato, una escuela y el jardín central.¹³² En este jardín fue donde en 1910 se trasladó el Kiosco Morisco, uno de los emblemas de la modernidad de esta colonia debido a su diseño y a los materiales utilizados en su construcción, que como veremos más adelante no fue la única en su tipo. Según relata el fotógrafo alemán Guillermo Kahlo (1872-1941), esta obra arquitectónica fue construida con estructura de hierro e iluminación cenital a través de cristal (Fotografía 1). Fue diseñada por el ingeniero José Ramón Ibarrola con el propósito de llevarla al pabellón mexicano de la Exposición universal de Nueva Orleans en año de 1884. A su regreso en la ciudad de México el kiosco estuvo instalado en la Alameda central y finalmente durante los festejos del centenario de la Independencia se traslado al centro de la flamante colonia.¹³³

¹³¹ Guillermo Boils, *Pasado y presente de la colonia Santa María la Ribera*, México: Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco, 2005, pp. 43-68.

¹³² “Plano del cuartel mayor de Santa María de la Rivera, ó sea proyecto para formar una población en el rancho de Sta María, al norte de la calle de la rivera de S. Cosme”. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

¹³³ Guillermo Kahlo Kaufmann, *Mexiko 1904*, México: Universidad Iberoamericana, 2002, p.80.



Fotografía 1. “Kiosko Morisco”, sin autor, año 1902, Núm.Inv.122541, Fototeca Nacional.

Por otra parte, la colonia de los Arquitectos, después conocida como San Rafael, se estableció en 1859, muy poco tiempo antes que Santa María la Ribera. En términos generales se podría decir que son coetáneas. Esta colonia fue pensada como un fraccionamiento habitacional para estudiantes y catedráticos de arquitectura de la Academia de San Carlos. El artífice de esta urbanización fue el señor Francisco Somera, hijo de un español que antiguamente había pertenecido al grupo monopolístico de comerciantes del Consulado de México y que además siempre estuvo involucrado en el establecimiento de diversas industrias textiles en el Estado de Veracruz, lugar donde nació Francisco. Somera fue un ingeniero civil que estudió la arquitectura y el urbanismo en España, Francia e Inglaterra. A su vuelta en México trabajó en el Ayuntamiento de la ciudad levantando planos ejidales donde conoció el

oficio de la especulación sobre los terrenos recientemente desamortizados. Esa fue la forma en que Francisco Somero se hizo de los terrenos del ejido de la Horca.¹³⁴

Sobre el ejido de la Horca fue donde se proyectó la nueva colonia, delimitada al Norte por el potrero del convento de San Cosme; al Oeste por la Calzada del Rancho de Casa Blanca; al Sur por la Calzada de la Hacienda de la Teja; y al Este por el viejo Camino de fierro a Tacubaya.¹³⁵ En sus inicios la colonia se fraccionó en 60 lotes segmentados internamente por las calles de Las Artes, La Industria y Los Arquitectos. La mayoría de estos lotes fueron vendidos y ocupados por arquitectos de gran renombre como Javier Cavallari –director de arquitectura de la Academia de San Carlos-, Ventura Alcérreca, Delgado, Heredia, Rincón, Anzorena, Bustillos, entre otros. Esta urbanización gozó de las mismas prerrogativas otorgadas por el Estado a la de Santa María la Ribera: condonación del pago de impuestos por traslación de dominio y del predial durante cinco años, así como la exención de todo tipo de pago por derecho de los materiales de construcción para las casas de la colonia. Estas facilidades obedecían al decreto del año 1861 del Presidente Juárez en el que se intenta promover la división de la propiedad raíz en pequeñas parcelas urbanas individuales.¹³⁶

Otro caso de estas nuevas urbanizaciones que ensancharon la ciudad fue el de la colonia Buenavista, después conocida como colonia Guerrero. Esta colonia fue proyectada y construida algunos años después de la promulgación de la República restaurada, específicamente bajo el gobierno del presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Como veremos, el desarrollo de esta urbanización tiene sus particularidades y sus diferencias respecto de los casos de Santa María la Ribera y de los Arquitectos.

La historia de este nuevo fraccionamiento al Noroeste del casco viejo se encuentra estrechamente ligada a las primeras formas de organización obrera que se conocieron en la ciudad de México así como a la construcción de un complejo dedicado a las actividades comerciales e industriales del Ferrocarril Mexicano. Este ferrocarril comunicaba la ciudad de

¹³⁴ María Dolores Morales, “Francisco Somero y el primer fraccionamiento de la ciudad de México. 1840-1889”, en Ciro Cardoso, *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*, México: Siglo Veintiuno Editores, 1978, pp. 189-192.

¹³⁵ “Plano general de la ciudad de México”, 1861...

¹³⁶ Morales, *Francisco Somero y el primer fraccionamiento...*, pp. 210- 212.

México con el puerto de Veracruz y fue obra de diversas compañías nacionales y extranjeras que durante casi dos décadas entablaron diferentes contratos con el Estado sin llegar a concluir la línea del todo. No fue sino hasta la década de 1870 cuando la *Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano* finalizó las obras. Esta empresa funcionaba con capital y tecnología inglesa y tenía por representantes en México a los señores Jorge W. Crawley y Joss Gibbs. A su vez, la empresa necesitaba socios mexicanos para poder entablar el contrato con el Estado que le otorgaba la concesión de construcción y explotación del ferrocarril. Estos socios fueron los señores Guillermo Barrón y Antonio Escandón. De esta manera en las inmediaciones de los antiguos terrenos de la Hacienda de Buenavista, del Rancho de Los Ángeles y del potrero de San Fernando, se inauguró en el año de 1873 la estación central del Ferrocarril Mexicano en la ciudad de México.¹³⁷

La construcción de la estación estuvo a cargo del ingeniero inglés J. Muller,¹³⁸ valiéndose de una serie de elementos constructivos muy representativos de su época, similares a los del Kiosco Morisco. Por ejemplo, siguió los patrones de la arquitectura moderna para espacios públicos que se habían venido desarrollando en las capitales europeas durante por lo menos medio siglo atrás en la construcción de los pasajes y galerías de Bruselas y París, o en las estaciones centrales de ferrocarril de Londres y Berlín. Así, utilizando los materiales constructivos desarrollados por la industria de la época, diseñó un edificio como un gran espacio abierto basado en una estructura de acero, la cual se cubrió con una techumbre de cristal a dos aguas que permitía la iluminación cenital del interior de toda la estación (Fotografía 2).

¹³⁷ Enrique Canudas Sandoval, *La venas de plata en la historia de México. Síntesis de historia económica siglo XIX*, Vol. III, México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco- UTOPIA, 2005, pp. 1209-1210.

¹³⁸ Salguero Ramón Vargas, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos: Volumen III: El México Independiente, Tomo II: Afirmación del Nacionalismo y La Modernidad, Volumen 2*, México: UNAM-Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 492.



Fotografía 2. “Ferrocarriles en los andenes de la estación Buenavista del Ferrocarril Mexicano”, Alfred Briquet, 1885, Núm. Inv. 33130, Fototeca Nacional.

De manera paralela en el tiempo se proyectó y se fraccionó la colonia Buenavista con el objetivo inicial de ofrecer viviendas para el creciente número de trabajadores, obreros y artesanos de la ciudad que poco a poco fueron asentándose en esta zona. Los terrenos donde se construyó la estación y la colonia pertenecían a los mismos dueños, los señores Rafael Martínez de la Torre y Antonio Escandón, este último fue quien formó parte de la sociedad inglesa que obtuvo el contrato para terminar y poner en funcionamiento la línea del ferrocarril a Veracruz.

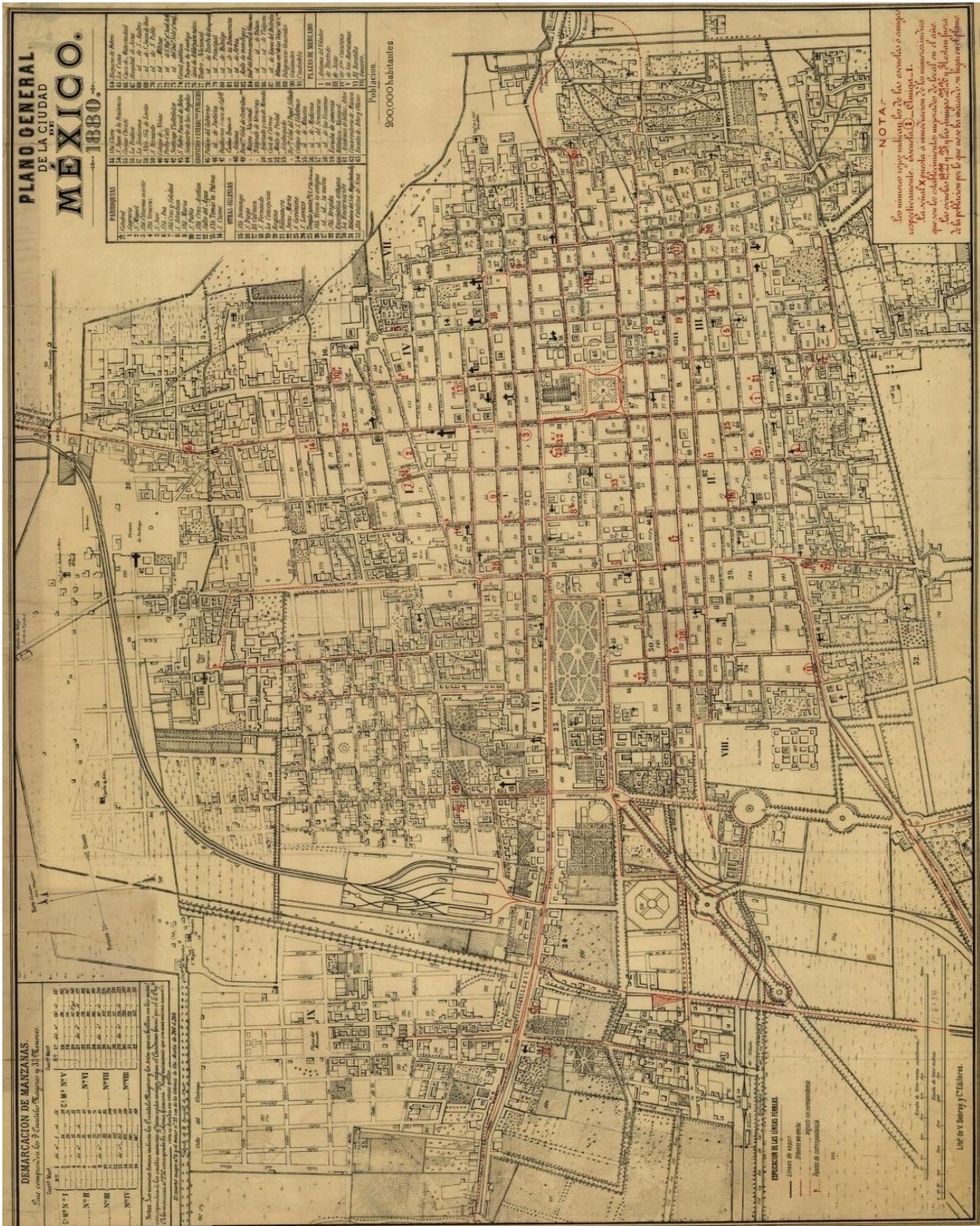
A Rafael Martínez de la Torre se le atribuye la creación de esta nueva colonia, fraccionamiento o urbanización que con el tiempo se le conocería como colonia Guerrero. Este hombre fue durante la época miembro de una nueva clase de agentes liberales vinculados tanto al Estado como a las empresas de capital privado, dedicados a la compra, venta y especulación

de los terrenos, sobre todo los desamortizados por las Leyes de Reforma. Esta actividad le permitió la acumulación de capital y la adquisición de medios de producción que empleó para desarrollarse dentro de diversos proyectos, los cuales bajo su lógica implantaban el progreso y la modernización de la sociedad mexicana, por ejemplo: participó en empresas dentro del ramo de la industria del transporte y la minería, creó colonias agrarias sobre terrenos de los pueblos de indios donde se promovía la formación de una campesinado de inmigrantes europeos, así mismo proyectó las nuevas urbanizaciones fraccionadas en pequeña propiedad privada que se asentaron en las afueras del casco viejo de la ciudad de México.¹³⁹

La colonia Buenavista se fraccionó sobre terrenos que antaño habían formado parte de los pueblos de indios de Nonoalco y Los Reyes, y que durante los años de la desamortización fueron anexados a la Hacienda de Buenavista y al Rancho de Los Ángeles. El extremo Sureste de los terrenos de la colonia habían formado parte del potrero y huerta del convento de San Fernando que a través del mismo mecanismo de desamortización pasaron a manos de un par de comerciantes franceses: los señores José Baudovin y Pablo Jamin. La operación de compra de estas tres extensiones de tierra las llevó a cabo Martínez de la Torre en 1870, una vez que Escandón había logrado echar a andar de nuevo la conclusión del ferrocarril México- Veracruz que ya hemos descrito.¹⁴⁰ La idea que había detrás de esta gran operación era crear una nueva zona urbana en la que se articularan los transportes, la industria, el comercio y la vivienda obrera (Mapa 10).

¹³⁹ María Dolores Morales, “Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos. El caso de la colonia Guerrero”, en María Dolores Morales, *Antologías. Ensayos urbanos. La ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana –Xochimilco, 2011, pp. 312-316.

¹⁴⁰ Morales, *Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos...*, pp. 337-338.



Mapa 10. “Plano general de la ciudad de México 1880”. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Entre 1873 y 1876 en la ciudad de México se vivieron importantes movilizaciones de organizaciones de obreros y artesanos dedicados principalmente a la industria textil, tejedores y sombrereros. El presidente Lerdo de Tejada comprendió que la incipiente industrialización en México muy probablemente traería consigo el desarrollo de una clase obrera que principalmente se organizó en asociaciones centralizadas de la ciudad. A través de su colaborador Juan de Mata Rivera, director del periódico *El Socialista*, aprovechó para vincularse con el movimiento obrero y fundaron el Gran círculo de obreros para mantener estrecha comunicación y control sobre ellos. En ese contexto el Estado promovió la colonia Buenavista planificada por Martínez de la Torre como el lugar donde los obreros establecerían sus nuevas viviendas así como los locales destinados a la organización de sus bases. La colonia se inauguró oficialmente el 5 de Mayo del año 1874 y en su centro se estableció el local de la Sociedad de obreros de la colonia Buenavista que básicamente era utilizado por los trabajadores de la *Textilera Rochdale*. De la misma forma en 1876 se fundó en esta colonia la primera sociedad cooperativa de consumo del país.¹⁴¹

El mapa 10 muestra claramente que para el año 1880 al Noroeste del casco viejo los nuevos fraccionamientos que hemos descrito ya habían consolidado un área urbana equivalente a una tercera parte del total de la antigua ciudad, extendiéndose prácticamente sobre la totalidad de los Cuarteles VI y IX respectivamente. El damero formado por estas colonias tiene como eje de Oeste a Este la Ribera de San Cosme que se prolonga al Puente de Alvarado hasta pasar detrás de la Alameda central. De Norte Sur la Calzada del Encino se prolonga hasta el Paseo de la Reforma. Todo esto aparece bien articulado con el extenso complejo de la estación del Ferrocarril Mexicano y las instalaciones de servicio del Viejo camino de fierro a Tacubaya establecidos en el extremo poniente de la colonia de los Arquitectos. La representación del mapa es útil porque muestra la idea del urbanismo moderno de la fragmentación de la nueva ciudad fuera del casco viejo a partir de la clase de sus habitantes, así como por el giro de las actividades que se desarrollan en estas colonias.¹⁴²

¹⁴¹ Morales, *Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos...*, pp. 343-345.

¹⁴² “Plano general de la ciudad de México 1880”. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

La otra gran área que se urbanizó bajo mecanismos similares a los casos que hemos descrito, se organizó esencialmente al Suroeste del casco viejo donde las colonias se distribuyeron espacialmente a ambos lados del trazado del Paseo de la Reforma y en los alrededores del Bosque de Chapultepec. Las décadas del porfiriato fueron el contexto en el que estos fraccionamientos fueron proyectados y construidos. A diferencia de los casos que hasta ahora hemos tratado, estos nuevos fraccionamientos fueron específicamente pensados para alojar la vivienda y la vida cotidiana de la oligarquía mexicana. Los terrenos al poniente donde se desarrollaron estas urbanizaciones eran de mayor calidad y acordes a las necesidades de clase que se imponían las élites. Cerca del Bosque de Chapultepec el terreno es más alto y menos expuesto a las inundaciones, la pureza del aire es propia de su cercanía al bosque y a la Sierra de las Cruces.

Este tipo de condiciones naturales jugaban un papel importante en el imaginario higienista de los urbanizadores y de los habitantes de esta nueva ciudad que buscaban mantenerse lejos de la degradación histórica del casco viejo. En términos urbanísticos estas nuevas colonias ya no seguían la tradicional traza de damero orientada a los puntos cardinales que distinguió tanto al casco viejo como a las colonias de los Arquitectos, Santa María la Ribera y Buenavista. Los nuevos fraccionamientos estaban organizados bajo un diseño diagonal que comunicaba sus calles a través de circuitos y rotondas. Esta nueva ciudad fue emblema del nuevo Código Sanitario y recibieron los sistemas de servicios urbanos más perfeccionados de la época. La propuesta de pequeña propiedad individual de estos fraccionamientos llevaba implícita amplios y generosos patios, jardines y espacios verdes entre las viviendas.¹⁴³

De nuevo el urbanizador Rafael Martínez de la Torre y las empresas que sucedieron sus proyectos fueron agentes centrales en la conformación de algunos de estos fraccionamientos. Entre 1868 y 1875 Martínez de la Torre compró los antiguos terrenos de la Hacienda de La Teja, el Rancho de los Cuartos y del Rancho de San Miguel Chapultepec. Sobre las dos primeras extensiones de terreno fue donde entre 1875 y 1876 se trazó la colonia de La Teja partida por la mitad por el Paseo de la Reforma.¹⁴⁴ Con el tiempo la colonia se

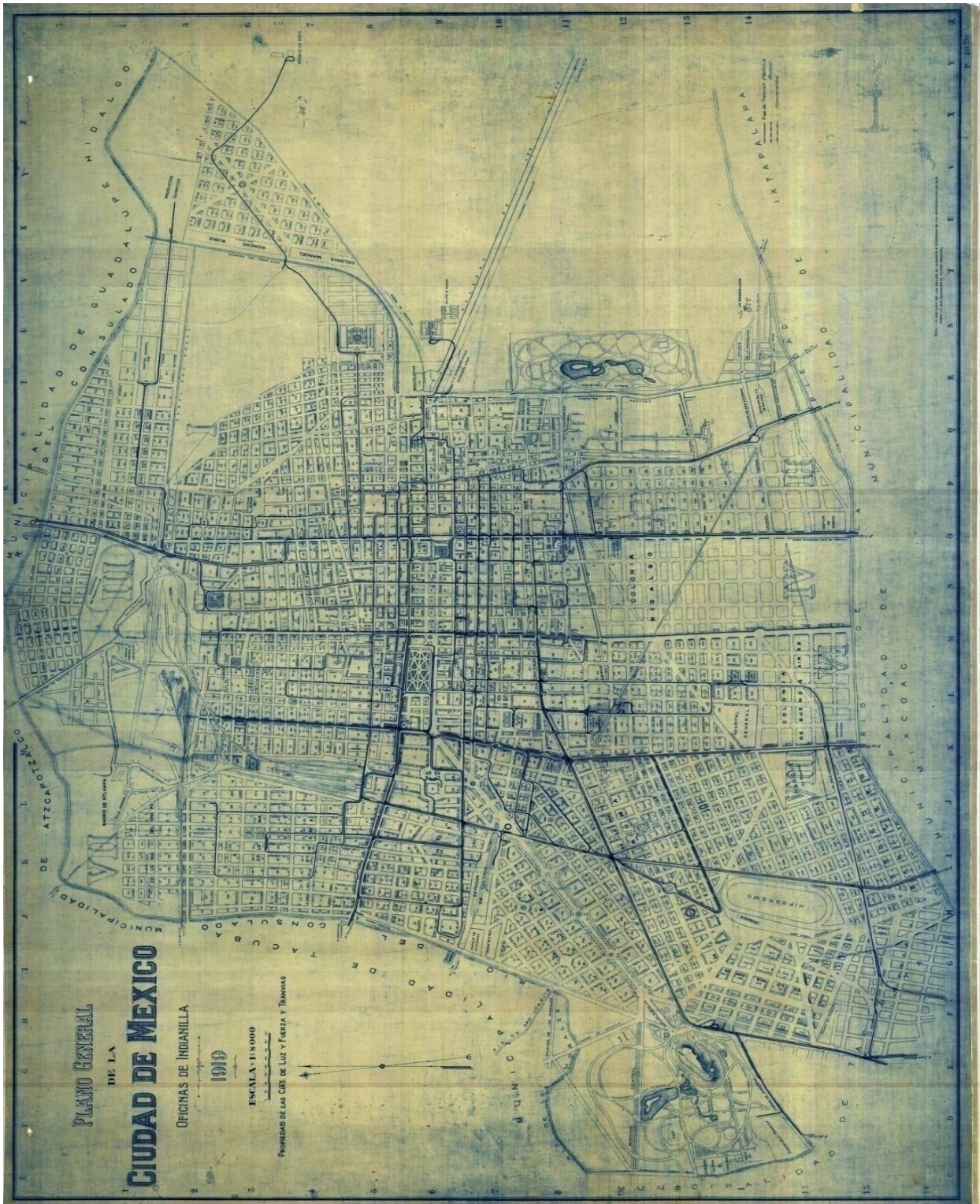
¹⁴³ Vargas, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos...* p.135.

¹⁴⁴ Morales, *Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos...*, pp. 322-326.

dividió con los nombres de Cuauhtémoc al Norte del paseo, y Juárez al Sur. Por otra parte, sobre los terrenos del Rancho de San Miguel se planeó la colonia San Miguel Chapultepec. Esta colonia se localizó al Sur del Castillo de Chapultepec (Mapa 11).

Aunque ambas colonias fueron proyectadas un año antes de la llegada al poder de Porfirio Díaz, la muerte repentina del señor Martínez de la Torre aplazó su desarrollo en el terreno debido a que ambos proyectos pasaron a través de diversas manos, desde herederos, familiares y hasta compañías extranjeras como la neoyorquina *The Chapultepec Land Improvement Company* que fueron las que finalmente comenzaron a vender la mayor parte de los lotes durante la última década del siglo,¹⁴⁵ consolidando estos dos grandes fraccionamientos durante la primera década del siglo XX.

¹⁴⁵ Morales, *Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos...*, pp. 327.



Mapa 11. “Plano general de la ciudad de México. Oficinas de Indianilla, 1919”, Elaborado por las Compañías de Luz y Fuerza y Tranvías. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

La colonia Roma y la colonia Condesa fueron construidas sobre los terrenos aledaños a los anteriormente descritos. La Hacienda de la Condesa, el pueblo de indios y Rancho de Romita fueron los lugares donde se fraccionaron estas dos grandes colonias durante el último lustro del siglo XIX y la primera década del XX. En estas dos colonias se construyeron las residencias más lujosas en estilos arquitectónicos europeos eclécticos.¹⁴⁶ Estas colonias consolidaron definitivamente el ensanche de la ciudad de México en los años previos a la Revolución (Mapa 12). Su desarrollo al Suroeste del casco viejo en torno a la avenida del Paseo de la Reforma y del Bosque de Chapultepec demostraron claramente que el proyecto del urbanismo moderno de expandir la antigua ciudad más allá de sus límites originales era posible bajo los mecanismos liberales de la secularización de la ciudad, la desamortización de la tierra, la especulación inmobiliaria, así como la puesta en práctica del positivismo y las técnicas modernas de la construcción.

3.3- Infraestructuras modernas para la ciudad finisecular.

La Revolución industrial transformó las ciudades occidentales a través del desarrollo de tecnologías del transporte, de la comunicación y los materiales de construcción empleados en la modernización de éstas. El hierro, el ladrillo, el hormigón, el vidrio, las máquinas y herramientas, lograron articular los lugares donde se desarrollaron las actividades económicas de las ciudades del siglo XIX, favoreciendo al mismo tiempo la movilidad y aglomeración de la población en las mismas. Ya fuese porque la ciudad misma se transformara en el nodo productivo de la industria y de todas sus nuevas tecnologías, o fuese porque la ciudad en cuestión importaba esos materiales modernos de las metrópolis europeas industrializadas, el proceso de modernización al que asistieron las grandes capitales latinoamericanas durante el siglo XIX y las primeras décadas del XX fue determinante en tanto que constituyó la base de su infraestructura física durante buena parte del siglo XX: las lámparas incandescentes, la energía eléctrica, los tranvías, las estructuras de acero, el sistema de aguas, los ferrocarriles.¹⁴⁷ Todos esos emblemas de modernidad materializados en estas capitales durante la época, desempeñaron un papel clave en la acelerada transición de la ciudad colonial a la ciudad secular, moderna y capitalista.

¹⁴⁶ Morales, *Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos...*, pp. 242.

¹⁴⁷ Manuel Perló, *La modernización de las ciudades en México*, México: UNAM, 1990, p.10.

La ciudad de México asistió a esta modernización de sus infraestructuras durante la segunda mitad del siglo XIX pero de manera más vertiginosa en las décadas del régimen de Orden y progreso porfirista. Este proceso se manifestó de diferentes maneras tanto en el casco viejo como en los nuevos fraccionamientos, donde la instalación de tal o cual servicio era entendido como símbolo del progreso material al que la ciudad y sus habitantes estaban destinados, aunque no todos tuviesen acceso a éstos. Por ejemplo, en la ciudad del México de la segunda mitad del siglo había un esquema más o menos claro de los lugares y los habitantes que tenían acceso a cierto tipo de alumbrado público y privado. La población que vivía en las condiciones más precarias aluzaba el interior de sus viviendas con velas, mientras que las calles y callejones de sus barrios se encontraban en la oscuridad total. Los barrios que contaban con condiciones más favorables utilizaban lámparas de aceite o trementina en su casas y quizás algunos faroles en las calles principales del barrio. Las mejores calles del casco viejo y las colonias más acomodadas regularmente utilizaban lámparas de gas y fue en estos mismos lugares donde se instalaron los primeros focos que funcionaban con energía eléctrica.

148

A mediados de siglo el casco viejo de la ciudad se mantenía iluminado por medio de unos 1500 faroles los cuales fueron creciendo en número cuando en 1869 se instalaron las primeras lámparas de gas en las centrales calles de Plateros y San Francisco.¹⁴⁹ La modernización y extensión del sistema de alumbrado de la ciudad a través de la energía eléctrica comenzó en el año 1881 con la concesión otorgada por el Estado a la *Mexican Gas and Electric Light Company, Limited*. Esta empresa funcionaba con capital inglés y era controlada por el banco mercantil londinense *Anthony Gibbs & Sons* y mantenía operaciones similares en otras grandes ciudades capitales de Latinoamérica. Esta empresa eléctrica instaló

¹⁴⁸ Lilian Briseño, *Candil de la calle, oscuridad de su casa. La iluminación de la ciudad de México durante el Porfiriato*, México: Porrúa, 2008, p.49.

¹⁴⁹ Briseño, *Candil de la calle, oscuridad de su casa....*, p. 48.

los primeros 40 focos del sistema Brush alimentados por energía eléctrica en las mismas calles centrales del casco viejo, sustituyendo paulatinamente las lámparas de gas.¹⁵⁰

Para el año 1888 el alumbrado público instalado ya se había extendido hacia la Avenida Juárez, la Plaza de la Constitución, las calles de Plateros, San Francisco, Tacuba, Santa Clara, San Andrés, Empedradillo y 5 de Mayo. La empresa logró expandir el uso de la energía eléctrica y el alumbrado tanto a espacios públicos como privados. Calles, plazas, jardines y edificios como el Palacio Nacional y el Palacio del Ayuntamiento de la ciudad se sirvieron de esta tecnología. Así mismo el alumbrado privado de las casas-habitación fue instalado en donde los recursos del dueño fueron suficientes, siempre y cuando la compañía tuviese la posibilidad de extender su red en esa colonia.¹⁵¹

En el año 1896 el Ayuntamiento de la ciudad firmó un nuevo contrato con la compañía *Siemens & Halske*. Esta compañía multinacional funcionaba con capital del Dresdner Bank y tecnología e ingenieros alemanes. Creó, para fines operativos en la ciudad de México, la *Compañía Mexicana de Electricidad* y a través de ésta construyó su planta termoeléctrica en las inmediaciones de Nonoalco, muy cerca de la estación del Ferrocarril Mexicano de Buenavista.¹⁵² La *Siemens & Halske* encendió por primera vez sus luces el año de 1898, eventualmente las lámparas de gas y aceite cayeron en desuso y el contrato que entablo el Ayuntamiento con esta empresa tuvo especial relevancia, ya que para los inicios del siglo XX la compañía se había convertido en la principal generadora de energía eléctrica y prácticamente todas las calles de la ciudad de México contaban con alumbrado eléctrico.¹⁵³

La generación de energía eléctrica se compaginó con el uso de ésta en las líneas de tranvía que comenzaron a establecerse en la ciudad entre 1890 y 1896. Ya desde la década de 1870 se habían construido diversas líneas de tranvía a sangre y a vapor. La empresa que figuró

¹⁵⁰ Reinhard Lierh y Mariano Torres, “Las compañías eléctricas extranjeras y la modernización urbana e industrial de México, 1880-1960”, en *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960*, Puebla: Benemerita Universidad Autónoma de Puebla, 2010, p. 20.

¹⁵¹ Andrés García, *La primera manifestación de la electricidad en la ciudad de México: el alumbrado público y privado, 1881-1921*, México: III Simposio internacional de historia de la electrificación, 2015, pp. 6-7.

¹⁵² Lierh y Torres, *Las compañías eléctricas extranjeras y la modernización...* pp. 23-24.

¹⁵³ García, *La primera manifestación de la electricidad en la ciudad de México...*, p. 9.

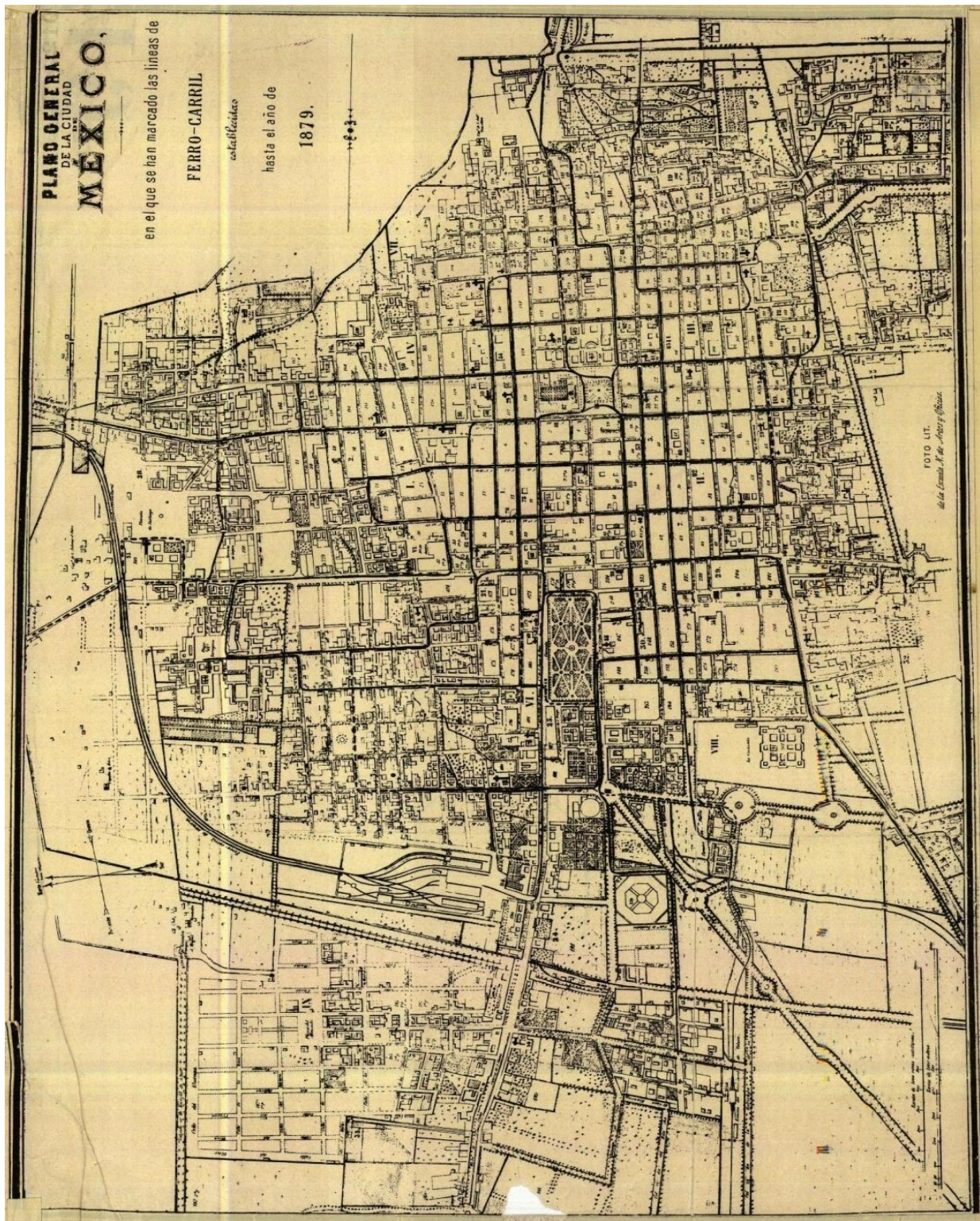
hasta 1896 como la más importante fue la *Compañía Limitada del Ferrocarril del Distrito Federal*. Esta compañía en realidad fue un monopolio particular del transporte otorgado por el Estado, donde lo mismo participaron fraccionadores como el señor Antonio Escandón, o familiares de políticos como Ángel Lerdo de Tejada. Este monopolio absorbió a lo largo de varias décadas prácticamente todas las líneas de tranvía existentes en la ciudad y en el Distrito Federal: la Compañía del ferrocarril México-Tacubaya, la Compañía del ferrocarril México-Tlalpan, la Compañía del ferrocarril México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, la Línea del Peñón y la Compañía del ferrocarril del Valle de México (Mapa 12).¹⁵⁴

A finales del siglo XIX esta compañía no tuvo la capacidad tecnológica para adaptarse a la electrificación de sus vías y de sus trenes. Así, en 1896, el *Wernher, Beit & Co.* adquirió los derechos del monopolio tranviario y constituyó la nueva *Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A.* La nueva empresa comenzó a electrificar las líneas de tranvía a través de la inyección de capital y con la contratación de ingenieros extranjeros especialistas en esta tecnología.¹⁵⁵ El 15 de Enero de 1900 partió la primera corrida de tranvía eléctrico entre la estación Zócalo y la estación Tacubaya. Para esa fecha la ciudad ya contaba con 37 coches de primera clase, 179 de segunda y 315 de tercera.¹⁵⁶

¹⁵⁴ Joel Alvarez de la Borda, Transportes, negocios y política: la Compañía de tranvías de México, 1907-1947, en *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960*, Puebla: Benemerita Universidad Autónoma de Puebla, 2010, pp. 68-72.

¹⁵⁵ Alvarez de la Borda, Transportes, negocios y política..., p.71.

¹⁵⁶ Julia Arroyo y Julia Pérez, Vías férreas urbanas y redes de tranvías de la ciudad de México. Su representación e importancia en las artes visuales, México: III Simposio internacional de historia de la electrificación, 2015, p. 5.



Mapa 12. “Plano general de la ciudad de México en el que se han marcado las líneas de ferrocarril establecidas hasta el año 1879”. Si autor, probablemente el Ayuntamiento de la ciudad o la CLDFD. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Para el año 1907 la concesión de tranvías pasó a manos de la *Mexico Tramways Company* que funcionaba con capital del *Canadian Bank of Commerce*. Esta compañía invirtió fuertes cantidades de capital en el desarrollo de la red y se articuló con la primera etapa de construcción de la termoeléctrica de Necaxa establecida en la Sierra Norte de Puebla. El nexo entre ambas pasaba por el consumo de la energía motriz que ésta generaba para el funcionamiento de los trenes. Este consorcio de empresas conformado por la *Mexican Light and Power Company* que controlaba la construcción y la generación de energía motriz; la MTC; así como el banco canadiense, fueron fundamentales en el proceso de modernización de los medios de transporte de la ciudad de México. Prueba de esto es que para el año 1910, antes del estallido de la Revolución, la red tranviaria de la ciudad se encontraba electrificada prácticamente en su totalidad, estaba conformada por más de 250Km de vías, funcionaba diariamente con 219 carros, había alrededor de 4200 empleados y operativos, y transportaba anualmente a más de 76 millones de personas.¹⁵⁷ La compañía continuó funcionando hasta la década de 1940.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el problema de las contantes inundaciones de la ciudad durante el verano intentó remediarse a través de soluciones parciales o superfluas. Hasta la llegada de Porfirio Díaz al poder y de su grupo de científicos fue cuando el gobierno federal y el Ayuntamiento local decidieron enfrentar esta problemática que venía aquejando a la ciudad desde prácticamente tres siglos atrás. Las razones de la relevancia que el régimen le atribuyó a la solución definitiva de las inundaciones, probablemente podamos encontrarlas en el interés genuino de proteger la materialidad de la ciudad y su economía; también pudo ser el espíritu de una época que pesaba demasiado en la moral progresista de las élites y de los gobernantes del régimen. Al mismo tiempo, la influencia del discurso positivista e higienista de la medicina y los avances de la ciencia, pudieron haber tenido cierto peso en las decisiones que se tomaron sobre la realización de los proyectos de modernización de la ciudad, especialmente durante las últimas décadas del régimen cuando los científicos porfiristas fueron un factor determinante en la política nacional y local.

Cualesquiera que hayan sido las razones, la puesta en marcha de la construcción del Gran canal para desalojar las aguas que históricamente habían inundado la ciudad durante los

¹⁵⁷ Alvarez de la Borda, Transportes, negocios y política..., pp. 76-77.

veranos fue una de las manifestaciones más significativas del proceso de modernización que sufrió la capital durante la época. Este proyecto concluido en el año 1900 fue concebido aprovechando la experiencia científica y tecnológica de otras naciones. Como la mayoría de los casos que hasta ahora hemos descrito, el desagüe de la ciudad de México fue construido por una compañía inglesa y financiado a través de un préstamo de la *Trustees, Executors and Securities Insurance Corporation* con sede en Londres. Con ello, al tiempo que se implementaba un método racional para la necesaria resolución de un problema de orden urbano local, se incorporaban conocimientos científicos y la conveniencia geopolítica nacional de tener diversificado el espectro de inversiones y préstamos extranjeros.¹⁵⁸

Las inundaciones fueron la causa de los focos de infección de enfermedades palúdicas, cólera morbus y fiebre tifoidea. Estas disminuyeron con la construcción del desagüe reduciendo el riesgo para la población urbana de contraerlas. Sin embargo el acceso al agua limpia para el casco viejo y para los nuevos fraccionamientos era también una necesidad apremiante. El agua se obtenía de los manantiales de Chapultepec, el Desierto de los Leones, Santa Fe y los pozos artesianos. El líquido se volvió cada vez más necesario cuando la población aumentó y la ciudad se expandió fuera del casco viejo. El problema comenzó a tener solución en el año 1900 a través de la firma del contrato que le permitía al Ayuntamiento el uso de la mayor parte de las aguas del Río Hondo,¹⁵⁹ el cual tenía sus orígenes en la parte Norte de la Sierra de las Cruces y corría por el Oeste de la ciudad fuera del área urbana. Paralelamente se adquirieron otros caudales de ríos y manantiales a fincas y molinos en las afueras de la ciudad, se mejoraron los grandes acueductos del Norte y el Oeste, y se entubaron de las aguas de la mayor parte del área urbanizada para abastecerla de manera más eficaz y evitar el desperdicio.

La modernización de la ciudad no sólo pasaba por la mejora de los servicios y las obras públicas, también la construcción y la arquitectura fueron emblemas de este mismo proceso que experimentó la ciudad a finales del siglo. Estas construcciones albergaban en su

¹⁵⁸ Paul Garner, El porfiriato como Estado-nación moderno, en Erika Pani (coord.) *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 289-296.

¹⁵⁹ Josefina Mac Gregor, *Del Porfiriato y la Revolución. Antología*, México: El Colegio de México, 2015, pp. 20-21.

arquitectura y en los usos para los que estaban destinados el espíritu de modernidad de la época; en su tesitura comercial, financiera, artística, científica e incluso religiosa, las diferentes construcciones son ejemplos interesantes de la modernización de la ciudad. En primera instancia el caso de la arquitectura religiosa parece contradictorio durante una época de secularización, sin embargo, a finales del siglo XIX el catolicismo arraigado, así como las nuevas iglesias protestantes organizadas por la fe de los inmigrantes ingleses, estadounidenses o alemanes en la ciudad, lograron integrar materiales modernos en la construcción de sus templos.

En las colonias de reciente creación al Oeste de la ciudad se dejó atrás el uso del Tezontle que durante siglos dominó el paisaje clerical del casco viejo para dar paso a la construcción de templos con materiales como el granito, el mármol, el vidrio y las estructuras de hierro.¹⁶⁰ En estas colonias se erigieron templos católicos de tipo historicista en estilos neogótico y románico. Esto puede atribuirse a la cantidad de ingenieros, arquitectos, albañiles, ebanistas, herreros y artistas inmigrantes formados en Europa que habitaron en estas colonias. Fueron ellos quienes probablemente difundieron estos estilos historicistas a escala de las nuevas localidades que además manifestaban un *aggiornamento* del claro católico a la modernidad de fin de siglo a través de la arquitectura. Este fenómeno no sólo tuvo manifestaciones en la ciudad de México sino que fue una constante en muchas otras ciudades latinoamericanas durante las últimas décadas del siglo.¹⁶¹

Algunos ejemplos concretos de esta arquitectura religiosa fueron construidos durante la última década del siglo XIX y las primeras dos del XX en casi todos los fraccionamientos de los que hemos hablado anteriormente: la Iglesia de la Sagrada Familia en la colonia Roma (Fotografía 3); la iglesia del Santo Niño de la Paz en la sección Sur de la colonia La Teja; la Parroquia del Inmaculado Corazón de María en la colonia Buenavista; y la Parroquia de María Auxiliadora en la colonia Santa Julia.

¹⁶⁰ José Luis Rosas, *Historia del arte mexicano: Arte del siglo XIX*. Vol. 11, México: SEP, 1986, p. 1639.

¹⁶¹ Martín Checa-Artasu, “La iglesia y la expansión del neogótico en América Latina: una aproximación desde la Geografía de la religión”, en *NAVEG@MERICA (España)*, no. 11, 2013, pp. 2-16.



Fotografía 3. “Iglesia de la Sagrada Familia en la colonia Roma”, Casasola, sin año, Núm. Inv.175406, Fototeca Nacional.

El casco viejo no estuvo exento de las nuevas formas de la arquitectura y de sus innovadores materiales. La arquitectura de *pasajes* descrita por Walter Benjamin como símbolo máximo de la modernidad del siglo XIX de la ciudad de París, rápidamente se extendió por los centros de las grandes capitales europeas. Estos pasajes fueron una invención del lujo industrial de la época destinados al consumo capitalista de mercancías. Eran galerías con estructuras de hierro, cubiertas de cristal que permitían la iluminación cenital, revestidas

de mármol y que atravesaban de un extremo a otro edificios enteros.¹⁶² La técnica constructiva de estos edificios comerciales era la misma que hemos descrito en el caso de la estación del Ferrocarril Mexicano de Buenavista construida en 1873, el del Pabellón mexicano de la exposición universal de 1884, o el del Palacio de cristal en la colonia Santa María la Ribera. El único ejemplo de esta técnica constructiva aplicado a esta tipo de galerías cubiertas durante la época fue el del Pasaje de la Mexicana.

A finales del siglo XIX el régimen porfirista comenzó la demolición del Teatro Nacional ubicado en el extremo Oeste de la calle 5 de Mayo. El propósito de estas obras era prolongar la calle desde el Zócalo hasta lo que sería el predio donde se construyó el Palacio de Bellas Artes en la avenida San Juan de Letrán. A la par de esta ampliación también se publicó en el año 1901 una convocatoria al Concurso de fachadas dirigido a los arquitectos e ingenieros de la ciudad con el afán de embellecer y modernizar el aspecto de la calle 5 de Mayo.¹⁶³ Esta ciudad que estaba en proceso de embellecimiento y modernización formaba parte de los preparativos para la conmemoración del centenario de la Independencia de México, a celebrarse en 1910.

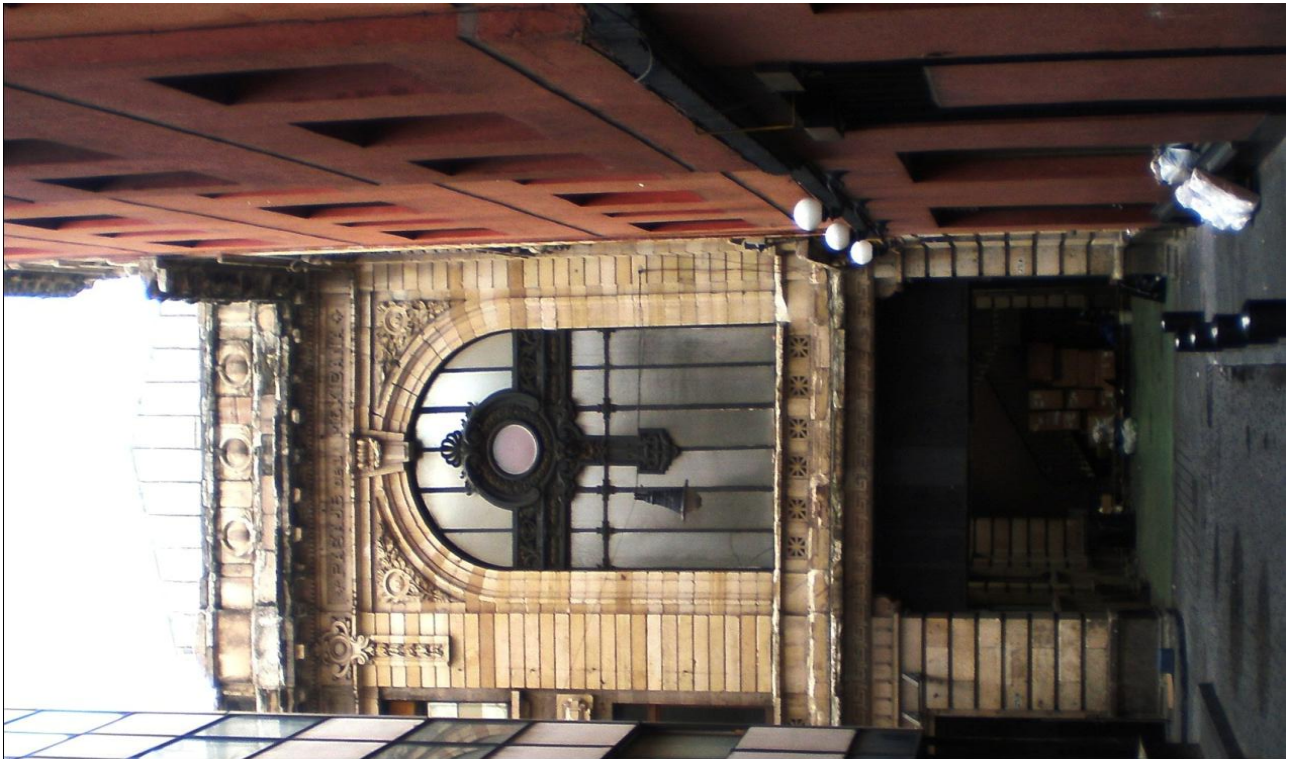
El Pasaje de la Mexicana (Fotografías 4 y 5) fue construido en ese contexto, entre los años 1905 y 1906 entre el Callejón de 5 de Mayo y la calle de Plateros. La obra estuvo a cargo del arquitecto Genaro Alcorta (1878-1922).¹⁶⁴ La entrada Sur del pasaje formaba parte del edificio de Seguros de La Mexicana, construido en 1889 por Eusebio e Ignacio de la Hidalga para almacenar ex profeso uno de los primeros almacenes comerciales de la ciudad de México. Este edificio fue construido sobre la demolición del tradicional Café La Concordia del señor Aldo Omarín. El acceso Norte del pasaje se encontraba sobre el callejón antes nombrado y es donde se pueden apreciar sus elementos estructurales constructivos propios del eclecticismo porfirista.¹⁶⁵

¹⁶² Walter Benjamin, *El libro de los pasajes*, (1927-1940), Madrid: AKAL, 2005, p. 865.

¹⁶³ *Diario Oficial: órgano del gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos*, Volumen 56, México: Gobierno Constitucionalista, 1901, p. 144.

¹⁶⁴ Inscripción autoral arquitectónica en Callejón de 5 de Mayo No. 25, Colonia Centro, ciudad de México.

¹⁶⁵ *Ficha Nacional del Catálogo de Monumentos Históricos Inmuebles*, No. 090060070665, Folio SICNMHI: 37841, Coordinación Nacional de Monumentos Históricos, INAH-CONACULTA.



Fotografía 4, “Fachada del Pasaje de La Mexicana en Callejón 5 de Mayo”, hecha por el autor, 2015;

Fotografía 5. “Iluminación cenital del Pasaje de La Mexicana”, hecha por el autor, 2015.

El arquitecto Genaro Alcorta fue egresado de la Academia de San Carlos, al parecer se encontraba en muy buena relación con el régimen porfirista y sus obras parecen estar contagiadas de los mismos ánimos modernizadores del Ayuntamiento.¹⁶⁶ Fue a este arquitecto a quien se le encargó de la construcción de varios inmuebles en la ciudad de México durante el primer decenio del siglo XX, entre ellos: *La Nana*, del año 1908, primera subestación eléctrica de recarga de tranvías en la ciudad;¹⁶⁷ el Edificio de Pesas y Medidas en 1904, ubicado en la esquina de 5 de Mayo y la calle de Filomeno Mata;¹⁶⁸ y en 1910 el actual edificio de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, antes llamado Palacio de Donceles donde se albergó hasta 1962 la Cámara Federal de Diputados.¹⁶⁹ Los trabajos encomendados al arquitecto Alcorta en diversos lugares de la ciudad y la efervescencia del uso de materiales industriales para la construcción fueron interesantes ejemplos dentro del proceso de modernización urbana de la época.

Los pasajes fueron una de las principales manifestaciones espaciales de la modernidad que Walter Benjamin vinculaba a la exacerbación del modo de producción capitalista, al consumo y a las ideas y técnicas de toda una época, todas ellas materializadas en las ciudades de las postrimerías del siglo XIX. Todo ello se manifestó de manera magnífica, y casi anónima, en pleno proceso de modernización urbana, en lo recóndito de un pequeño y degradado callejón de un casco antiguo a principios del siglo XX, se materializó en un pasaje de la ciudad de México.

¹⁶⁶ *Carpeta Callejón 5 de Mayo No. 25*, Catálogo del Archivo de la Escuela Nacional de Bellas Artes (1857-1920).

¹⁶⁷ Sirvent Marbella y Jorge González, *Identidad y mestizaje*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, p. 86.

¹⁶⁸ Inscripción autoral arquitectónica en Calle 5 de Mayo No. 12, Colonia Centro, ciudad de México.

¹⁶⁹ Axel Araño y Jaime Navarro, *Arquitectura parlamentaria en México: dos siglos de recintos para el diálogo*, México: SEP, 2010, p. 132.

Conclusiones generales de la investigación

Todavía en las primeras décadas del siglo XIX, en las grandes ciudades capitales de América Latina predominaban en sus formas y en el funcionamiento de sus espacios los rasgos inequívocos del antiguo orden colonial. Aquellas ciudades se distinguieron por aglutinar la vida cotidiana, comercial, administrativa y política en torno a su antiguo casco fundacional. Los límites exteriores de muchas de estas ciudades estaban marcados por murallas de resguardo, baluartes, garitas aduanales o zanjas de agua custodiadas. Cual fuese el mecanismo material o simbólico de delimitación de estas ciudades, lo cierto es que hasta la primera mitad del siglo, en ellas predominó una organización espacial restringida y hasta cierto punto determinada por esos límites. Otro rasgo distintivo de esas ciudades que miraban hacia dentro era su arquitectura y las formas de ocupación de los predios, las calles y las plazas. Además de los edificios estatales, los palacetes, los espacios públicos y las viviendas, en estas ciudades dominaba fuertemente un paisaje compuesto principalmente por templos, monasterios, abadías, claustros y atrios que las convertían en lo que algunos han llamado *la ciudad clerical*.

Al promediar el siglo XIX estas ciudades comenzaron a experimentar transformaciones que fueron redefiniendo muchas de aquellas características que las habían distinguido durante varios siglos. Estas transformaciones podemos identificarlas como un proceso de modernización urbana que se acentuó durante las últimas décadas del siglo y que se prolongó hasta la primera del XX, cuando la difusión del uso del automóvil y del modelo de producción fordista comenzó a modificar la lógica del crecimiento y de la urbanización de las ciudades occidentales.¹⁷⁰ Muchos de los rasgos principales de ese primer proceso de modernización deben entenderse en contraposición a la estructura urbana, a la organización espacial y al paisaje de la antigua ciudad colonial. En otras palabras, esta modernización fue un proceso espacial de transición de la tradicional ciudad colonial a la moderna industrial que se desarrolló durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del XX.

La primera manifestación espacial de esta modernización fue la expansión territorial de la ciudad a través de la supresión de los límites impuestos al casco antiguo durante el Antiguo régimen. Esta apertura se logró a través de la operación urbanística del ensanche, el cual

¹⁷⁰ Véase Antonio Gramsci, “Americanismo y fordismo”, en *Cuadernos de la cárcel*, cuaderno 22 (V), Tomo 6, [1934], México: Era, 2000, pp. 59-96.

consistió en el derribo de edificios, murallas y garitas, o en el cegado de zanjas y acequias, que permitió a su vez contar con las facilidades técnicas y los terrenos disponibles para la urbanización de las nuevas áreas periféricas al casco viejo.

Esa urbanización se manifestó de diferentes maneras. En primera instancia se trazaron avenidas y paseos que no sólo cumplían la función de vías de comunicación que tenían su origen en los linderos del casco, sino que en muchos casos se convirtieron en ejes en torno a los cuales se organizó la apertura de espacios públicos y privados como plazas, alamedas, parques, edificios y recintos monumentales. Otra forma de urbanización que caracterizó al ensanche fue la construcción de nuevas áreas habitacionales o fraccionamientos destinados a la vivienda. Estos fraccionamientos fueron una de las formas de urbanización de mayor extensión territorial que también se organizaron en torno a las nuevas avenidas y paseos. De la misma forma se urbanizaron áreas destinadas a pequeños asentamientos fabriles donde frecuentemente también se establecieron los primeros nodos de transporte y comunicación a través de la construcción de estaciones de ferrocarriles y de tranvías.

Ahora bien, el proceso de modernización de las ciudades no se limitó a la urbanización sino que también se expresó a través de la inserción, dentro del casco viejo y en las nuevas áreas fuera de éste, de nuevas tecnologías en los rubros del transporte y de las comunicaciones. Por otra parte se introdujeron innovaciones constructivas en el desarrollo de las obras públicas, en los servicios básicos para la ciudad así como en el diseño y la construcción de la arquitectura.

En el ramo de los transportes las ciudades introdujeron a mediados del siglo líneas de tranvía a sangre que recorrían las calles centrales del casco viejo. De a poco éstas se fueron extendiendo hacia los pueblos conurbados y hacia los nuevos fraccionamientos periféricos. Estas redes de tranvía a sangre fueron esenciales para el desarrollo ulterior de las primeras líneas electrificadas de este medio de transporte, las cuales se introdujeron principalmente a finales de siglo y durante la primera década de 1900, dando lugar además a la construcción de las terminales y estaciones necesarias para su funcionamiento, estableciendo entre ellas la posibilidad de desplazamiento de gran número de personas y bienes hacia las nuevas áreas habitacionales y fabriles. Un papel destacado en los transportes fue el hito de la entrada en funcionamiento de los ferrocarriles que consolidaron el comercio y la movilidad a gran escala

entre las ciudades interiores y los puertos nacionales. Con esto además sobrevino una ola constructiva de estaciones centrales en las afueras de casi todas las ciudades capitales de la región donde se articulaba un nodo del transporte, la arquitectura finisecular y los primeros barrios obreros.

La multiplicación de los telégrafos, y ya en el siglo XX de los teléfonos, también contribuyeron a la capacidad de comunicación rápida y eficaz de los habitantes de la ciudad, pero sobre todo para el mejoramiento del funcionamiento de la administración estatal, así como para la intensificación de las relaciones económicas y comerciales de las grandes ciudades con otras regiones del país.

Las innovaciones constructivas tuvieron sus principales aplicaciones en el desarrollo de obras públicas y servicios como los sistemas de agua corriente que surtían de este líquido a la ciudad. Estos sistemas utilizaban atarjeas y tuberías de materiales como ladrillos horneados y metales fundidos que de a poco fueron sustituyendo a las antiguas infraestructuras coloniales como los pozos artesianos y los grandes acueductos de arcos de piedra. En casos específicos como el de la ciudad de México, este tipo de obras públicas se llevaron a cabo a una escala nunca antes vista en la región con la construcción del gran desagüe que evitaba las históricas inundaciones que habían aquejado a la ciudad colonial durante más de trescientos años. Otra innovación en la construcción fueron las primeras plantas hidroeléctricas que permitieron producir el excedente de energía necesaria para el funcionamiento de fábricas y tranvías electrificados en la ciudad, así como para la rápida extensión del servicio de iluminación artificial de las calles, plazas y edificios que había sido una de las grandes proezas modernizadoras pocos años antes. Finalmente, los materiales como el hierro fundido, el hormigón y las grandes láminas de vidrio permitieron el diseño de estructuras arquitectónicas propias de su época y que se manifestaron principalmente en la construcción de amplias estaciones de ferrocarril, grandes edificios fabriles, sólidos templos en estilo neogótico, hoteles, palacetes y pasajes con iluminación cenital que transformaban el paisaje tradicional de la ciudad.

La descripción espacial es necesaria para entender la forma material que distinguió al proceso de modernización durante la época. Sin embargo, más allá de lo visible, todas esas transformaciones llevan intrínsecas una serie de particularidades históricas que explican su

desarrollo así como el lugar que ocuparon en la conformación de la ciudad moderna industrial en la región. Por otra parte, esta modernización generó cambios estructurales en las ciudades que definieron en buena medida la lógica de su organización social y espacial durante buena parte del siglo XX. Esta es una de las principales razones por las que se torna relevante el proceso de modernización que caracterizó a muchas de las ciudades latinoamericanas durante el siglo XIX. Aunque cada una de estas ciudades tuvo sus particularidades, parece pertinente encontrar los paralelismos más generales que ayuden a dibujar un panorama sobre lo sucedido en América Latina y en sus ciudades durante la época. Así, en el contexto latinoamericano de la segunda mitad del siglo XIX, se articularon una serie de condiciones económicas, políticas y sociales que permitieron el desarrollo del proceso de modernización urbana en no pocas de sus grandes ciudades capitales. Los casos de estudio de la ciudad de Lima y de la ciudad de México permiten identificar una serie de paralelismos que en términos generales demuestran la lógica que siguieron los procesos de modernización urbana en la región.

El primero de estos paralelismos es el relativo al ensanche de ambas ciudades. Dos factores que contribuyeron en esta transformación fueron las leyes de desamortización de los bienes de la iglesia católica y de las tierras comunales que ocupaban los pueblos de indios; y por otra parte, la difusión en la región del modelo de transformación urbana originalmente desarrollado en las grandes capitales de Europa, especialmente el Plan regulador de París impulsado durante el Segundo Imperio Francés, aunque no fue el único.

El conjunto de leyes que separaban al Estado de la Iglesia, secularizaban la vida social y desamortizaban los bienes de ésta última corporación, ya fuesen rústicos o urbanos, se promulgaron y se consolidaron en México y en Perú a lo largo de las décadas de 1850 y 1860. Estas reformas resumían en buena medida el ánimo del liberalismo político de ambos Estados. Sin embargo, éstas iniciativas políticas dieron paso rápidamente al liberalismo económico de la tierra que encontró su mejor campo de acción en ambas ciudades. En el caso de Lima fue claro que la oligarquía que controlaba la extracción del guano y del salitre fue la que mayor incidencia tuvo en la inversión de capital para adquirir grandes bienes dentro del casco viejo de la ciudad y grandes extensiones de tierra fuera de él. Es importante notar que las leyes promulgadas hasta 1864 en Perú habían estado influenciadas por las decretadas en México y en España, pero las peruanas tenían una franca componente mercantilista que buscaba

liberalizar las tierras de la costa para la libre extracción del guano y el salitre a gran escala.¹⁷¹ En el caso de la ciudad de México las leyes de desamortización y la inversión de capital en la adquisición de los predios urbanos y rústicos parecía más una embestida ideológica del liberalismo político pero que finalmente se tradujo en la lógica de la liberalización de la tierra a manos de la propiedad privada así como en su inserción dentro del mercado inmobiliario.

En ambas ciudades las repercusiones espaciales de la nueva lógica de la propiedad privada que produjera dividendos económicos no tardaron en hacerse notar, el paisaje clerical de sus antiguos cascos comenzó a secularizarse a la par de los cambios de uso comercial que se le dieron a los predios e inmuebles. En Lima se puso en marcha la primera fase del ensanche a través del derribo de las antiguas murallas y en la ciudad de México paulatinamente fueron cegándose las zanjas de agua y suprimiéndose las garitas de control aduanal. Las grandes extensiones de tierra que poseían las haciendas, y en menor medida los pueblos de indios en las afueras del casco viejo, comenzaron a ser adquiridas por emprendedores capitalistas que las urbanizaron bajo las diferentes formas que ya hemos descrito.

Por otra parte los Planes reguladores de París, el de Viena o el de Barcelona constituyeron innovaciones urbanísticas y arquitectónicas aplicadas al ensanche de sus viejos cascos medievales.¹⁷² Sin embargo estos planes reguladores europeos no constituyeron un modelo aplicable directamente sobre el terreno de las ciudades de México y Lima. Precisamente su condición de modelo urbanístico llevaba implícita la dificultad que todo modelo plantea: su reproducción idéntica en entornos diferentes del cual surgieron. En cambio estas experiencias europeas transitaron a las ciudades de México y Lima como ideas y técnicas más generales que para el Estado y las oligarquías capitalistas formaban parte esencial del

¹⁷¹ Fernando Armas Asín, El impacto de la desamortización sobre la evolución del crédito y la inversión eclesiásticas en Perú, siglo XIX, en Bernard Bodinier, Rosa Congost y Pablo Luna (edit.), *De la Iglesia al Estado. La desamortización de bienes eclesiásticos en Francia, España y América Latina*, Zaragoza, Sociedad Española de Historia Agraria, 2009, pp. 353-354.

¹⁷² Véase David Harvey, *Paris, capital of modernity*, London/New York: Routledge, 2003; Carl Schorske, *Fin-de-siècle Vienna: politics and culture*, New York: Vintage Book, 1980; y Bendetto Gravagnuolo, El Plan Cerdá para Barcelona. La fundación del urbanismo cientifista, en *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid: AKAL, 1998.

proceso de modernización urbana. Así, una de las ideas que sí logró materializarse en estas ciudades fue la de suprimir los antiguos límites materiales de su cascos antiguos para dar paso al flujo de bienes, mercancías y servicios, así como para comenzar a darle forma material a la nueva lógica del mercado de la tierra. En ese sentido, tanto las reformas jurídicas, como las ideas y las técnicas urbanísticas se entretrejieron para consolidar un nuevo proyecto capitalista ligado directamente al espacio urbano de estas ciudades.

El plan de ensanche de la ciudad de Lima de 1872 del ingeniero Luis Sadá, fue seguido más tarde por el contratista y urbanizador Henry Meiggs para demoler la muralla, para abrir espacios destinados a la construcción de alamedas, calles, manzanas y avenidas, y es un buen ejemplo del tránsito parcial y reinterpretado de las ideas y la técnica de las experiencias europeas que hemos mencionado. De la misma forma podemos mencionar el impacto que tuvo en el ensanche de la ciudad de México el trazado del Paseo del Emperador realizado en 1865 por el ingeniero austriaco Luis Bolland. Esta fue una manifestación de la idea de descentralización del poder que ya había observado Maximiliano de Habsburgo en las capitales europeas. Trasladar el centro del poder del Segundo Imperio Mexicano, del casco fundacional de la ciudad, al Bosque de Chapultepec a través del trazado de este paseo, no sólo fue una cuestión simbólica sino que tuvo relevancia en términos de la subsecuente urbanización que formó parte del ensanche de la ciudad durante las siguientes décadas.

Una última idea, pero no menos importante, es un rasgo distintivo de las nuevas formas de urbanización que se experimentaron estas dos ciudades. Específicamente me refiero al carácter fragmentario que distinguió a los fraccionamientos habitacionales que constituyeron buena parte del ensanche. Estos fraccionamientos estuvieron planeados por los nuevos capitalistas de la tierra y por los urbanizadores bajo la idea de distinción de clase pero todos bajo el concepto de la pequeña propiedad privada, el cual contrastaba fuertemente con las formas tradicionales del gran latifundio, de la propiedad comunal y de los pueblos de indios.

Cada uno de estos fraccionamientos estaba destinado a un tipo de habitante con un perfil socioeconómico específico. Por ejemplo, los casos del barrio de la Victoria en Lima y la colonia Guerrero en la ciudad de México fueron pensados, fraccionados y construidos para la incipiente clase obrera que comenzaba a poblar la ciudad. Por otra parte, colonias como Santa María la Ribera o la de los Arquitectos fueron concebidos en un inicio para una población de

comerciantes, burócratas y pequeños emprendedores relativamente acomodados de la ciudad de México. Sin embargo las zonas reconstruidas y consolidadas de los barrios de Miraflores, San Isidro o Barranco en Lima, estuvieron destinadas para población que perteneció a la oligarquía peruana, nacionales y extranjeros que además desarrollaron en estos barrios arquitecturas eclécticas que representaban sus imaginarios de modernidad europea, mismo caso que las colonias de La Teja, Roma y Condesa en la ciudad de México.

Lo relevante de estos ejemplos es que la organización espacial del primer gran proceso de urbanización de estas ciudades no obedeció a un planteamiento urbanístico socializante, es decir, que buscara una relativa integración entre sus habitantes, tanto en el espacio privado como en el público a partir de la estructuración de barrios y colonias en función del valor de uso que se le da al suelo, por ejemplo la vivienda. En lugar de esa idea, lo que dominó fue una estructuración de los barrios y colonias a partir del valor de cambio de la propiedad privada. Puesto que todos los terrenos sobre los que se fraccionó no se encontraban previamente urbanizados, sino que eran propiedades agrarias, ese valor de cambio en primera instancia estuvo determinado por los urbanizadores que esencialmente utilizaron la lógica de la especulación, previendo el perfil adquisitivo de sus futuros compradores y moradores. Esta operación especulativa dio como resultado en estas ciudades la reproducción en términos espaciales del sistema estructurado de clases propio del capitalismo moderno e industrial que de a poco venía consolidándose en América Latina. El resultado de esta fragmentación socio-espacial de la ciudad definió en buena medida la lógica de su crecimiento futuro durante el siglo XX.

Ahora bien, otro paralelismo en los procesos de modernización de estas ciudades fue la capacidad del Estado y de las oligarquías locales para asociarse con nuevos agentes urbanos, muchos de ellos extranjeros, que se encargaron de realizar la transferencia de tecnologías e innovaciones que se estaban desarrollando en las grandes capitales industrializadas de Europa, sobre todo las relacionadas con el transporte, las comunicaciones y los materiales constructivos que ya hemos descrito. Esta manifestación de la modernización en ambas ciudades podemos identificarla con mayor claridad e intensidad durante los años de los regímenes de Orden y progreso del Porfiriato en México y de la República oligárquica en Perú. Especialmente durante las últimas dos décadas del siglo XIX y la primera del XX, se tejió una red asociativa nunca antes vista de actores y agentes que lograron materializar buena

parte del proceso de modernización dentro de los cascos antiguos y fuera de ellos en las nuevas periferias de las ciudades. Esta red estaba conformada por el Estado que otorgaba a empresarios nacionales y extranjeros, las concesiones más importantes en materia de obras públicas, introducción de servicios urbanos y del transporte. Sin embargo esta lógica no sólo era una cuestión de contratos del Estado para agentes con la capacidad de invertir capital en la ciudad. El otro factor determinante era la necesidad de realizar una transferencia de tecnología y de innovaciones desarrolladas en las metrópolis industrializadas para introducirlos de la manera más adecuada en el contexto de la ciudad de México y Lima, para lo cual también era necesaria la técnica en manos de ingenieros y arquitectos especializados.

Las tecnologías del transporte y otras innovaciones aplicadas a las ciudades durante estas décadas procedían en buena medida de la intensificación de los procesos de producción de la Revolución industrial europea que a partir de la segunda mitad del siglo XIX experimentó grandes avances que permitieron la difusión en el mundo occidental del ferrocarril de vía ancha, de los tranvías electrificados, los generadores hidroeléctricos que permitieron producir excedentes de energía para el funcionamiento de las industrias. Todas estas tecnologías no se habían logrado desarrollar durante los inicios de la Revolución industrial pero para las décadas de 1860 y 1870 todas éstas eran relativamente accesibles para aquellas ciudades que contasen con el capital, las redes asociativas y la dosis necesaria de espíritu de modernidad entre sus gobernantes y sus élites.¹⁷³

En ese sentido, el orden neocolonial del que formaban parte los regímenes de Orden y progreso en México y el Perú, les vinculaba directamente al modelo económico capitalista de las grandes metrópolis en su calidad de abastecedores de materias primas. Esta condición le permitió a ambos Estados y a sus respectivas oligarquías la acumulación del capital necesario para el establecimiento de esta red asociativa con las empresas extranjeras que lograron insertar todas aquellas innovaciones necesarias para el desarrollo del proyecto modernizador finisecular. Por otra parte, factor determinante en ambos regímenes fue el establecimiento de una burocracia científicista que intentó desarrollar proyectos de modernización urbana que los mismo incluían la construcción de una estación central de ferrocarril, el alumbrado artificial de las calles, la higienización del casco viejo, o el establecimiento de las primeras escuelas de

¹⁷³ Eric Hobsbawm, *La era del Imperio, 1874-1914*, Barcelona: Crítica, 2013, pp. 34- 41.

artes industriales y ciencias modernas. Estas iniciativas que apelaban a los métodos de muy diversas ciencias, llevaban consigo el espíritu del positivismo que circulaba entre los sectores más ilustrados de las clases dirigentes como los llamados *científicos* del régimen de Porfirio Díaz.¹⁷⁴

En la ciudad de México y ciudad de Lima el desarrollo industrial durante estas décadas claramente no fue comparable con el que ya se había consolidado en las grandes capitales del Noroeste europeo o las de la costa Este de Estados Unidos, siendo en los casos de América Latina más bien era incipiente. Sin embargo el poco desarrollo de la industria en estas ciudades no significó la imposibilidad de reproducir toda una serie de condiciones materiales que existían en las grandes metrópolis como Londres, Paris o Berlín. En los casos que aquí hemos estudiado, la idea de una ciudad moderna industrial de fin de siglo no se refiere a una ciudad industrializada a través del establecimiento de grandes polígonos fabriles con extensos barrios obreros que desarrollan sus propias tecnologías y medios de producción. El tipo de ciudad moderna industrial que se configuró en Lima y en la ciudad de México durante el cambio del siglo XIX al XX, más bien se refiere a la espacialización o materialización de una serie de ideas, técnicas e innovaciones que proceden de los grandes fenómenos históricos de la Revolución industrial y del desarrollo del modo de producción capitalista moderno, los cuales finalmente tuvieron sus manifestaciones en las ciudades de América Latina a través de los procesos de modernización urbana.

La configuración espacial y la vida urbana secular de este tipo de ciudades, se desarrollaron en tan solo unas cuantas décadas debido a una serie de factores históricos y condiciones revolucionarias en la esfera de las ideas y de la materialidad, pero también debido a un espíritu de modernidad propio de la época que impide trasladarlo a nuestros tiempos, tiempos que desde nuestra perspectiva son también modernos. De esas ciudades finiseculares quedaron para las décadas posteriores la lógica de la fragmentación de las sociedades que las habitan y la lógica del valor financiero que potencialmente puedan adquirir su suelo, sus espacios públicos y sus espacios privados. Las ciudades modernas industriales que hemos

¹⁷⁴ Claudio Lomnitz, Los intelectuales y el poder político: la representación de los científicos en México. Del Porfiriato a la Revolución, en Carlos Altamirano (dir), *Historia de los intelectuales en América Latina*, Buenos Aires: KATZ, 2008, pp. 441- 464.

descrito en esta historia quizá sean una representación espacial de la metáfora de Walter Benjamin del *Flaneur*, aquel que fue individuo y clase al mismo tiempo, que existió únicamente durante un breve periodo de tiempo durante el siglo XIX, y que asolado paseaba por los pasajes de hierro y cristal sin tener certidumbre acerca de lo que significaban todas esas transformaciones modernizadoras de su ciudad, las cuales finalmente también lo condenaron a desaparecer.

Bibliografía utilizada

ALMANDOZ, Arturo, “Aproximación historiográfica al urbanismo moderno en Venezuela. El tema de las ciudades en el pensamiento”, en José A. Rodríguez (ed.), *Visiones del oficio. Historiadores venezolanos en el siglo XXI*, Caracas: Academia Nacional de la Historia, Comisión de Estudios de Postgrado-FHE, Fondo Editorial Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela, 2000, pp. 211-231.

_____, “Urbanization and Urbanism in Latin America: From Haussmann to CIAM”, en Almandoz, Arturo (ed.): *Planning Latin America’s Capital Cities, 1850-1950*. London/New York: Routledge, 2002.

_____, *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio-Universidad Simón Bolívar, 2008.

_____, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2013.

_____, *Modernization, urbanization and development in Latin America, 1900’s-2000’s*, Oxford: Routledge, 2015.

ALVAREZ DE LA BORDA, Joel, Transportes, negocios y política: la Compañía de tranvías de México, 1907-1947, en *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960*, Puebla: Benemerita Universidad Autónoma de Puebla, 2010.

ANDERSON, Benedict, *Comunidades imaginadas: Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

ARANGO, Silvia. *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyen la América Latina moderna*. México: Fondo de Cultura Económica, 2013.

ARAÑO, Axel Araño y Jaime Navarro, *Arquitectura parlamentaria en México: dos siglos de recintos para el diálogo*, México: SEP, 2010.

ARMAS ASÍN, Fernando, El impacto de la desamortización sobre la evolución del crédito y la inversión eclesiásticas en Perú, siglo XIX, en Bernard Bodinier, Rosa Congost y Pablo

Luna (edit.), *De la Iglesia al Estado. La desamortización de bienes eclesiásticos en Francia, España y América Latina*, Zaragoza, Sociedad Española de Historia Agraria, 2009.

ARROYO, Julia y Julia Pérez, *Vías férreas urbanas y redes de tranvías de la ciudad de México. Su representación e importancia en las artes visuales*, México: III Simposio internacional de historia de la electrificación, 2015.

BARBOSA, Mario. Construcción y crecimiento urbano de la ciudad de México, 1857-1946. Densificación y fragmentación. In Ribera, Eulalia, Hector Mendoza y Pere Sunyer (coords.). *La integración del territorio en una idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946*. México: Instituto de investigaciones Dr. José María Mora, 2007, p. 361-377.

BASADRE, Jorge, *Historia de la República del Perú (1822-1933): La República aristocrática (1895-1919)*, Lima: El Comercio, 2005.

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

BENJAMIN, Walter, *El libro de los pasajes*, Madrid: AKAL, 2005.

BOILS, Guillermo, *Pasado y presente de la colonia Santa María la Ribera*, México: Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco, 2005.

BONFIGLIO, Giovanni, “Los italianos en Lima”, en *Mundos interiores: Lima 1535-1950*, Lima: Universidad del Pacífico, 1995.

BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, [1949] 1987.

BRISEÑO, Lilian, *Candil de la calle, oscuridad de su casa. La iluminación de la ciudad de México durante el Porfiriato*, México: Porrúa, 2008.

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

BURBANK, Jane y Frederick Cooper, *Imperios. Una nueva visión de la Historia universal*, Barcelona: Crítica, 2011.

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

CANUDAS, Enrique, *La venas de plata en la historia de México. Síntesis de historia económica siglo XIX*, Vol. III, México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco- UTOPIA, 2005.

CAPDEVILA, Luc, “Guerra, Estado y nación en América austral en la década de 1860: La contienda de la Triple Alianza, periféricas e identidades colectivas”, en Guillermo Palacios y Erika Pani (coords.) *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, 199-218.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades. Vol.1, Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*. Barcelona: Ediciones Serbal, 2002.

CAPELLO, Ernesto, *City at the Center of the World: Space, History, and Modernity in Quito*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011.

CARMAGNANI, Marcello, *América Latina de 1880 a nuestros días*, Barcelona: Oikos-Tau, 1975.

CARRASCO, Pedro, *Estructura político-territorial del Imperio tenochca: la triple alianza de Tenochtitlán, Tetzaco y Tlacopan*, México: El Colegio de México, 1996.

CASTELLS, Manuel, *La cuestión urbana*, México: Siglo XXI, 1988.

CHECA-ARTASU, Martín, “La iglesia y la expansión del neogótico en América Latina: una aproximación desde la Geografía de la religión”, en *NAVEG@MERICA (España)*, no. 11, 2013.

CLUNY, Claude, *Atacama. Ensayo sobre la Guerra del Pacífico, 1879-1883*, México: Fondo de Cultura Económica, 2008.

CONTRERAS, Carlos y Marcos Cueto, *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia y hasta el presente*, Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Pontificia Universidad Católica del Perú; Universidad del Pacífico, 2007.

CONTRERAS, Carlos y Marina Zuloaga, *Historia mínima de Perú*, México: El Colegio de México, 2014.

CONTRERAS, Carlos, “Urbanización y modernidad en el porfiriato. El caso de la ciudad de Puebla”, en *La palabra y el hombre (Universidad Veracruzana)*, No. 83, 1992, pp. 167-188.

COURRET, Eugene. *Album fotográfico de Barranco*. Lima: Instituto Fotográfico Eugenio Courret, 2006.

CRUZ, Fermín, *Configuración espacial de la industria en la ciudad de México*, México: El Colegio de México, 2015.

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

DE LA TORRE, Guadalupe, *Los muros de agua. El resguardo de la ciudad de México, siglo XVIII*, México: CONACULA-INAH, 1999.

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

FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico, “La influencia francesa en el urbanismo de la ciudad de México: 1775-1910”, en *México-Francia: Memoria de una sensibilidad común siglos XIX-XX*, Tomo I, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1998.

_____, *Temas selectos de Geografía de México. Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México. Antecedentes y esplendores*, México: Instituto de Geografía, UNAM, 2000.

FERNÁNDEZ DE ROTA, Antonio. Metodología etnográfica de la historia urbana. *Revista de Antropología Social*, 2001, n°10, pp.17-28.

FLORESCANO, Enrique (coord.). *Orígenes y desarrollo de la burguesía en América Latina, 1700-1955*. México: Nueva Imagen, 1985.

FRIEDMANN, John, “Urbanisation et développement national: une étude comparative”, en *Tiers Monde (France)*, Vol. 12, No. 45, 1971.

GANDOLFO, Daniella. *The City at Its Limits: Taboo, Transgression and Urban Renewal in Lima*. Chicago/Londres: University of Chicago Press, 2009.

GANTUS, Fausta, “La traza del poder político y la administración de la ciudad liberal (1857-1902)”, en Ariel Rodríguez Kuri (coord.), *Historia política de la ciudad de México. Desde su fundación hasta el año 2000*, México, El Colegio de México, 2012, pp. 287-362.

GARCÍA, Andrés, *La primera manifestación de la electricidad en la ciudad de México: el alumbrado público y privado, 1881-1921*, México: III Simposio internacional de historia de la electrificación, 2015.

GARNER, Paul, “El porfiriato como Estado-nación moderno: ¿paradigma o espejismo?”, en Erika Pani (coord.) *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 276-303.

GERMANI, Gino, *Sociología de la modernización: estudios teóricos, metodológicos y aplicados en América Latina*, Buenos Aires: PAIDOS, 1969.

_____, “Etapas de la modernización en Latinoamérica”, en *DESARROLLO ECONÓMICO (Argentina)*, Vol.9, No. 33, 1969.

_____, *Urbanización, desarrollo y modernización. Un enfoque histórico y comparativo*, Buenos Aires: PAIDOS, 1976.

GOOTENBERG, Paul, *Imagining Development. Economic ideas in Peru's Fictitious Prosperity of Guano, 1840-1880*, Berkeley: University of California Press, 1993.

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

_____, *Andean Cocaine: The Making of a Global Drug*, North Carolina: The University of North Carolina Press, 2008.

GORELIK, Adrián, “Ciudad, modernidad y modernización”, en *Universitas Humanística (Colombia)*, No. 58, 2003.

GORTARI, Hira de y Regina HERNÁNDEZ FRANYUTI. *Memorias y encuentros: La Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*. México: Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988. Tomo III.

GUERRA, Francois-Xavier, *Estado y sociedad en México, 1867-1929*, México: El Colegio de Puebla, 1988.

GRAFMEYER, Yves e Issac JOSEPH (comp), *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, París: Editions Du Cham Urbaine, 1979.

GRAJALES, Tevni. La metodología de la investigación histórica: una crisis compartida. *Enfoques*, 2002, vol.XIV, n°1, pp.5-21.

GRAMSCI, Antonio, “Americanismo y fordismo”, en *Cuadernos de la cárcel*, cuaderno 22 (V), Tomo 6, México: Era, [1934] 2000.

GRAVAGNUOLO, Bendetto, “El Plan Cerdá para Barcelona. La fundación del urbanismo cientifista”, en *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid: AKAL, 1998.

GRUZINSKI, Serge, *La ciudad de México: una historia*, México: Fondo de Cultura Económica, 2004.

HALE, Charles, *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*, México: Fondo de cultura económico, 2002.

HALL, Thomas, *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, London: Taylor & Francis, 2005.

HALPERIN, Tulio, *Historia contemporánea de América Latina*, Madrid: Alianza, 1998.

HARVEY, David, *Urbanismo y desigualdad social*. España: Siglo XXI, 1977.

_____, *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Michigan, John Hopkins University Press, 1985.

_____, *Paris, capital of modernity*, London/New York: Routledge, 2003.

HERNÁNDEZ FRANYUTI, Regina, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1995*, México: Instituto Mora, 2008.

HOSBAWM, Eric, *La era del Imperio, 1874-1914*, Barcelona: Crítica, 2013.

HUAPAYA, Carlos, “A construção do Peru pelos peruanos: a experiência urbanística em Lima, 1919-1963”, en Aurélio A. de Filgueiras (org.), *Urbanismo na América do Sul. Circulacao de ideias e constituação do campos, 1920-1960*, Salvador Do Bahía: EDUFBA, 2009.

ILLADES, Carlos y Ariel RODRIGUEZ (comps.). *Ciudad de México: instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931*. México: UAM, Azcapotzalco - UAM, Iztapalapa. 1996.

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

KAHLO KAUFMANN, Guillermo, *Mexiko 1904*, México: Universidad Iberoamericana, 2002.

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

KNIGHT, Alan, *La Revolución mexicana: del porfiriato al nuevo régimen constitucional*, México: Fondo de cultura económica, 2010.

LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Península, 1969.

_____, *The production of space*, Oxford: Blackwell Publishing, [1974] 2005.

_____, “La producción del espacio”, en *Papers: revista sociológica (Catalunya)*, 1974, núm. 3, pp. 219- 229.

_____, *Writings on cities*, Massachusetts: Blackwell Publishing, 1996.

LIERH, Reinhard y Mariano Torres, “Las compañías eléctricas extranjeras y la modernización urbana e industrial de México, 1880-1960”, en *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960*, Puebla: Benemerita Universidad Autónoma de Puebla, 2010.

LIRA, Andrés, *Comunidades indígenas frente a la ciudad de México. Tenochtitlán y Tlatelolco, sus pueblos y barrios, 1812-1919*, México: El Colegio de México, 1995.

_____, *La ciudad federal. México, 1824-1827; 1874-1884. Dos estudios de historia institucional*, México: El Colegio de México, 2012.

LOMBARDO DE RUÍZ, Sonia, Guadalupe DE LA TORRE VILLALPANDO y María GAYÓN CORDOVA. *Territorio y demarcación en los censos de población: Ciudad de México 1753, 1790, 1884 y 1882*. México: INAH, 2009.

LOMNITZ, Claudio, “Los intelectuales y el poder político: la representación de los científicos en México. Del Porfiriato a la Revolución”, en Carlos Altamirano (dir), *Historia de los intelectuales en América Latina*, Buenos Aires: KATZ, 2008, pp. 441- 464.

LUDEÑA, Wiley, *Ideas y Arquitectura en el Perú del siglo XX*. Lima: SEMSA Editores, 1997.

_____, Lima: poder, centro y centralidad. Del centro nativo al centro neoliberal. *EURE (Santiago)*, 2002, vol.28, n°83.

MACERA, Margarita. *La muralla de Lima: como factor de modelación de la estructura histórica y actual del área central de Lima*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2011.

MAC GREGOR, Josefina, *Del Porfiriato y la Revolución. Antología*, México: El Colegio de México, 2015.

MARIÁTEGUI, José Carlos, *Siete ensayos de interpretación de la realidad Peruana*, México: ERA, [1928] 1979.

_____, *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, Lima: Catarsis literaria, 1928.

_____, “América Latina”, en *Mariátegui: Textos Básicos*, Lima: Fondo de Cultura Económica, 1991.

MARTÍNEZ, Róger. Historia y ambiente: un replanteamiento metodológico. Inter Sedes: *Revista de las Sedes Regionales*, 2001, vol.2, n°2-3, pp.135-145.

MC EVOY, Carmen, *La utopía republicana. Ideales y Realidades en la Formación de la Cultura Plítica Peruana (1871-1919)*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1997.

MESSMACHER, Miguel, *La ciudad de México. Bases para el conocimiento de sus problemas. Pasado, presente y futuro*, México: Departamento del Distrito Federal, 1979.

MEYER, Jean, “Las oposiciones francesas a la Expédition du Mexique”, en Guillermo Palacios y Erika Pani (coords.) *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, 451-479.

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

MORALES, María Dolores, “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, en MORENO TOSCANO, Alejandra *et al. Investigaciones sobre la*

historia de la ciudad de México I. México: Cuadernos de trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, 1974. pp. 71-103.

_____, María Dolores, “Francisco Somero y el primer fraccionamiento de la ciudad de México. 1840-1889”, en Ciro Cardoso, *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*, México: Siglo Veintiuno Editores, 1978.

_____, Estructura urbana y distribución de la propiedad en la ciudad de México en 1813. *Historia Mexicana*, 1976, vol. 25, n°3, pp. 363-402.

_____, Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos. El caso de la colonia Guerrero, en MORALES, María Dolores *et al*, *Investigaciones sobre la historia de la ciudad de México, III*. México: Cuadernos de trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, 1978. pp. 1-71.

_____, “Rafael Martínez de la Torre y la creación de fraccionamientos. El caso de la colonia Guerrero”, en MORALES, María Dolores, *Antologías. Ensayos urbanos. La ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, 2011.

_____, “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, en MORALES, María Dolores, *Antologías. Ensayos urbanos. La ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, 2011.

_____, Cambios en la traza de la estructura vial de la ciudad de México, 1770-1855, en HERNÁNDEZ, Regina . *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994. Tomo II.

_____, y GAYÓN, María. Viviendas, casas y usos del suelo en la ciudad de México, 1848-1882, en LORETO, Rosalva. *Casas, viviendas y hogares en la historia de México*. México: El Colegio de México, 2001.

MUMFORD, Lewis, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York: Harcourt Brace and World, 1961.

NOGUÉ, Joan, Geografía Política, en *Tratado de Geografía Humana*, México: Anthropos; UAM-Iztapalapa, 2006.

- PANFICHI, Aldo, “Urbanización temprana de Lima, 1535-1900”, en *Mundos interiores: Lima 1535-1950*, Lima: Universidad del Pacífico, 1995.
- PÉREZ, Sonia, René ELIZALDE y Luis PÉREZ CRUZ (editores). *Las ciudades y sus estructuras. Población, espacio y cultura en México, siglos XVIII y XIX*. México: Universidad Autónoma de Tlaxcala, UAM-Iztapalapa, 1999.
- PERLÓ, Manuel, *La modernización de las ciudades en México*, México: UNAM, 1990.
- PIEL, Jean, *Capitalisme agraire au Pérou*, Volumen 2, París: Anthropos, 1975.
- REGAL, Alberto, *Historia de los ferrocarriles de Lima*, Lima: Jurídica, 1965.
- RIBERA, Eulalia. *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo XIX*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002.
- ROMERO, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires: Siglo XXI, [1976] 2010.
- ROSAS, José Luis, *Historia del arte mexicano: Arte del siglo XIX*, Vol. 11, México: SEP, 1986.
- SAGREDO, Rafael, “Guerra y honor nacional. Chile y Perú contra España (1864-1866)”, en Guillermo Palacios y Erika Pani (coords.) *El poder y la sangre: Guerra, Estado y Nación en la década de 1860*, México: El Colegio de México, 2014, pp. 313-337.
- SALAZAR, Delia, *Imágenes de los inmigrantes en la ciudad de México, 1753-1910*, México: Plaza y Valdés Editores, 2002.
- SÁNCHEZ, Luis Alberto, “La Lima en que vivió Palma”, en *Pequeña antología de Lima*, de Raúl Porras Barrenechea, Lima: 1995.
- SEGRE, Roberto, *Arquitectura y urbanismo modernos: capitalismo y socialismo*, La Habana: Arte y Literatura, 1988.
- SCHORSKE, Carl, *Fin-de-siècle Vienna: politics and culture*, New York: Vintage Book, 1980.

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

SJOBORG, Gideon, "The origin and evolution of cities", en *Scientific American (New York)*, Vol. 213, 1965, pp. 55-63.

_____, *The preindustrial city: past and present*, Illinois: Free Press, 1966.

SIMMEL, Georg, *Metropolis and mental life*, en Kurt H. Wolff (ed), 1950.

_____, *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*, Barcelona: Península, 1998.

SIRVENT, Marbella y Jorge González, *Identidad y mestizaje*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.

SOLDÁN, Paz y Pedro Unanue. *La línea de Chorrillos: los tres principales balnearios marítimos que rodean a Lima: Chorrillos, Barranco y Miraflores*. Lima: Tarea Asociación Gráfica, [1849] 2013.

TENORIO-TRILLO, Mauricio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales 1880-1930*, México: Fondo de cultura económica, 1998.

_____, *I Speak of the City. Mexico at the turn of the Twentieth Century*, Chicago: The University of Chicago Press, 2012.

TÖNNIES, Ferdinand, *Community and society (Gemeinschaft und Gesellschaft)*, New Brunswick/London: Transaction Publishers, 2004.

TOPALOV, Chistian, *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*, México: EDICOL, 1979.

TURNER, John Kenneth, *México bárbaro*, México: Porrúa, 2007.

VARGAS, Ramón, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos: Volumen III: El México Independiente, Tomo II: Afirmación del Nacionalismo y La Modernidad, Volumen 2*, México: UNAM-Fondo de Cultura Económica, 1998.

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

VILA MUGA, Waldo, “Visiones historiográficas de la ciudad en América Latina. Reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile”, en *REFA (Argentina)*, Año 2, N°.2, 2011, pp. 55-68.

WEBER, Max, *Historia Económica General*, México: Fondo de Cultura Económica, 2001.

_____, *Economía y sociedad*, Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2002.

_____, *Max Weber en Iberoamérica*, en Alvaro Morcillo y Eduardo Weisz (eds.), México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, Fondo de Cultura Económicas, 2015.

WILLIAMSON, Edwin, *Historia de América Latina*, México: Fondo de Cultura Económica, 2013.

Fuentes utilizadas

En Lima:

Archivo histórico del Congreso de la República del Perú

Fondo Legislación del siglo XIX hasta 1904

- “Decreto presidencial de José Balta”, 1 de Diciembre del año 1869.
- “Aprobando planos urbanísticos y venta de terrenos en Lima”, 11 de Setiembre de 1871 [sic].
- “Creando una escuela con el nombre de Instituto de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental”, 9 de Noviembre de 1869.
- “Adoptando nuevo procedimiento para la recaudación de las rentas en la municipalidad de Lima” 31 de Enero del año 1898.
- “Fundando la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Febrero de 1888.
- “Aumentando la subvención asignada a la Sociedad Geográfica de Lima”, 22 de Noviembre de 1892.
- “Organizando a los ingenieros, arquitectos y técnicos de todas las ramas, peruanos y extranjeros”, 19 de Noviembre de 1886.
- “Organizando el cuerpo de ingenieros y arquitectos del Estado, 24 de Octubre de 1902.
- “Declarando institución de carácter oficial la Sociedad Amantes de la Ciencia”, 28 de Septiembre de 1903.
- “Declarando Academia Nacional de Medicina en Lima”, 2 de Noviembre de 1888.
- “Estableciendo laboratorios en la Facultad de Medicina de Lima”, 14 de Noviembre de 1892.
- “Creando un laboratorio de procesos metalúrgicos”, 2 de Octubre de 1893.
- “Autorización para contratar profesores europeos para Escuela de Construcciones Civiles”, 14 de Noviembre de 1892.

- “Disponiendo la creación del Archivo Central de Lima”, 27 de Enero de 1900.
- “Adjudicando al Concejo provincial de Lima los terrenos de la Hacienda de Santa Beatriz” 8 de Noviembre de 1894.
- “Aprobando convención sobre patentes y marcas”, 13 de Noviembre de 1896.
- “Cediendo al Concejo provincial de Lima la propiedad del Palacio de la Exposición”, 27 de Agosto de 1889.

Archivo y Biblioteca Nacional del Perú

Catálogo de mapas y planos

- *Nuevo Plano de Lima, Año de 1862 por M. Bolognesi*, reproducción facsímile del año 1985, Industrial Gráfica S.A.
- *Plano topográfico de la ciudad de Lima. Modificado y aumentado con nuevos cuarteles, manzanas, calles, alamedas y edificios públicos, 1872*, Bajo la dirección del ingeniero Luis Sadá.
- *Plano de Lima, Año de 1904* por Santiago M. Basurco, Ingeniero del Estado, Doctor en Ciencias.

Otras fuentes primarias

- *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta 31 de Diciembre de 1859*, Tomo Sexto, Sección de Culto y Obras públicas-Aguas, Lima: Ministerio de Gobierno, 1861.
- *Diario de viaje de Marcel Monnier del año 1886, “De los Andes hasta Pará. Ecuador-Perú-Amazonas (1886)”*, Lima: Institut français d'études andines, Banco Central de Reserva del Perú, 2005.
- *Discurso pronunciado por Manuel González Padra al partido radical del Perú “Unión Nacional” el 21 de Agosto de 1898, “Los partidos y la Unión Nacional (1898)”*, en *Horas de Lucha*, Lima: INCA, 1989.

En la ciudad de México:

Instituto Panamericano de Geografía e Historia

Mapoteca Manuel Orozco y Berra

-Plano de la ciudad de México. Levantado de orden del Ministerio de Fomento, año de 1867. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano iconográfico de la ciudad de México". Realizado por orden del Exmo. Sr. Conde de Revillagigedo. Originalmente del año de 1793, publicado por el Ayuntamiento de la ciudad de México en 1842. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la ciudad de México". Levantado originalmente por el Teniente Coronel Don Diego García Conde en 1793. Corregido y aumentado en 1830. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la capital de la República Mexicana. Publicado en 1860. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la ciudad de México. Publicado en 1861, México: Imprenta Litográfica de Decaen, Editor. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano del cuartel mayor de Santa María de la Rivera, ó sea proyecto para formar una población en el rancho de Sta María, al norte de la calle de la rivera de S. Cosme. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la ciudad de México 1880. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la ciudad de México. Oficinas de Indianilla, 1919, Elaborado por las Compañías de Luz y Fuerza y Tranvías. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

-Plano general de la ciudad de México en el que se han marcado las líneas de ferrocarril establecidas hasta el año 1879, Sin autor. Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Museo Universum, UNAM

-Plano de la hacienda y molino de San Juan de Dios de los Morales, 1871, por los ingenieros Fernando de Rosenzweing y Luis Bolland.

Fototeca Nacional

-Fotografía, Kiosko Morisco, vista general, sin autor, año 1902, Núm. Inv. 122541, Fototeca Nacional.

-Fotografía, Ferrocarriles en los andenes de la estación Buenavista del Ferrocarril Mexicano, Alfred Briquet, 1885, Núm. Inv. 33130, Fototeca Nacional.

-Fotografía, Iglesia de la Sagrada Familia en la colonia Roma, Casasola, sin año, Núm. Inv.175406, Fototeca Nacional.

Otras fuentes

-Estadísticas sociales del Porfiriato 1877-1910, México: Dirección General de Estadística- Secretaría de Economía, 1956. Acervo Histórico, INEGI.

-Diario Oficial: organo del gobierno constitucional de los Estados Unidos - Mexicanos, Volumen 56, México: Gobierno Constitucionalista, 1901, p. 144.

-Ficha Nacional del Catálogo de Monumentos Históricos Inmuebles, No. 090060070665, Folio SICNMHI: 37841, Coordinación Nacional de Monumentos Históricos, INAH-CONACULTA.

-Carpeta Callejón 5 de Mayo No. 25, Catálogo del Archivo de la Escuela Nacional de Bellas Artes (1857-1920).

-Inscripción autoral arquitectónica en Callejón de 5 de Mayo No. 25, Colonia Centro, ciudad de México.

-Inscripción autoral arquitectónica en Calle 5 de Mayo No. 12, Colonia Centro, ciudad de México.