

LIMA 1919 - 1930
LA LIMA DE LEGUÍA

EDICIÓN FACSIMILAR

INTRODUCCIÓN:

ENRIQUETA B. LEGUÍA OLIVERA

FUNDACIÓN
AUGUSTO B. LEGUÍA

LIMA 1919 - 1935. *LA LIMA DE LEGUÍA*

Primera edición: 1935

Segunda edición: 2007 (*Edición facsimilar*)

© Enriqueta B. Leguía Olivera
Fundación Augusto B. Leguía
fundacion@augustobleguia.org

Hecho el depósito legal
en la Biblioteca Nacional del Perú
Reg. N° 2007-02373

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra
sin previa autorización escrita de los editores.

Impreso en Perú / *Printed in Peru*

L I M A



1919 - - - 1930



Sr. Dn. AUGUSTO B. LEGUIA

**Presidente Constitucional de la República del Perú (1908 - 1912)
(1919 - 1930) y Fundador del Partido Democrático Reformista**

INTRODUCCIÓN

Tomo la oportunidad que me ofrece la copia fidedigna de este *tesoro histórico* que aquí se exhibe, para hacer un poco de historia sobre los verdaderos acontecimientos de la revuelta de 1930; la cual ha sido tan tergiversada y arreglada, a conveniencia de los verdaderos gestores de la misma, que por ello no es conocida sino en forma equivocada por estas nuevas generaciones de peruanos. Es por eso también que yo, como testigo presencial de los acontecimientos y habiéndolos sufrido en carne propia, me atrevo a exhibirlos (antes de morir) en un somero relato, para romper ese silencio ominoso del pasado y mostrarles en todo su esplendor las obras del "Maravilloso Oncenio", injustamente calificado como "El Nefasto Oncenio".

HISTORIA

En realidad, la revuelta de 1930 no se gestó en el Perú, donde la gente vivía en paz, contenta, con tranquilidad, comida y trabajo.

La revuelta se gestó en Francia, donde estaban los deportados por Leguía con la Beca Dorada, y también aquellos ricos y acomodados que habían usufructuado del Estado por años, y que sabían que con Leguía en el poder no podrían seguir haciéndolo. Sánchez Cerro también llegó allí con una beca dada por Leguía para estudiar Estrategia. Los civilistas lo entrevistan y le prometen la Presidencia si se une a ellos en la revuelta. Sánchez Cerro era ambicioso, poco querido, y lo que más ansiaba era ser mandatario; de modo que llegando a Lima lo primero que hace es entrevistarse con el presidente Leguía y pedirle el mando de la Comandancia de Arequipa que traidoramente usa después, como jefe de la misma, para preparar la revuelta, ya combinada con la que los civilistas habían ejecutado con sus secuaces en Lima⁽¹⁾.

Mientras, aquí en Lima, quedó el antiguo diario *El Comercio* ejerciendo una campaña contra la gestión del Presidente, pues uno de sus propietarios había sido anteriormente alcalde de Lima hasta antes de la llegada de Leguía, y resentía el haber sido opacado por Andrés F. Dasso. Este diario fiel servidor de los "civilistas", inició entonces una Campaña Demoledora contra el régimen de Leguía con su acostumbrada tergiversación de los hechos y dando las noticias a su manera y conveniencia; sin mencionar, en ningún momento, las obras beneficiosas para el país que Leguía hacía, exagerando lo que podía dañar y silenciando lo que se desarrollaba y construía. De modo que los deportados que leían con avidez las noticias del país, creían que Leguía gastaba sin ton ni son y que se reelegía a sí mismo para continuar en el poder. No sospechaban que era reelegido por votación popular (como realmente era) porque la gente veía, vivía y se beneficiaba de la obra constructiva de Leguía.

En los diez años transcurridos, los civilistas tampoco habían podido incrementar sus fortunas, pues ya no podían mermar ni servirse del Gobierno. Los estudiantes becados ya se habían culturizado lo bastante como para sentirse fuertes; por otro lado, vivían ignorantes de lo que Leguía hacía. Como jóvenes idealistas que eran, fogosos y con los

mismos anhelos de componer el país que habían dejado en tan malas condiciones, jamás pensaron en cuánto había cambiado, y nunca imaginaron que serían utilizados por los civilistas para venir a un país que ya estaba ordenado y en progreso ¡gracias a Leguía!, pero del cual no tenían conocimiento alguno.

Por si fuera poco, en 1929 sucede el Crack mundial de la Bolsa de Valores de Nueva York, que posiblemente sí afectó a los civilistas que estaban allí; pero aquí en el Perú Leguía invertía los fondos fiscales que él incrementaba, y los empréstitos contraídos en la instalación de agua y desagüe, ferrocarriles, caminos, carreteras, puentes, instalación eléctrica, pavimentación, escuelas, centros de trabajo, etc., etc., etc., en fin, transformando el Perú subdesarrollado en un país civilizado y pujante, del cual no tenían noticia alguna. Además, no se debe olvidar que la moneda circulante de entonces era de oro, plata y cobre con respaldo en el Banco Central de Reserva en lingotes de oro. ¿Qué se hizo con todo ello?, simplemente desapareció de circulación y se reemplazó por la libra colorada de papel y los soles de níquel.

Pero el golpe de gracia que les hizo motivar y gestar la revuelta fue la tercera reelección de Leguía, en 1930, por un pueblo agradecido por la recuperación del baluarte perdido de Tacna y Tarata en la guerra de 1879; provincias que habían quedado bajo la administración de los chilenos por diez años, de acuerdo al Tratado de Ancón que se firmó en 1883. Tacna y Tarata son recuperadas por Leguía, en 1929, con el Tratado Rada y Gamio-Figueroa Larraín, después de cuarenta y seis años de cautiverio.

Leguía, durante sus gobiernos, había arreglado el límite de fronteras pacíficamente, sin derramamiento de sangre. Este era su último logro, y la razón por la cual el pueblo agradecido lo reelegía. Pero, al no lograrse la recuperación de Arica, aprovecharon esa circunstancia para acusarlo de "traición", a sabiendas de que no era así.

Deseo aclarar, aquí, el verdadero tenor del Tratado de Ancón, el cual se firma en 1883, después de haberse perdido la guerra de 1879. Con el cual perdimos no solo 240 000 km² (doscientos cuarenta mil km²) de territorio nacional, comprendidos por el puerto y provincia de Tarapacá (más vidas humanas), sino que también quedaron en administración de Chile, por diez años, las provincias de: Tacna, Arica y Tarata.

Se estipulaba, en este mismo tratado, que: "al término de esos diez años y sujetos a plebiscito: el país que se quedara con las provincias cautivas, tenía que pagar al otro la suma de S/. 10'000,000 (diez millones de soles de oro)".

De modo que cuando Leguía puede recuperar las provincias después de cuarenta y seis años, en vez de diez (como estaba estipulado), solo consigue recobrar Tacna y Tarata, pues Arica dice que pertenece a Bolivia, no al Perú. De eso se valen los civilistas hambrientos del poder para acusarlo de traición, a sabiendas de lo estipulado en el Tratado de Ancón.

No, señores: la "verdadera traición" ya se había efectuado en la guerra de 1879, cuando el Jefe del Ejército y presidente del Perú en ese entonces, Mariano Ignacio Prado⁽²⁾, huye del país en plena guerra (cuando sabe de la caída del Huáscar, comandado por Miguel Grau) dejando al país abandonado a su suerte, sin jefe, sin pertrechos de defensa y ataque y llevándose todo el botín que las damas peruanas habían podido recolectar en joyas, platería y dinero, para la compra de armamento.

La guerra dura cuatro años (1879-1883) y es en 1883 que el Tratado de Ancón es firmado por un pueblo derrotado, sangrante, humillado y abandonado a su suerte, pero defendido valerosamente por un grupo de peruanos y por el resto del ejército que había quedado sin jefe. El país quedó en precarias circunstancias, pues todos los civilistas, al igual que su jefe Mariano Ignacio Prado, habían huido al extranjero.

Los verdaderos héroes en esa contienda fueron: Grau, Bolognesi, Piérola, Cáceres, Ugarte y todo el pueblo peruano que lucharon por su patria y dieron sus vidas por ella.

Como pueden ver y apreciar, nunca existió la tal traición que le atribuyeron a Leguía. Al contrario, Leguía fue el salvador de las provincias perdidas en la guerra de 1879. Ese baluarte perdido en la guerra es el que Leguía rescata y reincorpora al suelo peruano; e, irónicamente, es el pretexto que toman para fomentar la rebelión de 1930.

Fueron estos mismos cobardes, descendientes del traidor de la guerra del 79, los que cambiaron la historia valiéndose ¡sabe Dios de qué medios! para que así la escribiera el historiador Basadre, años después; y descansaban en sus laureles, porque sabían que los peruanos de las nuevas generaciones no conocían, ni conocerían jamás, la verdad de los hechos. Y, como después de la revuelta de 1930 siguieron teniendo el poder y gobierno de la nación, se encargaron de alterar hechos y nombres en todos los libros y documentos ediles que estaban bajo su mando; cambiándolos y/o borrándolos totalmente de la historia. Al mismo tiempo, se encargaron de seguir enlodando a Leguía, haciéndolo responsable de todos los males de la nación; realizando comparaciones y relaciones perjudiciales para su persona. Es decir, todo el mal que ellos habían hecho y causado lo ponían sobre los hombros de Leguía, ¡esos pobres hombres que habían soportado todo el peso de la Patria! Es tan injusto e inconcebible que yo ahora, por esa misma razón, es que me atrevo a hacer este relato; para que todos Uds., al leerlo, tengan una idea de cómo fue la verdadera historia, y la comparen con la que les han hecho creer.

Leguía fue el forjador y constructor de la patria nueva que es el Perú de hoy y de mañana; porque fueron las bases que él implantó de la nada, las que establecieron al Perú de hoy y de mañana.

Después de la revuelta, los civilistas no solo proscribieron al Partido Aprista (a quien también traicionaron) sino también al Partido Demócrata Reformista y Leguista. Los miembros de dichos partidos fueron encarcelados, perseguidos, despojados de sus bienes, deportados; pero no con la Beca Dorada como hacía Leguía, sino sin dinero ni posesión alguna; fueron castigados y arrasados sin respeto ni piedad.

Todos aquellos que habían contribuido con su esfuerzo, talento y trabajo para el bienestar del país, fueron castigados y privados de sus bienes. Se encargaron de destruir y quemar todo aquello de lo que no podían apoderarse y disfrutar.

La misma infame actitud tuvieron respecto a la irrigación. En ella ya se habían invertido millones de dólares para abrir túneles, a través de la cordillera, que permitieran el pase de los ríos de la Sierra hacia las áridas costas peruanas. Se apoderaron de los animales reproductores, maquinarias, semillas de cultivo, todo; todo lo que pudieron llevarse se lo repartieron, y lo que no, lo destruyeron.

Los nuevos gobernantes no construyeron nada, más bien destruyeron todo lo que pudieron. Benavides mandó demoler el Arco Morisco que estaba al comienzo de la

avenida Leguía y a la avenida le cambiaron el nombre y le pusieron "Arequipa", como se le conoce ahora. Se arrogó el bautizo del Terminal Marítimo hecho por Leguía, y que se llamaba Terminal Leguía. Se arrogó el Palacio de Justicia construido y terminado por Leguía, pues ya estaba listo y solo faltaba la cúpula que iba a ir sobre el techo del edificio ya terminado (y que nunca se puso), siendo esa la única razón de que no se hubiera inaugurado durante el gobierno de Leguía; las medallas conmemorativas ya estaban listas, como podrán apreciarlo en la medalla expuesta en la página web: www.augustobleguia.org.

Fueron simplemente la envidia, el hambre del poder y la maldad los que causaron el daño que le hicieron al país. Al destruir a Leguía también destruyeron al país que él había forjado y desarrollado.

Si se quiere informar más sobre las acciones del general Óscar R. Benavides recomiendo que lean el libro *La gran persecución*, escrito por una de sus víctimas, el señor Armando Villanueva del Campo.

Aconsejo también que lean el libro *Los peruanoides*, escrito por el Dr. Pedro Villanueva Urquijo, quien fue médico de cabecera del presidente Augusto B. Leguía y vivió el Oncenio de Leguía. Su libro es: *Una revelación de la verdad de su tiempo*.

Querido lector, tenía que hacer esta exposición de la verdad ya que posiblemente, por razón de mi edad y mi enfermedad, no podría hacerlo más adelante; es por esta razón que lo manifiesto ahora que todavía Dios me presta la vida y los medios para ello, como una especie de último testimonio de la verdad de la historia, y de los acontecimientos de la época que me tocó vivir. ¡Solicito a la nación, que se haga justicia!

¡Que se reivindique el nombre y obras del ex presidente Augusto B. Leguía Salcedo! Él hizo mucho por el bienestar de la patria a la que tanto amó y por la que dio su talento, su energía, su fortuna y su vida.

Como acto de justicia que por lo menos se devuelva su nombre a sus dos grandes logros; el primero: la avenida Leguía (hoy avenida Arequipa), el último: el Terminal Leguía (actualmente Terminal Marítimo).

Todo esto, queridos lectores, es el ayer; pero el presente también debe ser mencionado en este libro, porque los alcaldes que han hecho revivir y resaltar Lima y balnearios, también merecen nuestro agradecimiento.

Enriqueta B. Leguía Olivera

ESTE folleto tiene por objeto presentar, en apretada síntesis, el cuadro de reformas, ensanche y embellecimiento de la capital y contornos, que Leguía llevó a cabo durante los once años de su prodigioso gobierno. Ante su contemplación surge inevitable un sentimiento admirativo para quien fué el alma de tan formidables transformaciones que, cual milagroso alquimista, supo crear de lo informe, de lo percedero, de lo que era estigma de incuria y anuncio de vetustez, la ciudad que hoy admiran propios y extraños. Flota en el cuadro el rumor de la vida sobre el silencio de las cosas que fueron, el eco triunfal del progreso, el ansia insatisfecha de abarcarlo todo, y, como animando el conjunto, un hálito de grandeza que entusiasma y subyuga.

Empero, Leguía, que jamás dió tregua a la fatiga, que nunca consideró colmados sus ensueños de gobernante a la culminación de cada éxito, aspiraba aún poner el tesoro inagotable de su energía al servicio de otros empeños y de otras elocubraciones que dieran por resultado la reinvidicación para Lima, de su preeminencia de Gran Capital americana que retuvo durante más de tres siglos.

Todo induce a creer que lo hubiera conseguido si no sobreviene el colapso de 1930, que sumió al país en el caos, deteniéndolo en la marcha ascendente de su desenvolvimiento económico, comercial e industrial y que hubo de paralizar, también, la febril actividad con que se engrandecía la capital.

Los trazos fundamentales estaban dados. Las gigantescas obras portuarias del Callao que llegaban a su fin, habrían de servir de pivote sobre el cual giraría la futura grandeza y enriquecimiento del Perú y con más acentuada gravitación, los destinos de la Lima del porvenir. De otro lado, cuando Leguía, en 1921, extiende la cinta de asfalto hacia Miraflores y en 1924 lleva otra cinta de asfalto al Callao, y luego proyecta, y en parte la ejecuta, la avenida Costanera desde La Punta hasta la playa de la Herradura, lo que en buena cuenta está haciendo, es marcar los linderos del perímetro urbano de la Lima futura, con la tangibilidad de esos hitos perdurables. Si las líneas ferroviarias tendidas entre el Callao y Lima y entre ésta y Chorrillos, sirvieron en tiempos pretéritos para comunicar rápidamente esas unidades urbanas que parecían distantes, aquéllas rutas de asfalto tuvieron el privilegio de señalar el radio de expansión de la ciudad con la imponderable influencia que derivan como agentes de acrecentamiento urbano. La amplia meseta de prados umbríos encerrada por aquellos trazos, es, pues, la planta que preparó Leguía para el asentamiento de la gran Lima del porvenir, capaz de albergar holgada y confortablemente dos millones de habitantes.

Esa Lima radiante de hermosura, tendida entre los últimos cerros de los Andes y los acantilados que besan el mar, de cariz templado, de acogedor ambiente; la Lima salubre, morada propicia al florecimiento de un pueblo sano y vigoroso; la Lima tentada por opulentos palacios y ruas luminosas, de jardines encantados y esparcimientos dilectos; la Lima, foco de energía espiritual y de actividad menuda de trabajo, la entrevió Leguía, no como un caprichoso artefacto de imaginación exaltada, sino como una realidad cercana, como un mundo muy suyo, que para alcanzar su plasmación definitiva sólo habría menester de su clarividencia y de la pugnacidad de su esfuerzo.

Si la fecha del cuarto centenario de la fundación de Lima es propicia al recuerdo enfervorizado del atrevido Conquistador que clavó en estos valles el estandarte de Castilla como eje de sus futuros dominios, no lo es menos para rendir el más encendido homenaje a quien en vida fuera no sólo "el mejor Alcalde de Lima" sino como se le dijera en magnífica solemnidad, sino el más eficiente creador de su actual auge y de su futura grandeza. Por eso, celebrando esta efemérides olvidando al más destacado propulsor de su progreso sería pecar de ingratitud, cuando nó, fomentar un desalentador y vano orgullo para quienes pretendan dedicar sus energías al servicio del país.

La Junta Central Directiva del Partido Democrático Revolucionario, que auspicia la publicación de este folleto, cree cumplir, en esta oportunidad, el más inexcusable de sus deberes, rindiendo un público homenaje de gratitud y admiración a la memoria de su Jefe y Fundador que fuera el máximo artífice de las obras que engalanan a la Lima de sus predilecciones; y, al hacerlo, invoca el sentimiento de justicia de la ciudadanía, que es entre los sentimientos el que más enaltece a la dignidad humana, para tributar al más genial benefactor de la capital, el aplauso que le corresponde, y formula el más patriótico deseo que fué, también, constante preocupación de su Jefe: **la unión de todos los peruanos** como medio de evitar la amenaza de una desoladora anarquía.

La acción de Leguía 1919-1930

El advenimiento de Leguía al poder en 1919, abre un nuevo capítulo de maravillosas realizaciones en orden al ensanche y embellecimiento de la ciudad de Lima. De las obras llevadas a cabo por el máximo gobernante, una de las que alcanza los relieves de lo grandioso y definitivo es, sin duda, la transformación de la capital de la República en lo que es hoy: la urbe magnífica, espléndidamente dotada de los más perfeccionados servicios sanitarios, de pavimentos de asfalto, de anchurosas avenidas, de hermosos parques y jardines públicos y de suntuosos edificios oficiales y privados.

Antes de 1919 Lima era, ciertamente, la primera ciudad del Perú por su rol político y su cautivante historia; pero desde el punto de vista urbano, su atraso era tal que apenas podía figurar entre las ciudades de octavo orden de la América Latina.

Eran deficientes o no existían los servicios sanitarios de agua potable, desagües, pavimentación e incineración de basuras. Las tuberías de agua por efecto de su prolongado uso estaban deterioradas ocasionando desperdicios y, lo que es más grave, las filtraciones de los albañales, también en estado ruinoso, se mezclaban con el agua de consumo contaminándolo y siendo causa, a su vez, de la tuberculosis y de diversas fiebres contagiosas. El mal estado de estas tuberías era tal que para servirse de ellas había que disminuir la presión so pena de provocar nuevas rupturas y privar a la ciudad de este abastecimiento, sin perjuicio de que en poco tiempo más, la provisión de agua potable sería nula por la inutilización definitiva de dichas tuberías. Los sistemas de almacenamiento y distribución eran, igualmente, defectuosos.

El alcantarillado estaba constituido de albañilería rutinaria o de tubería de hierro, en último grado de conservación. Existían en diferentes zonas de la ciudad largos trechos abiertos de los ríos Huántica y Magdalena, que eran verdaderos colectores de detritus, no obstante que esas mismas aguas servían para el riego de huertas y sembrío de hortalizas dentro y fuera de la ciudad. Estos temibles focos de infección, lo eran también de zancudos, vectores del paludismo.

Plazas y calles tenían por pavimento la piedra rodada del río o el adoquín de cuarcita arenisca. El girón de la Unión, arteria principal de la ciudad, había recibido varias clases de pavimento, entre ellas tucos de madera, con el consiguiente fracaso. El Paseo Colón de no más de cuatrocientos metros de longitud, abierto por el gobierno de Piérola, con ser el único paseo moderno de la ciudad, después de haber exhibido durante 20 años sus pistas de tierra, acababa de recibir pavimento de concreto asfáltico por iniciativa privada

y gracias al peculio de los vecinos de dicho paseo. La modestia de la obra y el hecho significativo de ser ella resultado del esfuerzo privado, dan idea de la poca o ninguna atención que gobiernos y municipalidades dispensaran a tan importante problema urbano. Huelga decir, que con tan deplorable pavimento el aspecto de Lima, era el de una gran aldea, con sus calles y plazas polvorientas y sucias durante la estación veraniega, cubiertas de lodo en el período invernal, y en que la profusión de baches hacían poco menos que peligroso el tráfico de vehículos y peatones.

Los desperdicios de la ciudad no se destruían; pero sí se acumulaban en determinados sitios formando inmensos muladares que eran otros tantos focos de infección. El Martintente, el Montón, Monserrate, fueron los lugares de mayor acumulación de basuras y donde famélicos canes y voraces aves de rapiña hacían su agosto.

Los servicios eléctricos de alumbrado, fuerza y tracción adolecían de fallas ya intolerables, a pesar de los esfuerzos que hacía la empresa particular encargada de su explotación, para mejorarlos. Las interrupciones del alumbrado, los cortos circuitos, la electrolisis, la red de alambres conductores de energía, que se extendía cual tupida malla sobre el cielo de la ciudad y el bosque de inúmeros postes y crucetas de madera tosca que por doquier interrumpía la perspectiva y estorbaba el tráfico, eran manifestaciones harto elocuentes de la situación penosa de tales servicios.

Hasta entonces Lima, parecía también detenida en su crecimiento. Después de los esfuerzos laudables de Piérola que mandó abrir el Paseo Colón y la avenida de la Colmena, puede decirse que nada apreciable se había hecho en tal sentido. El primero, se quedó en su primitiva longitud sin pavimento y con cerca de una docena de edificios a ambos lados; y la segunda, pudo extenderse penosamente entre los años 1917-1918 hasta el actual Parque Universitario, pero sin pavimento y sin los edificios que hoy la exornan, construídos en un 90 % durante el gobierno de Leguía. El área urbana se extendía de Norte a Sur, entre la Alameda de los Descalzos y el Paseo Colón y de este a oeste, entre el Hospital 2 de Mayo y la Alfonso Ugarte; pero entre esos puntos habían enormes extensiones sin edificar, tales como el Chirimoyo, Chacritas, Santa Rosa, Debernardi, etc. El barrio de la Victoria, magníficamente trazado, languidecía en la impotencia, carente de los más elementales servicios de agua y desagüe.

En materia de edificaciones Lima no había hecho tampoco ningún avance. Los edificios públicos y privados se construían aún con barro y caña brava. Los construídos con ladrillo y cemento armado podían contarse con los dedos de la mano y pertenecían casi todos a firmas extranjeras. La piedra como material de construcción, casi se había proscrito después de las brillantes expresiones de la arquitectura colonial que la empleó con profusión. Muchos de los frontispicios de edificios públicos y mansiones particulares en que se ostentaba tan noble material, habían sido embadurnados con yeso y groseras pinturas. Con excepción del Banco del Perú y Londres y del Banco Italiano, todos los demás bancos no tenían locales pro-

pios, funcionaban en casas particulares. No habían hoteles, tenían el nombre de tales caserones destartados, mal adaptados, sin los servicios higiénicos adecuados. Lo mismo ocurría con la mayor parte de las instituciones culturales, artísticas, sociales, que carecían de locales apropiados para sus fines. Casi no se tenía idea exacta del confort ni de ese agradable conjunto de comodidades y halagos de que está rodeado el hogar moderno. El atrazo de Lima a este respecto era tan evidente, que las corrientes turísticas del mundo no la tomaban en cuenta, no obstante su gran fama de ciudad galante y señorial y las muestras de rica arquitectura colonial, que atesora en sus templos y conventos.

Es cierto que el alcalde Federico Elguera, logró construir el Mercado de la Concepción y efectuar reformas impostergables que tuvieron la virtualidad de "sacudir a Lima del polvo de tres siglos", redimiéndola de su inopia y que, según la gráfica expresión del Barón de Keef, no era "sino un montón de tierra insalubre, descompuesta y deasada"; pero lo efectivo es que, no obstante la fuerte dosis de renovación y progreso que Elguera, inyectó a la capital, ésta continuó en condición bien distante a la de una metrópoli, pero muy próxima a la de un triste villorrio.

La acción de Leguía empieza por el saneamiento. A su mirada penetrante no podía escapar la circunstancia de estar considerada Lima como una de las ciudades más antihigiénicas del Continente, donde habían tomado carta de naturalización las pestes más terroríficas como la bubónica y en que los coeficientes de mortalidad acusaban cifras pavorosas. Su larga permanencia en los centros más avanzados de Europa, lo capacitaba, de otro lado, para abordar con cabal conocimiento el problema sanitario en su verdadero sentido social. Como la acción coordinada e integral del Estado en orden a la preservación del capital humano, con anterioridad a la satisfacción de otras necesidades públicas y como requisito fundamental para todo mejoramiento urbano. De acuerdo con esta directiva organizó los instrumentos que habían de servirle en la tarea. Creó fondos especiales a base de gravámenes que no afectaban la economía del consumidor, señaló los porcentajes con que debían contribuir los propietarios y reglamentó el modo y forma como deberían efectuarse los trabajos. La ley N° 4126 cristalizó estos propósitos y de conformidad con sus disposiciones, organizó el ejército de técnicos y trabajadores nacionales que deberían cooperar con The Foundation Company, entidad americana especialmente contratada para el efecto, en atención a su merecida fama de experta en trabajos de saneamiento, de que goza en el mundo.

En marcha la maquinaria de The Foundation Company, lo primero que hubo de acometerse fué el abastecimiento de agua potable. Con este objeto se construyó más de tres mil metros de galerías filtrantes para captar las aguas del subsuelo en la Atarjea; pero como la dotación por este sistema no era suficiente, se hicieron reservorios de gran capacidad para almacenar el agua proveniente del río Rimac, tanques de sedimentación y plantas de alúmina para purificar estas mis-

mas aguas. La capacidad de estas instalaciones es de 130'000,000 de litros al día.

La red de distribución del agua potable, está constituida por tuberías de hierro fundido de superior calidad, de diámetros diferentes que varían entre 4 y 30 pulgadas. Mediante estas tuberías que alcanzan aproximadamente a 800,000 metros lineales, discurren las aguas, previamente potabilizadas, en todos los sectores de la ciudad y poblaciones aledañas, extendiéndose por el oeste hasta la urbanización de La Perla y por el Sur hasta Chorrillos, que son las direcciones del ensanche de la metrópoli. El control y estadística del consumo se hace con medidores instalados domiciliariamente. Las nuevas instalaciones y mejoras de este servicio no sólo bonificaron las condiciones sanitarias de Lima sino que derivaron en nueva fuente de recursos fiscales. En 1930, la renta proveniente de las pensiones de agua, ascendía a un millón doscientos mil soles al año, de los cuales se invertía el 50 % en gastos de administración y manipulación de las instalaciones de la Atarjea y sus dependencias. El costo de los nuevos servicios del agua potable, puede estimarse en S/. 7'000,000 00.

El nuevo alcantarillado se extiende por toda la ciudad y sus alrededores. El sistema consiste en una red de tuberías de cemento reforzado con malla de acero, fabricados en el país en una planta que se instaló especialmene a efecto de hacer su elaboración rápida y económicamente. Las aguas excluidas de la ciudad son recogidas por esas tuberías que luego van a descargar en colectores de gran diámetro y en canales cubiertos de concreto armado que se prolonga hasta el mar. Para regular el normal funcionamiento de estas alcantarías existen buzones con cubiertas de hierro fundido. Grandes extensiones de los ríos Huática y Magdalena que atraviesan la ciudad en diversos sectores, fueron canalizados convenientemente. La longitud de las tuberías de desagüe de distintos diámetros instaladas en Lima y poblaciones cercanas, puede fijarse en 200,000 metros lineales, con un costo aproximado de S/. 3'000,000.00.

La mayor parte de las arterias principales, las nuevas avenidas urbanas e interurbanas y las plazas y paseos públicos, recibieron pavimento de concreto asfáltico; las calles secundarias, concreto, y unas pocas, adoquín de piedra, con una longitud de 128 kilómetros que comprende 1'000,000 de metros cuadrados con un costo, incluyendo trabajos preparatorios y renovación de tuberías de agua y desagüe, de 10'000,000 de soles.

Esta obra de pavimentación, que es, sin duda, el esfuerzo de mayor aliento que gobierno alguno haya hecho en sudamérica, pudo realizarse gracias a la oportuna provisión de fondos que hacía el gobierno, a la eficiencia de The Foundation Company y a la inteligente colaboración de ingenieros y braceros peruanos que fueron utilizados en escala considerable. Puede decirse que el año 1930, Lima estaba pavimentada en un 90% de su área, quedando el 10 % restante contratado en concordancia con la ley N° 6186 y con serios trabajos preparatorios.

Para suprimir los basurales del Martinete, el Montón y otros, se construyó, después de un concienzudo estudio acerca de su más con-

autobuses y tranvías eléctricos, hacen de todas ellas los barrios residenciales por excelencia.

Puede afirmarse, enfáticamente, que en 1919 comienza para Lima la era de las edificaciones de estructura sólida, en que la piedra, el cemento, el ladrillo, el acero, el bronce, el mármol y la madera fina, entran como materiales de construcción y decorado indispensables. Desarraigar de los hábitos la tendencia a la improvisación fácil de viviendas y locales públicos con materiales innobles, fué tarea no de un día ni realizable por el vigor de las leyes o disposiciones administrativas, aún cuando éstas entraran también en juego, sino resultado de un proceso educativo en el cual tuvo rol preponderante el ejemplo del gobierno exteriorizado en muestras tangibles. La ornamentación de la Plaza San Martín, en que se hizo una feliz utilización del granito de Amancaesca, de mármoles de Istria, de bronce de Florencia; el Country Club y el Hotel Bolívar, en que el acero, el cemento y el confort inglés hicieron el milagro de improvisar en plazos verdaderamente angustiosos esos soberbios palacios; la casa de Pizarro y la casa Arzobispal, donde la piedra labrada, el azulejo de Sevilla, la caoba y el cedro tallados, el cristal de Bruselas y el oro de subidos quilates, han logrado esas bellas estilizaciones de arquitectura colonial, tuvieron una influencia decisiva en el espíritu público e hicieron ver la posibilidad de que aquí, también, podía construirse, tal como se acostumbra en otros países o como se construía en los tiempos ya lejanos de la colonia. Gracias a este influjo directo del gobierno, algunas veces indirecto como en el caso del Hotel Bolívar y el Country Club, pudo constatar un verdadero movimiento de opinión en el sentido de dar preferencia en las edificaciones urbanas a los materiales nobles, advirtiéndose bien pronto un afán constructivo de grandes proporciones. Las instituciones de crédito, como los bancos; las de asistencia social; los centros sociales, como el Club Nacional; las empresas comerciales e industriales, como la Imprenta de "El Comercio" y muchísimos particulares de conocida solvencia económica, comenzaron a levantar los majestuosos edificios que hoy se exhiben por todos los sectores de la ciudad, como exponentes de nuestro adelanto urbano.

Pero en el programa integral de Leguía, además del saneamiento, ensanche y transformación de Lima, no podía faltar el aspecto relativo a su embellecimiento, como algo esencial en una obra de esta naturaleza. Pese a la manoseada leyenda de ser Lima una de las más bellas ciudades de la costa del Pacífico, la verdad es que en este orden, muy poco o casi nada tenía que exhibir antes de 1919, salvo la belleza natural del paisaje que la rodea y la regularidad de su ano topográfico.

Los únicos paseos con que contaba, la Alameda de los Descalzos y el Paseo Colón, no reunían ni por su reducida área ni por la pobreza de su vegetación, las condiciones requeridas para desempeñar el papel de pulmones de la ciudad. Desde este punto de vista, cabe afirmar que el régimen de Leguía oxigenó Lima como jamás hubiera fiado la más exaltada imaginación. Abrió nuevas y extensas avenidas hacia el mar; transformó el bosque de Santa Beatriz, cuyo dis-

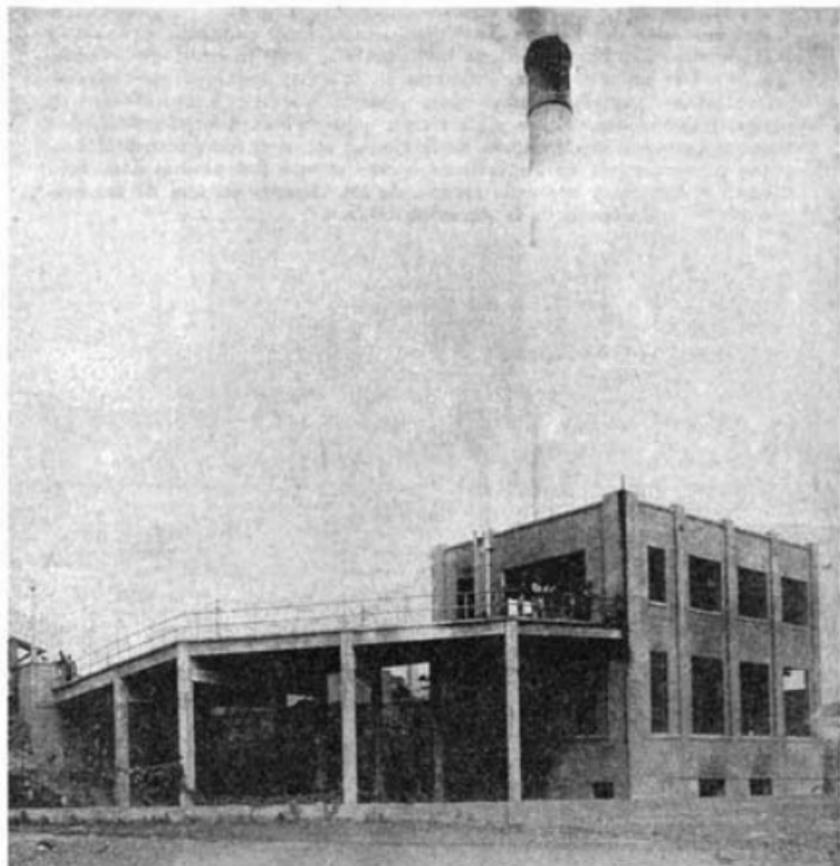
autobuses y tranvías eléctricos, hacen de todas ellas los barrios residenciales por excelencia.

Puede afirmarse, enfáticamente, que en 1919 comienza para Lima la era de las edificaciones de estructura sólida, en que la piedra, el cemento, el ladrillo, el acero, el bronce, el mármol y la madera fina, entran como materiales de construcción y decorado indispensables. Desarraigar de los hábitos la tendencia a la improvisación fácil de viviendas y locales públicos con materiales innobles, fué tarea no de un día ni realizable por el vigor de las leyes o disposiciones administrativas, aún cuando éstas entraran también en juego, sino resultado de un proceso educativo en el cual tuvo rol preponderante el ejemplo del gobierno exteriorizado en muestras tangibles. La ornamentación de la Plaza San Martín, en que se hizo una feliz utilización del granito de Amancaes, de mármoles de Istria, de bronce de Florencia; el Country Club y el Hotel Bolívar, en que el acero, el cemento y el confort inglés hicieron el milagro de improvisar en plazos verdaderamente angustiosos esos soberbios palacios; la casa de Pizarro y la casa Arzobispal, donde la piedra labrada, el azulejo de Sevilla, la caoba y el cedro tallados, el cristal de Bruselas y el oro de subidos quilates, han logrado esas bellas estilizaciones de arquitectura colonial, tuvieron una influencia decisiva en el espíritu público e hicieron ver la posibilidad de que aquí, también, podía construirse, tal como se acostumbra en otros países o como se construía en los tiempos ya lejanos de la colonia. Gracias a este influjo directo del gobierno, algunas veces indirecto como en el caso del Hotel Bolívar y el Country Club, pudo constatar un verdadero movimiento de opinión en el sentido de dar preferencia en las edificaciones urbanas a los materiales nobles, advirtiéndose bien pronto un afán constructivo de grandes proporciones. Las instituciones de crédito, como los bancos; las de asistencia social; los centros sociales, como el Club Nacional; las empresas comerciales e industriales, como la Imprenta de "El Comercio" y muchísimos particulares de conocida solvencia económica, comenzaron a levantar los magestuosos edificios que hoy se exhiben por todos los sectores de la ciudad, como exponentes de nuestro adelanto urbano.

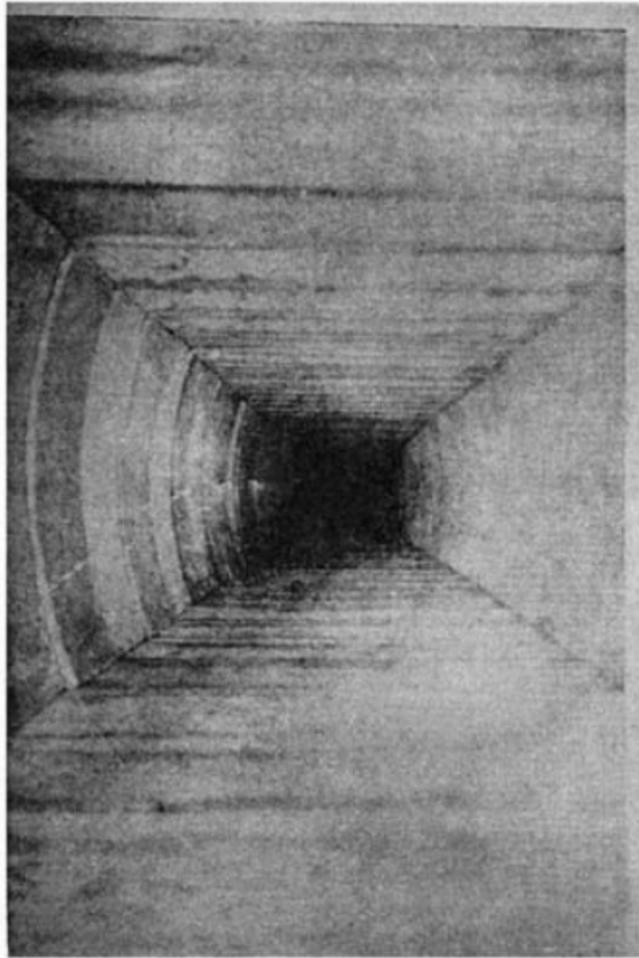
Pero en el programa integral de Leguía, además del saneamiento, ensanche y transformación de Lima, no podía faltar el aspecto relativo a su embellecimiento, como algo esencial en una obra de esta naturaleza. Pese a la manoseada leyenda de ser Lima una de las más bellas ciudades de la costa del Pacífico, la verdad es que en este orden, muy poco o casi nada tenía que exhibir antes de 1919, salvo la belleza natural del paisaje que la rodea y la regularidad de su plano topográfico.

Los únicos paseos con que contaba, la Alameda de los Descalzos y el Paseo Colón, no reunían ni por su reducida área ni por la pobreza de su vegetación, las condiciones requeridas para desempeñar el papel de pulmones de la ciudad. Desde este punto de vista, cabe afirmar que el régimen de Leguía oxigenó Lima como jamás hubiera soñado la más exaltada imaginación. Abrió nuevas y extensas avenidas hacia el mar; transformó el bosque de Santa Beatriz, cuyo disfrute era inaccesible para el público, en un paseo de primer orden y

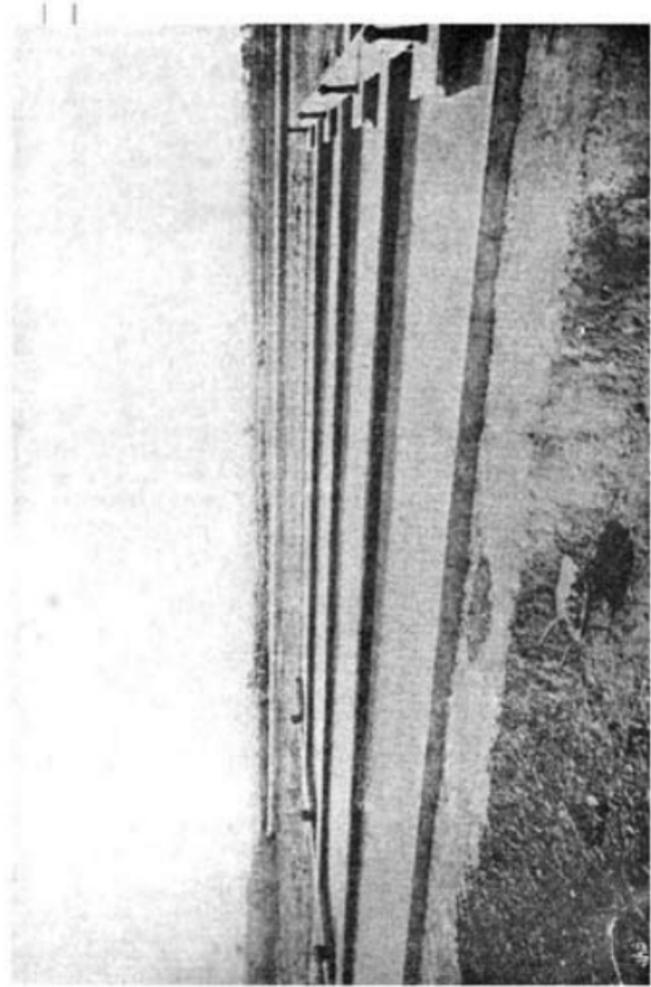
en donde la naturaleza y la mano del hombre han hecho la maravilla del Parque de la Reserva; franqueó, igualmente, al público, los jardines mal cuidados del Parque Zoológico, cruzándolo con una avenida y erigiendo en su hermiciclo una bellísima fuente de mármol, gentil obsequio de la colonia china, residente en el país; engalanó con árboles, faroles ornamentales, bancas de mármol, pistas de concreto y obras de arte, las avenidas, plazas y plazuelas; construyó la interesante avenida costanera a modo de balcón de la ciudad sobre el mar; formó el bosque de la Escuela de Agricultura e hizo cuanto fué posible para convertir la arcaica y atrazada ciudad de los virreyes en una de las más sugestivas metrópolis de la América del Sur.



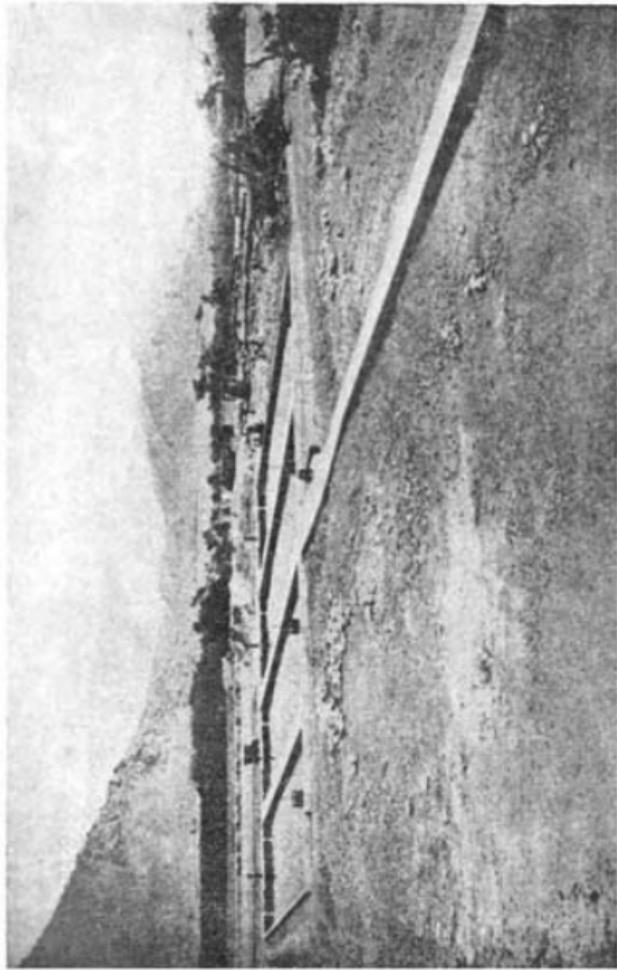
Horno crematorio de basuras



ATARJEJA.—Galería de agua potable.



ATARJEA.—Tanques de sedimentación gruesa



ATARJEA.—Tanques de sedimentación fina.

El Censo y el Plano de Lima

Siendo la población uno de los elementos constitutivos de una nación, es natural que haya sido objeto de preocupación constante de gobernantes previsores en todas las épocas y en todas las latitudes, y que los coeficientes de natalidad y mortalidad de un determinado grupo étnico se considerasen como indicativos de su grado de adelanto o atraso. La historia de la evolución de los pueblos es elocuente a este respecto. A ciclos de mayor progreso de un país, corresponde un notable aumento de su población y cuando ésta declina, viene la decadencia a corto o largo plazo.

Sería interesante estudiar el fenómeno de la población, en Lima, a través de sus cuatrocientos años de existencia; pero trasladando la observación a unos sesenta años atrás, tenemos que el censo de 1876 asigna a Lima y sus alrededores, **ciento nueve mil novecientos veinticuatro** habitantes; el de 1908, **ciento setentidos mil novecientos veintisiete**; el de 1920, **doscientos veintitres mil ochocientos siete** y el último de 1931, **trescientos setentiseis mil quinientos**.

Las cifras anteriores indican que entre el año de 1876 que es nuestro punto de partida y el año de 1908, en un período de treinta y dos años, hubo un aumento de 63,003, o sea, de 1,968 habitantes por año; entre 1908 y 1920, en un período de doce años, 50,880 de aumento, o sea, de 4,240 habitantes por año, y entre 1920 y 1931 fecha del último censo, en un período de once años, 149,693 de aumento, o sea, de 13,608 habitantes por año. El esquema adjunto muestra gráficamente este proceso de la población de Lima.

Lo que quiere decir, que entre 1920 y 1931, vale decir, en el período correspondiente a los once años del gobierno de Leguía, la población de Lima y sus alrededores, creció en proporción mucho mayor que en el período comprendido entre 1876 y 1920, o sea, más que en los cuarenta y cuatro años precedentes al oncenio, pues mientras este último período arroja un aumento de 113,883 habitantes, el del oncenio acusa (149,693) **ciento cuarentinueve mil seiscientos noventa y tres**, de aumento.

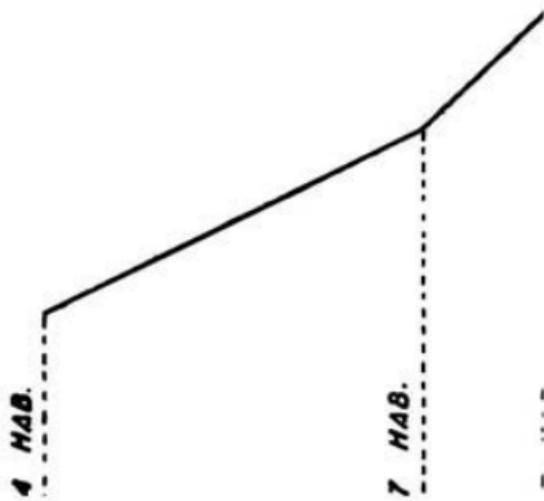
No es necesario hacer esfuerzo alguno para darse cuenta que el aumento obtenido en la población de Lima y alrededores, según el censo de 1931, corresponde, justamente al período gubernamental de Leguía, toda vez, que el lapso comprendido entre agosto de 1930 en que cesó ese régimen y la fecha del último censo, no fué propicio para ningún crecimiento demográfico, tanto por su brevedad cuanto por las angustiosas crisis económicas, políticas y sociales que entonces afligieron al país. Lógico es, pues, referir ese aumento a la época en que el Perú disfrutó de una larga y bienhechora paz pública, en que la

acción enérgica del gobierno extirpó de raíz los focos infecto-contagiosos que existían en la ciudad y en que de una ciudad insalubre y siempre amagada de epidemias como fué antes la capital del Perú, se hizo la higiénica y confortable de hoy.

A las circunstancias anotadas, de tranquilidad pública y disminución de la mortalidad por las razonables condiciones sanitarias en que ya se desenvolvía la ciudad, hay que agregar la concurrencia de otro factor cadyuvante al aumento de la población, y es el de la corriente migratoria de provincias que afluyó entonces a la capital, atraída por las oportunidades de trabajo, colocación de capitales y otras expectativas culturales y sociales, en proporción antes desconocida.

Estos mismos factores determinaron, como era natural, una expansión paralela del área de Lima. Sin extender la mirada a tiempos lejanos, basta recordar que el año de 1920 el área urbana de Lima era de 1,426 hectáreas con 304 hectáreas de áreas libres, para llegar en 1930, a cerca de 3,000 hectáreas con 500 hectáreas de áreas libres. La simple vista de los planos de Lima de antes de 1919 y v. g., la del plano del Ing. don Alberto Alexander, del año de 1927, da exacta idea de esta inusitada expansión del área urbana de la Capital.

DESARROLLO DE LA POBLACION DE LIMA SEGUN LOS CENSOS
DE 1876, 1908, 1920 Y 1931.



Lima y su expansión Urbana

Se ha dicho que la expansión urbana de Lima tiende hacia el sur y hacia el oeste, vale decir, hacia Miraflores y el Callao y que ese desplazamiento tuvo su más alta culminación en el período 1919 - 1930. En efecto. Las zonas urbanizadas que se extienden desde el Paseo Colón hasta Miraflores, con una longitud de más de 6 kilómetros y cuyo eje constituye la avenida Leguía, fueron llevadas a efecto en esos años, pudiéndose dar por incorporada desde entonces al perímetro urbano de la capital, el floreciente balneario del sur; otro tanto cabe afirmar, de los terrenos adyacentes a la Avenida del Brasil, cuyas pistas asfaltadas, alumbrado y embellecimiento, determinaron el desarrollo de nuevas urbanizaciones, la prosperidad de las existentes y la unión efectiva de Lima con los pueblos de la Magdalena Vieja, Magdalena del Mar y San Miguel, y finalmente, la apertura de la avenida del Progreso que determinó la habilitación de los extensos fundos "Chacra Colorada", "Chacra Ríos" y otros, en las hermosas urbanizaciones que hoy se contemplan formando parte integrante de la capital. No es aventurado concluir, por tanto, que los jalones fundamentales para esta extraordinaria expansión fueron, la apertura de la Avenida Leguía, la del Progreso y la transformación de la del Brasil, pues sólo a la influencia desbordante de esas arterias, débese el despertamiento del espíritu de empresa, antes nulo, para acometer trabajos urbanos y la proliferación de iniciativas y estímulos inversionistas de grandes capitales y modestos ahorros, en la adquisición y construcción de predios urbanos.

Pero la expansión de Lima es de tal intensidad en el período anotado que rompe todos los precedentes y se desplaza, también, en otras direcciones, sumando nuevas porciones urbanas al núcleo central. Hacia el este, sud - oeste y nor - oeste, surgen urbanizaciones que como Debernardi, Santoyo, Manzanilla, Huerta Rondón, Mendoza y Rimac, adquieren pronto un desarrollo notable, albergando en su seno numerosas poblaciones, pertenecientes en su mayoría, a las clases modestas de la sociedad.

Ante el espectáculo de la Lima de 1930, aunque no tan grande como sus hermanas de América, pero sí con trazos bien marcados para una expansión gigantesca, el amor propio limeño puede sentirse satisfecho y esa satisfacción será mayor si retrospectivamente traslada su recuerdo a una época no lejana en que no le era dable ofrecer sano y agradable hospitalidad al visitante, ni exhibir algún adelanto urbano que valiera la pena, ni un sólo kilómetro de pistas asfaltadas en donde gustar las delicias del automovilismo.

Las Urbanizaciones de Lima

La habilitación de las zonas exteriores al perímetro urbano para fines de urbanización, arranca, ciertamente, desde el año 1917 en el que se advierte tanteos tímidos y un tanto desordenados para luego alcanzar, en ritmo acelerado, su máximo desarrollo en los años 1925 y 1926. Es en este período de nueve años que se urbanizan las áreas rústicas que se extienden alrededor de la avenida de circunvalación, más propiamente, se expande Lima hacia el mar, con direcciones marcadas al Callao, Magdalena Nueva y Miraflores. En el Callao, las Magdalenas y los balnearios del sur, prosperan, igualmente, empresas urbanizadoras con ostensible tendencia a empalmar con sus similares de la capital, sirviéndoles como ejes de influencia y de expansión las avenidas del Progreso, Brazil y Leguía, respectivamente. Una treintena de compañías urbanizadoras planeada al influjo del espíritu de empresa que Leguía logró despertar en el país, en alto grado, transforman, así, en nuevos núcleos urbanos las haciendas y chacras de las inmediaciones de Lima y balnearios.

Es honrado reconocer que no todo este afán urbanista obedeció a planes razonables, ni desde el punto de vista del ensanche de la capital ni desde el muy importante de proveer a las áreas habilitadas de las obras sanitarias y de ornato más indispensables. Existían urbanizaciones que en su trazado, en la orientación de sus calles y en sus edificaciones, no guardaban armonía con el antiguo macizo urbano; y no pocas eran, simplemente, empresas de especulación de terrenos rústicos que después de una lotización hecha sobre un plano y sin que hubiera en ellos ninguna obra de urbanización, propiamente dicha, se ofrecían a la venta, a precios generalmente subidos.

Pero este anormal desarrollo de las urbanizaciones fué resultado de la tumultuosa aparición y fomento del negocio de las urbanizaciones que en ausencia de normas que las canalizaran, hubieron de desbordarse a sus anchas. Ni el gobierno ni las entidades municipales estaban preparados para encausar el desarrollo de este fenómeno completamente nuevo en el radio de sus actividades; y era, por consiguiente, natural que no le hubieran prestado desde el principio la atención que merece.

Leguía, comprendió en toda su gran trascendencia el problema de las urbanizaciones, particularmente, vió que éstas no debían desarrollarse al margen de la supervigilancia oficial y entonces expidió el año de 1922 un decreto estableciendo los requisitos indispensables de habilitación de las áreas exteriores al perímetro urbano, y dos años después, dictaba el Reglamento de Urbanizaciones y creaba la Inspección Técnica de Urbanizaciones. No hay que ver en estas disposiciones gubernativas, la última palabra en materia de control de las urba-

nizaciones por parte del Estado, posiblemente adolece de fallas y vacíos subsanables en el curso del tiempo; pero sí hay que apreciarlas como un saludable principio de intervención estatal en la formación y desenvolvimiento de las urbanizaciones.

Con arreglo a las pautas establecidas en los decretos aludidos, la Inspección Técnica de Urbanizaciones, a cargo del ingeniero don Alberto Alexander, uno de los elementos representativos de la ingeniería nacional, asumió de lleno el control de las nuevas urbanizaciones y trató de aplicar en las antiguas, el vigor de las disposiciones reglamentarias. Es posible que dicho control no haya sido lo suficientemente eficaz ni en cuanto a la fijación de los precios unitarios para la venta de lotes de terreno ni en cuanto a la magnitud y calidad de las obras a efectuarse en las urbanizaciones; pero ello no es imputable al gobierno, mucho menos, a los diligentes funcionarios que lo ejercieron, sino a la complejidad del problema que demandaba en cada caso particular la solución de infinitas cuestiones difíciles de orden jurídico y económico, derivadas en su mayor parte del forcejeo entablado entre el Estado y las empresas urbanizadoras, el primero, tratando de hacer cumplir el reglamento, y las otras, particularmente las de antigua data, por exonerarse de su cumplimiento, alegando la irretroactividad de las leyes y otros argumentos.

Con todo, la intervención del Estado en las urbanizaciones produjo resultados halagadores. Las autorizadas y vigiladas, constituyen barrios perfectamente habitables. Poseen modernos servicios sanitarios, pavimento, veredas y alumbrado. Hay algunas como las de Lobatón, San Isidro, Breña, Chacra Colorada, Surquillo, Jesús María y San Martín, que no sólo son habitables por gentes de mediana condición económica, sino que hánse convertido en barrios residenciales y de lujo, sin duda por la magnífica ubicación que tienen, por su buen trazado y por las extensas áreas libres dejadas para calles y plazas.

Ha permitido, también, que las urbanizaciones obedezcan a un plan en el que esté contemplado armónicamente el desarrollo de éstas y el crecimiento de Lima, de suerte que en un futuro próximo o lejano, no haya que hacer costosas expropiaciones de inmuebles o desviaciones difíciles de las redes de agua y desagüe. Algo más, ha puesto un dique a la especulación de antes, pues ahora ya no serían posibles negocios de urbanización sino a base de la inversión de considerables capitales en la implantación previa de trabajos sanitarios y de ornato en los terrenos por urbanizarse. Pero, indudablemente, la mayor ventaja que ha reportado el control de las urbanizaciones, ha sido el aumento de las áreas libres. En otros párrafos se apunta el hecho de que Lima no contaba antes del oncenio sino con el 2 % de áreas libres sobre su área total. Pues bien, en las nuevas urbanizaciones esa proporción ha crecido notablemente, tanto por la amplitud de las arterias con que han sido dotadas, como por la obligación impuesta a los urbanizadores de dejar extensas áreas para plazas, parques y jardines.

Pero el gobierno de Leguía obtuvo estos remarcables resultados en materia de urbanizaciones no sólo por el imperio de las disposiciones legales y administrativas, sino también con el ejemplo que dió, llevando a cabo la espléndida urbanización del fundo Santa Beatriz,

de propiedad fiscal. Esta zona urbana que a sus encantos naturales une la de estar dotada de los más eficientes servicios sanitarios y de los más bellos motivos ornamentales que ciudad alguna puede desear, influyó poderosamente en el planeo y ejecución de las otras urbanizaciones que no pudieron menos que seguir la ruta trazada por ella, so pena de quedarse a la zaga o abandonadas por la falta de compradores de lotes de terreno.

Bajo otros aspectos la habilitación del fundo Santa Beatriz en barrio urbano, es uno de los más resonantes éxitos de Leguía. Como obra reproductiva puede equipararse con la avenida del Progreso. Con una inversión aproximada de dos millones de soles en trabajos de agua, desagüe, pavimento, alumbrado y jardinería, obtuvo una utilidad líquida de cerca de cuatro millones de soles, por concepto de venta de terrenos, que ingresó al Tesoro Público; pero con ser esto algo extraordinario, no lo es tanto si se medita en el aporte que, como capitalización en predios urbanos, como ensanche y como belleza ornamental, significa para Lima, esta urbanización modelo.

Así mismo, sería inútil ocultar la influencia social y económica que ejerció en la clase media y en un sector apreciable de la clase trabajadora. Estimulados por los bajos precios que fijó el gobierno a los lotes de terrenos en esta urbanización y por la facilidad de poder pagarlos hasta en cincuenta armadas, muchísimos individuos pertenecientes a las mencionadas clases sociales, adquirieron esos lotes, invirtiendo sus economías, para luego ir fabricando la futura casa habitación. Mediante estas franquicias y aprovechando, por otra parte, del crédito que en forma liberal otorgaban las instituciones bancarias, durante el oncenio, fueron convirtiéndose de simples compradores de lotes de terrenos, en propietarios. Son incontables las personas que en esta forma han alcanzado el ideal, por mucho tiempo ambicionado, de tener casa propia. Militares, marinos, empleados, cesantes, pensionistas, obreros manuales e intelectuales, en una proporción de un 70 %, sobre el total de lotes vendidos, son los actuales propietarios del barrio de Santa Beatriz.

Este fenómeno tan inusitado en nuestro medio, despertó la suspicacia de la minoría plutocrática del país, que consideró inaudito que gentes de modestos recursos económicos, se elevaran a la categoría de **caseros**, privilegio que sólo a ella estaba reservada. Y, aún cuando era del dominio público las excepcionales ventajas que había, durante el oncenio, para la compra de terrenos y la adquisición de dinero y crédito en bancos y capitalistas particulares, fingió ignorarlas y echó por la vía ancha de la chismografía, historias en que la torpeza se auna a la estulticia.

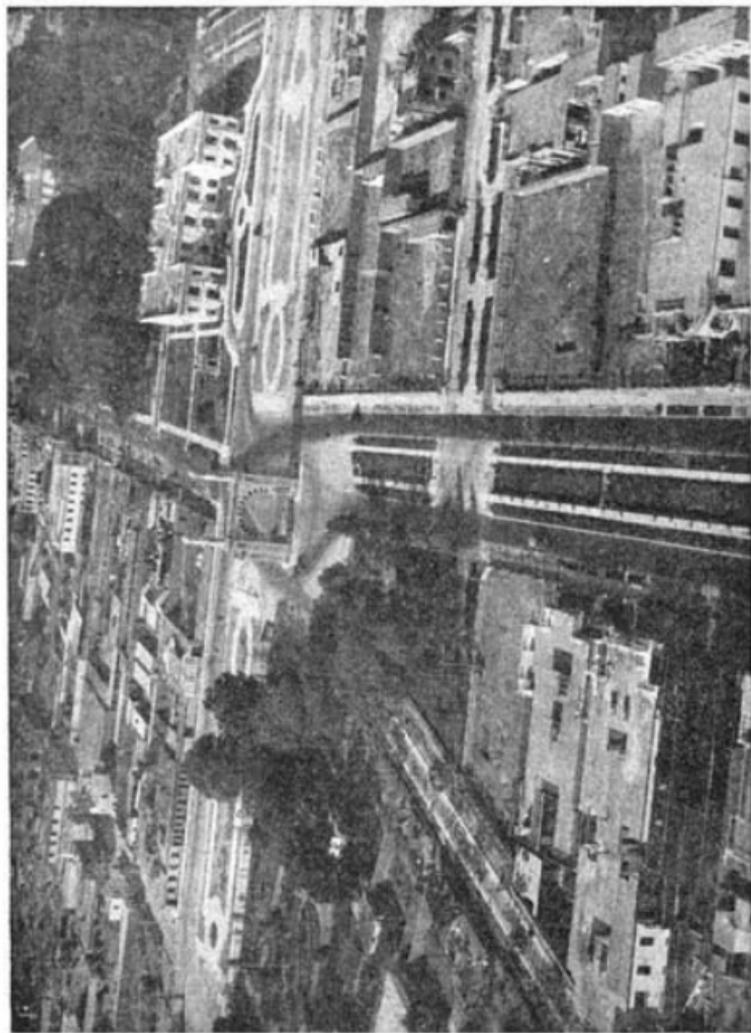
En esta campaña innoble y en el colosal éxito que alcanzó la urbanización de Santa Beatriz, hay que encontrar el origen del pseudo-delito de "enriquecimiento ilícito" que inventaron los consejeros del pronunciamiento del 22 de agosto, más que con miras de sanción política, con el deseo inocultable de desposeer a quienes, vinculados a ese régimen, tuvieron la osadía de convertirse en propietarios en la mencionada urbanización. Sin embargo, poco tiempo después, los mismos hombres que tanto se habían escandalizado con los leguistas,

una vez en el poder, sustituían tranquilamente, sin mayores esfuerzos, a los despojados y algunos de ellos se ubicaban en las mejores avenidas de ese calumniado barrio, construyendo espléndidos palacios y lujosas residencias.

El honor del Perú, la vindicta pública y la misma respetabilidad de las instituciones bancarias que tanto ayudaron la fabricación de casas habitaciones en Santa Beatriz y en otras urbanizaciones, exigen la revisión de los inicuos procesos de "enriquecimiento ilícito" que fueron instaurados ante un tribunal de excepción; y esa exigencia será cada día más imperiosa a medida que el tiempo, gran rectificador de las cosas y de las acciones humanas, proyecte la luz necesaria sobre es oscuro episodio de las sanciones efectuadas por el llamado Tribunal de Sanción y a medida que el orden jurídico vaya recuperando en el Perú, la plenitud de su imperio.



Un aspecto de la urbanización de Santa Beatriz.



Otro aspecto de la urbanización de Santa Beatriz.

La Política Sanitaria de Leguía

El 20 de setiembre de 1908, al agradecer Leguía un homenaje de la Municipalidad de Lima, decía estas palabras: "Toda capital es y debe ser, en efecto, el más alto exponente de la cultura y riqueza de un país". Los que contemplan hoy la transformación de Lima, reconocerán que fué leal ejecutor de este pensamiento suyo.

Todos saben que circunstancias invencibles, impidieron al Mandatario de 1908 a 1912, realizar sus nobles propósitos. La ignorancia por una parte, y por otra, el egoísmo obstaculizaron en aquella época, la iniciación de las obras básicas de mejoramiento urbano, que son en suma, las sanitarias. Lima, pues, retardó su progreso sanitario por las resistencias de quienes no comprendían la importancia de las proyectadas reformas.

Pero, el 12 de octubre de 1919, al jurar el cargo de Presidente Constitucional, Leguía, persistiendo en su programa pronunciaba ante la Asamblea Nacional estas otras palabras: "Llamado otra vez por mis compatriotas al desempeño de la suprema magistratura, acudo a ese llamamiento, poseído de un sentimiento extraño en que se confunden la grandeza de la honra discernida, el deseo de hacerme acreedor a ella y lo penoso de la carga que significa el ejercerla, pero, **resuelto como siempre, a cumplir los graves deberes del espinoso mandato, sin escusar fatiga, consagración, ni sacrificio**". Y más adelante, agregaba: "EL SANEAMIENTO QUE TAMBIEN ES RIQUEZA, PORQUE ESCUDA A INTENSIFICAR LA VIDA, CAPITAL Y ENERGIA DE LAS COLECTIVIDADES, MUY ESPECIALMENTE DE LAS NACIONES, COMO LA NUESTRA, ES OBJETO QUE DEBE BUSCARSE A TODO TRANCE, COMO LO ESTOY HACIENDO EN ESTA ESCALA DECISIVA Y PRIMORDIAL".

Ni sus más obsecados enemigos podrán negar que cumplió fielmente lo que en la ocasión rememorada prometió. Allí están sus obras; las cifras demográficas, las instituciones sanitarias que él impulsó, como vivos testigos de cuanto hizo, para que Lima fuera "el más alto exponente de la cultura" del Perú.

Toda la inmensa labor sanitaria realizada durante los once años que gobernó Leguía, se encuentra recopilada en dos tomos, cuyo título es: "PRONTUARIO DE LEGISLACION SANITARIA DEL PERU, obra arreglada por el Dr. Daniel Lavourerfa, y publicada por la Dirección de Salubridad en 1928.

Procediendo con criterio técnico, había que estudiar el medio. Leguía llamó en su ayuda a los más competentes profesionales, para realizar las obras de saneamiento, sin las cuales, hablar de transformar la capital, era utópico. De acuerdo con las modernas prescrip-

ciones de Higiene Pública, agua, desagües y habitación, fueron los objetivos principales. Simultáneamente y, a la medida de los recursos fiscales, se fueron estableciendo los demás servicios no menos importantes.

En 1919, la tuberculosis, el paludismo, la enteritis de la infancia, las enfermedades vénereas y las tíficas, constituían factores de elevada mortalidad. Los guarismos pavorosos que exhiben las estadísticas de aquella época, en relación con el número de habitantes, comparados con los de 1930, dicen con más elocuencia que las palabras, cuan grande fué la obra sanitaria ejecutada. Agréguese que durante esa misma época, después de muchos años, se libertó de la peste, se hizo rara la viruela y todas las enfermedades infecto contagiosas, redujeron su índice de mortalidad y morbilidad.

La Asistencia Social, hasta 1919 ejercitada en forma empírica, fué objeto de importantes reformas. Merece citarse, por sus vastas proyecciones para el futuro, el amplio desarrollo que se diera a la protección a la Infancia.

Con la creación de la Junta de Defensa a la Infancia, se tuvo no solamente el organismo técnico capaz, dentro de un futuro desarrollo, de proteger al niño desde el claustro materno hasta su entrada en la adolescencia, sino, y esto es de mucha trascendencia, se afirmó por primera vez entre nosotros, el derecho del niño a la protección del Estado, ya ampliamente reconocido en las modernas orientaciones de la Medicina Social, como una estricta obligación estatal.

Esta junta fué una promesa de redención infantil que ha tenido efectiva realización durante el gobierno de Leguía, mediante el apoyo que constantemente le prestara. Para demostrarlo están las estadísticas: la mortalidad infantil que era de más de 9 por mil habitantes, bajó en pocos años a 4 por mil. Su relación con las defunciones quedó reducida a 24.2 %, cuando antes alcanzaba hasta 32.2 %.

Nunca se había acometido una lucha contra la tuberculosis en forma intensiva. En varias ocasiones se decretaron medidas efectivas sin resultado. Problema complejo, que abarca cuestiones de carácter social y económico. Leguía supo afrontarlo hasta donde lo permitían los recursos. Aquellas obras que tanto embellecen la capital no se crea que fueron hechas por un pueril deseo de hacer una bonita ciudad. Esas obras era impulsadas como un medio —el más eficaz— de iluminar y airear las viviendas; libertar a los individuos de los polvo infectados, emanaciones y viejos focos de contagio. Al abaratar el costo del terreno, Leguía hacía fácil la adquisición de viviendas sanas y baratas, con lo cual, la lucha contra la tuberculosis quedaba reducida a la mitad.

Todos recuerdan con vergüenza el repugnante espectáculo de la capital, cuyo aseo estaba entregado a los cuervos. Sin pavimento sanitarios, sin los elementos modernos de limpieza, ¿cómo iba a ser posible que se quitara de la vista semejante cuadro digno de una aldea? ¿Qué salud puede conseguirse, viviendo en medio de la inmundicia? A Leguía se le debe esta importante reforma, que por sí sola, constituye uno de los factores más decisivos para la conservación de la salud.

Pero, la profilaxis de la tuberculosis debe hacerse desde la infancia, al pié de la cuna, ya que el contagioese contrae habitualmente en la más temprana edad. Siguiendo esta orientación, se consignó en el presupuesto general de 1929, una partida destinada a implantar en el Instituto Nacional de Vacuna, el cultivo de la vacuna antituberculosa de Calmette, que para el caso fué importada. Con la revolución del año siguiente se perdieron estos cultivos y se obstaculizó hasta la fecha el empleo de este eficaz medio preventivo.

Asunto de necesidad primordial, era el de procurar que la población se alimentara mejor. Los caminos construídos, permitieron que los valles vecinos enviaran sus productos a la capital, aumentando así considerablemente las posibilidades de una nutrición mejor y más barata.

El trabajo hasta 1919, fué considerado como una actividad de cada individuo que, en la medida de lo posible, busca su manera de subsistir. El Estado no había establecido regulaciones que garantizaran la salud del trabajador. Tal la razón por la cual, el trabajo era uno de los agentes más peligrosos para la salud y la vida de los obreros.

A Leguía le cabe el honor de haber sido el primero que, **en forma efectiva**, reformara las condiciones antiguas del Trabajo, por otras, de acuerdo con las prescripciones de la Higiene Pública.

Una Conferencia Antivenérea, reunida en Lima, llegó a conclusiones que puestas en práctica la mayor parte de ellas, dieron los más halagadores resultados. Ya desde 1919 el Dispensario instalado en la Asistencia Pública, había logrado cierto mejoramiento; su propaganda, ilustró al público, haciendo que éste colaborara —como se necesita— en la profilaxis contra esta clase de enfermedades. El control sobre la prostitución se organizó en mejores condiciones, los medios de asistencia de venéreos, se difundieron.

En el Consultorio del Distrito del Rímac, la cifra de enfermos de la piel, hubo época en que alcanzó un 60 % del total de enfermos. Se explica; era que en esa zona de la capital, no había en qué bañarse. La disposición que ordena instalar baños en las casas de vecindad y el ingenioso sistema de propaganda de su municipalidad, para lograr que los vecinos se bañaran, redujo en pocos meses el coeficiente de enfermos al 12 %.

No sería posible, dentro del reducido espacio de esta publicación, intentar una descripción detallada de todas las grandes obras; reformas sanitarias que Leguía ejecutó, para lograr que Lima transformara su anacrónico aspecto de ciudad desprovista de condiciones higiénicas. Basta mirar la capital y recordar como era hace once años y cómo está hoy, constituyendo un orgullo nacional.

La higienización de una ciudad constituye el fin primordial del Municipio. Leguía dió a la Municipalidad de Lima cuanto facilitada era necesaria para el logro de este propósito. Cuando por razones diversas, esta institución no pudo ejecutar obras de cierta importancia el Estado acudió con su oportuno auxilio, asumiendo las obligaciones creando rentas, contribuyendo a ellas.

Solo son dignos de tener buenos conductores, los pueblos que saben honrarlos. La ciudad de Lima, cual ninguna otra de la República, debe a Leguía un conjunto de mejoras urbanas, ninguna tiene la importancia, de su reforma sanitaria. A ella deberá Lima, en el futuro el desarrollo de una población sana, fuerte corporal y espiritualmente. Los habitantes de la Lima moderna, no tendrán que vivir luchando desde el nacimiento —como ocurrió hasta 1919— contra las agresiones del ambiente malsano que ofrecía la vieja Lima; la Lima de Leguía amparó la vida sana de sus moradores.

La Pavimentación de Lima

Mucho hincapié se ha hecho alrededor de la pavimentación de Lima, juzgándola no pocas veces con criterio político para restar importancia a la magnitud del esfuerzo que ella entraña y al mérito de quienes la llevaron a cabo con indudable éxito; pero a despecho de tales intentos, lo evidente es que ella aparece a los ojos de propios y extraños como una realidad tangible que no admite dudas ni mistificaciones interesadas. Es claro que para alcanzar ese resultado fué preciso vencer la confabulación de prejuicios e intereses ocultos que no vacilaron en ridiculizar el empeño, poniendo en circulación manidos argumentos como aquél de la incapacidad económica del país que no le permitía embarcarse en trabajos de aliento. Pero Leguía no era hombre que se detenía ante reales o imaginarias dificultades. Había concebido la idea de sanear las ciudades del Perú y a ella consagró sus mejores preocupaciones hasta verla cumplida, en lo concerniente a la capital de la República.

No es este el momento, ni estos ligeros apuntes tienen el propósito de intentar el estudio científico y la valorización exacta de las obras públicas ejecutadas durante el oncenio, que habrá de realizarse, alguna vez, a base de planos, presupuestos y demás documentos oficiales que duermen en los archivos del Estado; pero siempre resulta útil ir adelantando algunos datos que no tienen por ahora más objeto que fijar con precisión los trabajos ejecutados y sus antecedentes.

En párrafos anteriores se ha hecho referencia a la ley N° 4126 como al instrumento legal de que se valió Leguía para emprender las obras de saneamiento, muy particularmente, las de pavimentación. Esa ley creó rentas especiales como el impuesto adicional del 10 % sobre las mercaderías de importación, el producto de los predios urbanos, las pensiones por consumo de agua potable y los porcentajes que debían abonar los propietarios por concepto de pavimentación; autorizó las expropiaciones que fueren necesarias; facultó la concertación de operaciones de crédito con la garantía de los fondos de saneamiento, y clasificó en tres categorías las vías urbanas de la ciudad para el efecto del pago de las cuotas de pavimentación por los propietarios, fijando un 50 % de su costo en las calles comerciales, un 25 % en las que no lo eran y un 10 % en los barrios populares.

Como se vé, la previsión legislativa abarcó el problema de saneamiento en toda su integridad y fué hasta el punto de señalar, de antemano, el monto de las cuotas con que debían contribuir al pavimento, los propietarios. Y aquí surge la sin razón de

los que poseídos de pasión subalterna profieren le especie de que Lima debe su espléndido pavimento nó a Leguía, sino a los propietarios que costearon íntegramente su valor; y la verdad es que muy poca cosa habría significado el aporte pecuniario de éstos sin la iniciativa y la voluntad realizadora de aquél, como que nada concreto pudo cristalizarse antes del oncenio en este respecto, sin embargo, de la bonanza económica que trajo al país la guerra mundial.

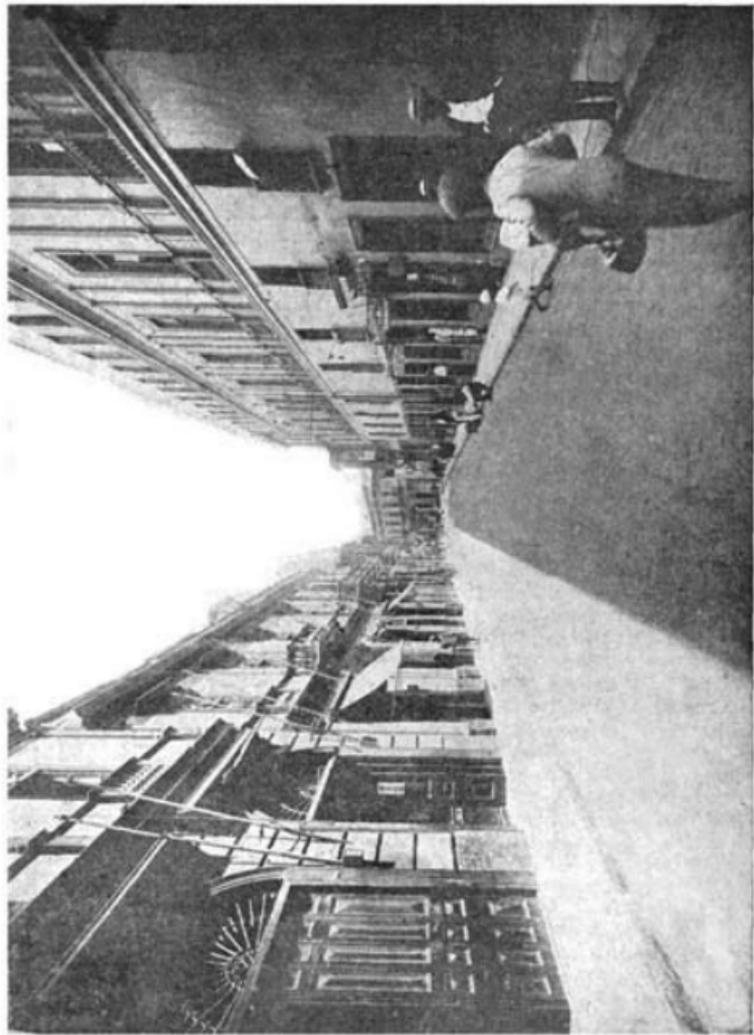
La contribución de los propietarios de Lima a la obra de pavimentación ejecutada de conformidad con la ley N° 4126, no sobrepasó jamás de los porcentajes prefijados por ésta, como lo comprueban los padrones confeccionados para la cobranza; y tratándose de plazas, parques y avenidas interurbanas, su valor fué cargado, íntegramente, a la cuenta del Estado, y, hay que advertir que bajo el imperio de la citada ley se pavimentó el 90 % de las áreas libres de la capital.

Sólo en las postrimerías del oncenio y cuando los fondos de saneamiento escaseaban y los de los empréstitos se dedicaban en mayor proporción a trabajos viales y de irrigación, se dictó la ley N° 6186 en virtud de la cual el Ejecutivo podía acordar concesiones a entidades particulares para la ejecución de obras sanitarias, especialmente pavimentos, por cuenta exclusiva de los propietarios. Es así como se hicieron los últimos pavimentos como el de Miraflores y de algunas zonas apartadas de Lima, totalmente costeadas por los dueños de inmuebles urbanos; pero en esos casos fué requisito indispensable que el presunto concesionario exhibiera ante el Ministerio de Fomento la solicitud, por lo menos, de las dos terceras partes de propietarios con frente a una cuadra, girón o plaza, aunque no fueran contiguos, como expresión de su allanamiento a pagar la cuota que les asignara el respectivo padrón, previamente aprobado por el gobierno, con el agregado más, de que la amortización de ésta debía hacerse en el plazo de tres años.

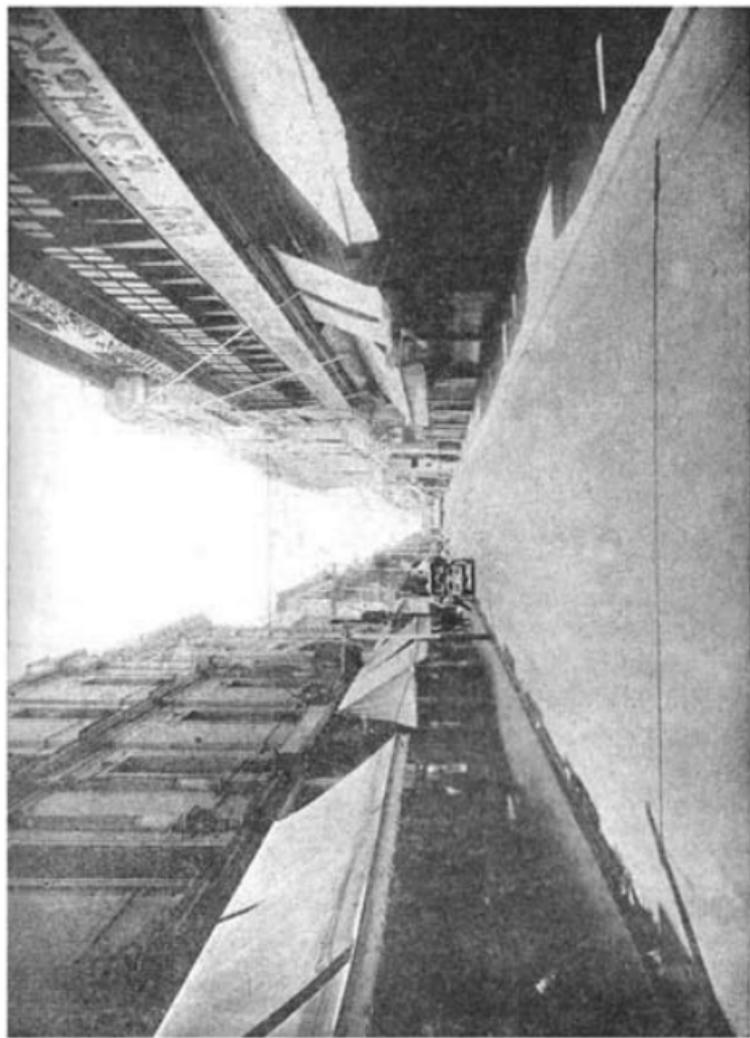
Hay otro aspecto de la pavimentación que merece relievase, nó porque él sea ignorado, sino porque de su exacta apreciación puede medirse los resultados obtenidos, y es el relativo a la organización del personal y material que se puso en acción. Los funcionarios e ingenieros peruanos y los expertos de The Foundation Company que intervinieron en los trabajos de pavimentación, no encontraron una tarea fácil y rutinaria en su camino; todo lo contrario, desde la confección de planos y presupuestos que no habían, escogitamiento de los tipos de pavimento a adoptarse, según la categoría de las vías, selección de los materiales de construcción, adquisición de maquinarias e implementos, instauración de plantas trituradoras de piedra y manipulación de asfalto, hasta el entrenamiento mismo de los braceros, todo había que hacerlo, ya que era la primera vez que en el país se abordaba trabajos de esta naturaleza en tan vasta escala y se ponía en juego métodos constructivos antes desconocidos. Es obvio que tan acabada organización fuera la resultante de la inteligente colaboración de todos los factores actuantes y que produjera obras, en cantidad y calidad, hasta ahora no superadas, aparte de la influencia

renovadora que tuvo en nuestros procedimientos constructivos, los nuevos métodos que puso en práctica.

Los beneficios aportados por el nuevo pavimento en su calidad específica de obra sanitaria por excelencia, son invaluable; no lo son menos, en cuanto a sus irradiaciones en el campo económico y social. Uno de los efectos inmediatos fué la valorización de la propiedad urbana que traducida en cifras puede estimarse en un 20 %, fenómeno que a su vez estimuló el empleo de considerables capitales en la construcción de nuevas fincas y restauración de las deterioradas. Impuso, asimismo, la utilización del automóvil en proporciones no alcanzadas anteriormente y, rompiendo la incuria habitual del vecindario, hizo concebir un mejor sentimiento de apego y cariño por las cosas de su ciudad. Si desde este ángulo hubiera de juzgarse los regímenes políticos que ha tenido el Perú, al oncenio de Leguía habría que dominar muy apropiadamente como el régimen de las calzadas de asfalto en oposición a la "de las calzadas empedradas", que correspondería a los otros gobiernos.



Una calle de Lima con la nueva pavimentación



Otra calle de Lima con la nueva pavimentación

La Avenida Leguía

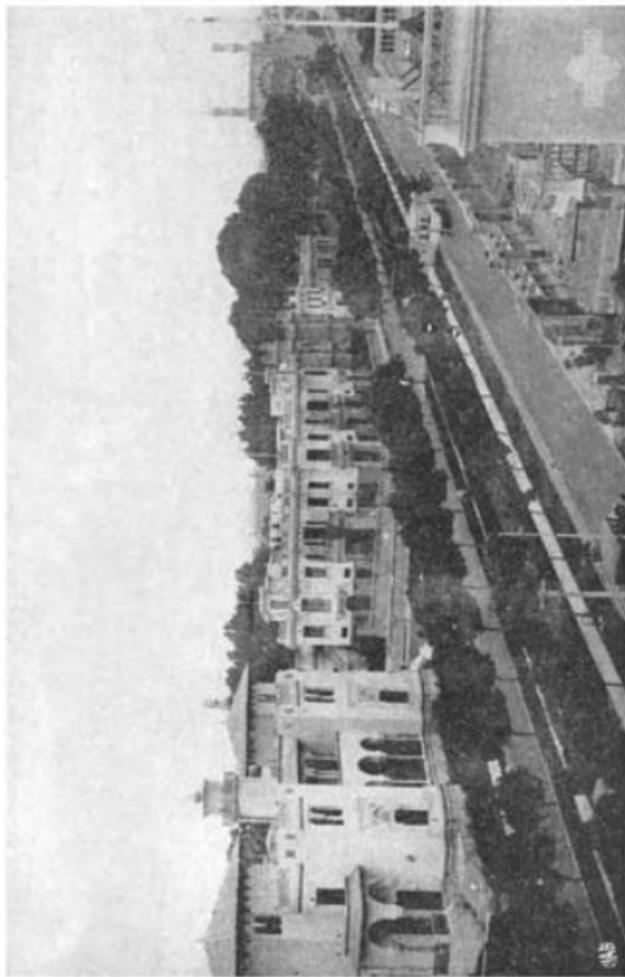
La apertura de esta avenida ocupa un sitio preferente en la historia de los trabajos públicos del oncenio, tanto porque fué el primero y más importante de los ejecutados en aquél régimen, cuanto por que dió oportunidad para idear el instrumento legal que hizo viable dicha apertura y la de otras arterias interurbanas. Es curioso anotar el hecho de que planteada su apertura, por iniciativa de los concejos distritales de Miraflores, Barranco y Chorrillos, su ejecución fué estorbada por algunos de los dueños de los fundos atravesados por el trazo, que, sin embargo del evidente beneficio que iba a reportarles, se opusieron tenazmente, alegando artículos e incidencias fundados en las deficientes disposiciones de la ley sobre apertura de avenidas.

Cuando Leguía ascendió al poder, en 1919, se encontró con un verdadero matalotaje de expedientes que obstruían la ejecución de la obra. Sin vacilar un minuto, comenzó por remover la dificultad con que se había tropezado, enviando al Congreso un proyecto de ley ampliatorio y modificatorio de la ley de avenidas, en el cual se autorizaba la expropiación hasta de cien metros a cada lado del trazo de las avenidas interurbanas, previamente declaradas de utilidad pública. El proyecto se convirtió en ley, rápidamente, y de conformidad con su articulado se acordó concesión para la apertura de la avenida de que se trata. El efecto fué mágico. Ni bien los concesionarios habían entrado en el uso de su derecho, cuando los denodados opositores declinaban su resistencia y buscaban transacciones equitativas a fin de evitar la expropiación de los cien metros a cada lado de la avenida. Aquí, es justo reconocer la cooperación entusiasta de los propietarios del fundo Lobatón, quienes con una clara contemplación de sus intereses y de la utilidad pública que evidentemente tenía la avenida, cedieron los terrenos necesarios, hicieron los trabajos de apertura a su costo y embellecieron el tramo correspondiente al fundo, con notables obras de ornato.

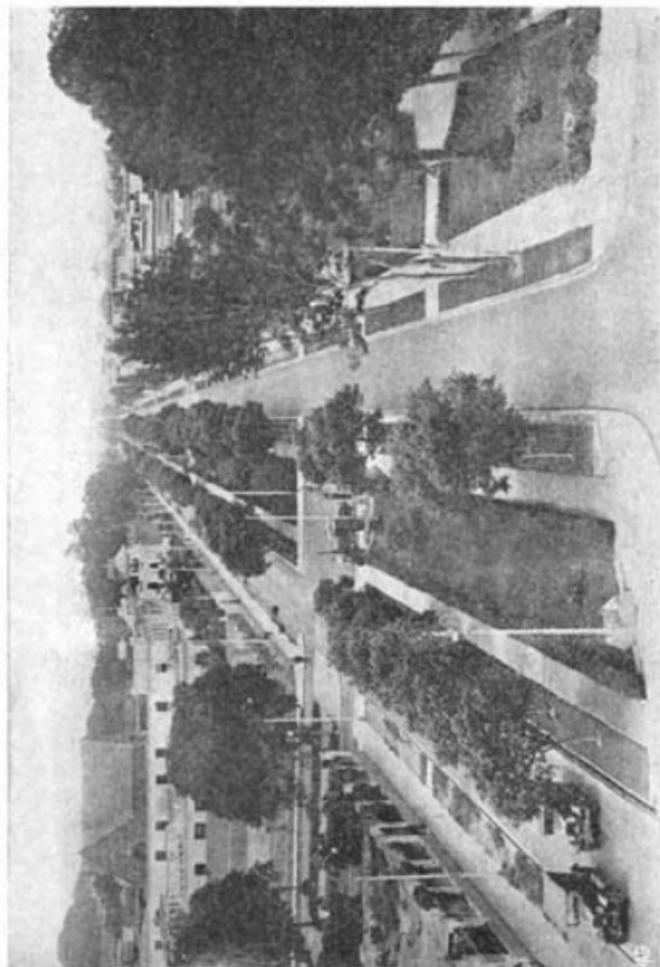
Sin hipérbole puede considerarse esta avenida como uno de los más extensos paseos de la costa del Pacífico, pues tiene una longitud de seis kilómetros. Sus dos pistas para automóviles son de concreto asfáltico, de cuatro metros de ancho cada una; tiene cuatro veredas para peatones, dos al centro y dos laterales. Su ornamentación consiste en árboles de especies escogidas, plantados en doble hilera a todo lo largo; en jardines centrales y longitudinales paralelos a las veredas, con sus respectivos canales de riego; postes ornamen-

tales para el alumbrado y bancas, en algunos sectores. A ambos lados se han erigido palacios y quintas residenciales, en cuyas fábricas hay derroche de buen gusto y afán de superación urbana.

Para la Lima futura, la avenida Leguía será siempre el eje central de su expansión residencial y es para la actual, su más preciado ornamento. Fué inaugurada el año de 1921, con motivo del primer centenario de la independencia y su costo aproximado es de un millón y medio de soles.



Avenida Leguía



Avenida Leguía

Las nuevas Avenidas

Con la apertura de la avenida Leguía, inicióse un plan sistemático de estructuración de otras nuevas y reforma de las existentes, sin paralelo en la historia urbana de Lima, como veremos en seguida:

Avenida del Progreso.—Así como la avenida Leguía fué el primer jalón de la expansión residencial de Lima hacia el sur, ésta constituye la primera ruta comercial habilitada entre el primer puerto y la capital, como el único medio expeditivo para salvar la morosidad y las deficiencias con que se movilizaba la carga entre ambas ciudades, ya por los congestionados vagones de los ferrocarriles Central e Inglés o ya por la antigua carretera del Callao, que de tal sólo tenía el nombre. El tráfico en esta última era sencillamente calamitoso. Grandes y pesadas carretas haladas por mulos se movían penosamente a través de sus terraplenes sin pavimento, que, por efecto del tráfico y los desbordes de las acequias que los cruzaban, estaban convertidos en montañas rusas y lodazales, en los cuales quedaban empanañados días enteros, mulos, carretas y mercaderías, con los consiguientes atrasos y pérdidas.

La finalidad comercial de esta avenida no le quita el papel preponderante que ha ejercido, también, como agente de expansión de la capital hacia el Callao, en virtud del trazo adoptado, que recorre las poblaciones de Bellavista, Callao, Chucuito y La Punta y las importantes urbanizaciones de Chacra Colorada, Chacra Ríos, Perla Alta y Perla Baja.

Tiene trece kilómetros de longitud y al centro, una pista de concreto reforzado, de 8 metros de ancho y 6 pulgadas de espesor, sobre un terraplén sólidamente preparado. Esta estructura está calculada para resistir tráfico pesado en condiciones normales por un período de 15 a 20 años.

Está convenientemente alumbrada y embellecida con vistosas árboles y jardines laterales. Por su longitud y los pintorescos parajes que atraviesa, es el paseo preferido de los automovilistas.

Se inauguró con motivo de las fiestas del centenario de la batalla de Ayacucho, en diciembre de 1924.

Es de anotar el hecho significativo de que esta obra es una de las más reproductivas que hizo Leguía, pues el producto del rodaje que se cobra allí, ha cubierto varias veces su valor y ha servido para construir otras, como el imponente edificio del Ministerio de Fomento.

Avenida República Argentina (Antes Unión).—El éxito de la avenida del Progreso como arteria de tráfico comercial, estimuló la iniciativa privada y convirtió en realidad un antiguo proyecto de unir la zona norte del Callao con los barrios industriales de Lima, adyacentes

a la plaza de La Unión, mediante una avenida de recorrido más corto que la del Progreso. Esta iniciativa coincidía, por otra parte, con la proximidad del comienzo de las grandes obras portuarias que ubicadas, justamente, al norte de la bahía del Callao, serían en un futuro no lejano, el terminal lógico de la avenida. Así concebida la obra, don Santiago Poppe, logró financiarla y llevarla a cabo, con la ayuda decisiva del gobierno, traducida en facilidades y franquicias acordadas al concesionario; pero ante todo, en el derecho que le otorgó de expropiar, a justa tasación, una faja de 100 metros a cada lado de la avenida, en concordancia con la ley pertinente.

Esta avenida tiene 10 kilómetros de longitud y una pista de concreto reforzado con malla de acero, de ocho metros de ancho y 6 pulgadas de espesor, preparada, como la del Progreso, para resistir tráfico pesado. Está dotada de buen alumbrado y árboles ornamentales. Su costo es de un millón de soles y quedó inaugurada el 5 de octubre de 1927.

Lo que la singulariza es el hecho de ser la vía más recta entre Lima y el Callao; pero lo que ha de colocarla en primera fila entre las carreteras comerciales, es el inmenso volumen de tráfico que está llamada a soportar con la iniciación de las operaciones de carga y descarga, en las formidables obras portuarias, de donde arranca con dirección a Lima por el trazo más corto.

Tan grande como su importancia comercial, será, sin duda, en un porvenir inmediato, su influencia como agente de expansión urbana; pues como una derivación lógica del intenso tráfico a establecerse en ella, muy pronto desarrolláranse en sus flancos, barriadas obreras, fábricas, almacenes y depósitos de mercaderías, formando un núcleo urbano que bien podrá denominarse la zona "industrial y obrera" de Lima.

Avenida Costanera.—El trazo de esta avenida marca el lindero de la Lima futura por el lado del mar y es un alarde del espíritu de empresa y del afán urbanista que caracterizó al régimen de Leguía. Antes de la que existe ahora, había un antiguo camino casi abandonado por el que era peligroso aventurarse a causa de su irregular trazo y los desmoronamientos frecuentes que se producían en su plataforma. Cuando se resolvió llevar a cabo la actual, fué necesario modificar, en gran parte, el trazo antiguo, expropiando, al efecto, considerables áreas de propiedad particular, y lo que es más importante, construir cuatro obras de arte para salvar las cuatro quebradas que la atraviesan y una completa red de canales de concreto armado para encauzar el río Maranga, cuyos desbordes constituían una amenaza constante para la estabilidad de la avenida.

El trazo actual de la avenida costanera que se extiende desde la Perla Baja, en Bellavista, hasta la Magdalena del Mar, tiene una longitud de seis kilómetros y una pista de concreto para automóviles, de seis metros de ancho con un espesor de 6 pulgadas. Fué proyectada con barandales de concreto hacia el mar, postes ornamentales para alumbrado, dos anchas veredas a ambos lados de la pista, jardines y árboles, tal cual se vé actualmente en apreciables extensiones de su recorrido; y con el objeto de asegurar una constante visualidad

del mar para el que la recorre, fué preciso hacer un formidable movimiento de tierras, chaflanando los barrancos y limpiando los lados de la pista, de cuánto obstáculo pudiera impedir ese objetivo. Los fondos provenientes de la redención del servicio vial, correspondiente a la provincia de Lima, se aplicaron a esta obra, que costó aproximadamente un millón de soles y fué inaugurada el 5 de octubre de 1928.

Pero la actual avenida Costanera no fué sino un esbozo de la proyectada inicialmente, que debía extenderse desde la Punta hasta la playa de la Herradura, bordeando el mar y para cuya realización habían gestiones muy avanzadas con los propietarios de inmuebles ribereños al mar, en los distritos de Miraflores, Barranco y Chorrillos. Había algo más, se habían hecho ya serios trabajos preparatorios de alcantarillado y canalización de acequias en el tramo correspondiente a la avenida del Ejército y se efectuaban los estudios técnicos del caso para las obras de defensa, relleno y pavimentación del sector comprendido entre la Perla Baja y la Punta, es decir, en el frente correspondiente a la Mar Brava.

Parte considerable del éxito obtenido en esta obra debióse al entusiasmo con que la prohibió el Ministro Manchego Muñoz y a la actividad y celo que puso en su ejecución, el ingeniero Alberto Alvarez Calderón.

Avenida de los Incas (antes Nicanor Leguía).—La estrecha y miserable calleja de cinco metros de ancho que conducía al antiguo manicomio, en el barrio del Cercado, es la que se exhibe hoy convertida en arteria de primera clase de los barrios altos de la ciudad. Para su apertura fué menester la expropiación de la larga hilera de viejos y antihigiénicos caserones de los lados sur y oeste de la antigua calle, así como la ejecución de importantes trabajos sanitarios de agua y desagüe.

Esta avenida tiene cerca de un kilómetro de longitud y un ancho de 14 metros y es, por su empalme con la avenida Grau, uno de los trazos más importantes de la avenida de Circunvalación. Está totalmente pavimentada con adoquines de cuarsita arenisca.

Es innegable la influencia benéfica que la apertura de esta avenida ejerció en la zona alta de la ciudad. Antes de ella no se advertía ni asomos de mejoramiento urbano. La incuria municipal aunada a la de los propietarios, habíanle convertido en uno de los rincones olvidados al que era difícil sino imposible que llegase el sople renovador que agitava a otros sectores de la ciudad, pero después de su apertura las cosas cambiaron favorablemente. Los edificios particulares derruidos, se repararon; se higienizaron los callejones inmundos; se ampliaron y modificaron sus albañales; comenzó a discurrir agua potable abundante en las cañerías; se edificaron nu vas fincas y por último, prendió en sus confines el impulso urbanizador de otros sectores, cuyas expresiones objetivas son las urbanizaciones Debernardi y Santoyo.

Avenida del Carácter.—Esta avenida cuyo trazo se extiende desde el costado izquierdo de la Alameda de los Descalzos hasta el Polígono de tiro de San Gerónimo, se debe a la iniciativa del insuperable alcalde del Rima, don Juan Ríos.

que encontró en Leguía el decidido auspiciador de las numerosas obras de beneficio público que en ese entonces se llevaron a cabo en los barrios bajo-pontinos. Tiene dos Kilómetros de longitud y al centro, una pista de concreto de 8 metros de ancho para automóviles. Fué construída con fondos propios del concejo del Rimac y las donaciones en dinero, cemento y otros materiales que hizo el gobierno.

Prescindiendo de su objetivo principal, que es comunicar la ciudad con el Polígono de Tiro, no puede negarse la significación que tiene como una de las principales obras de ornato del distrito del Rimac y como agente de expansión urbana, ya que su apertura reanimó a la casi abandonada alameda de los Descalzos y posibilitará más tarde nuevas urbanizaciones a base de los terrenos adyacentes que han quedado fuertemente valorizados por efecto de su apertura.

Avenida Eléspuru.—Esta avenida es, como la anterior, resultado de la iniciativa y esfuerzos del alcalde Ríos. Se extiende desde el final de la avenida Francisco Pizarro hasta el Polígono de Tiro y forma con la del "Carácter", la pista de la alameda del los Descalzos y la avenida Francisco Pizarro, un interesante circuito de más de siete kilómetros de pistas para paseos y raids automovilísticos. Tiene una calzada de concreto de 8 metros de ancho, jardines y árboles ornamentales a ambos lados.

Avenida de las Palmas.—Esta se extiende desde la avenida Militar (antes Juan Legía) hasta la Escuela de Aviación Jorge Chávez, con una longitud de cerca de dos kilómetros y está provista de una pista de concreto de cuatro metros de ancho, costada íntegramente por el Estado. Sirve de cómodo y fácil acceso al Establecimiento antes citado.

Avenida a Chosica.—El gigantesco desarrollo adquirido por esta asoleada y luminosa villa que, a la bondad de sus condiciones climáticas une la de su privilegiada ubicación, exigía que se la dotara de un camino para automóviles a fin de hacerla más accesible al mayor número de personas y de facilitar a sus moradores una más económica y rápida comunicación con Lima. Obedeciendo a tan fundamentales necesidades, se emprendió su construcción, la que le llevo a efecto casi hasta su término, pues cuando finalizó el régimen de Leguía, los terraplenes estaban terminados, el puente sobre el Rimac perfectamente montado y llegaba la pista de concreto al pie del puente, en el punto denominado Chacra Sana.

Su estructura consiste en una pista de concreto de 4 metros de ancho con seis pulgadas de espesor y una faja de empedrado de cincuenta centímetros a cada lado de la pista y cunetas y alcantarillas del mismo material.

Cuando se planeó esta avenida como vía de enlace entre Lima y Chosica, también se tuvo en cuenta la idea de convertirla en arteria comercial de primer orden, llamada a movilizar los productos de la región atravesada por ella y que prolongada a lo largo de la línea del Ferrocarril Central, redundara en una saludable baja de los fletes del ferrocarril y, como consecuencia, en el abaratamiento de los artículos de primera necesidad procedentes del interior. Y tan fué ese uno de

los objetivos de sus ejecutores, que al mismo tiempo que se trabajaba el tramo Lima Chosica, se procedía, también, a la apertura de otros sectores que avanzaban hasta Santa Eulalia; pero la avenida desde este punto de vista, no dejó de tener sus detractores, que la combatieron en la tribuna y en la prensa con cálculos y pronósticos que bien pronto fueron categóricamente desmentidos por los hechos. Y éstos, cuando la avenida fué una realidad, se tradujeron en rendimientos apreciables por concepto de rodaje y en una efectiva disminución de las tasas en los fletes del ferrocarril.

Por lo demás, es superfluo insistir en sus proyecciones turísticas como en sus derivaciones hacia el fomento de núcleos urbanos que sean a manera de estaciones climáticas de sol y reposo para los habitantes limeños siempre saturados de aire húmedo, toda vez, que esos beneficios los estamos constatando diariamente.

Avenida Francisco Javier Mariátegui.— Se extiende desde la zona urbanizada de Matalochuza, en la avenida del Brasil, hasta la Avenida Leguía, a la altura del Colegio Antonio Raimondi, con una longitud de dos kilómetros y una pista de concreto de seis metros de ancho en el centro de la calzada. Su apertura la impuso la necesidad de dar vida a las urbanizaciones de Jesús María, Magdalena, Escuela de Agricultura y Lima, que carecían de una arteria que las pusiera en contacto con las zonas comerciales de la capital y la no menos urgente de descongestionar el tráfico en las avenidas Leguía y Brasil. Es una de las avenidas de más brillante porvenir porque está ubicada en el corazón de la zona residencial, por su vecindad a los bosque de Mata Mula y Parque de la Reserva y por su magnífico arbolado. Fué inaugurada el 5 de octubre de 1919 y su costo, incluyendo expropiaciones, puede estimarse en doscientos mil soles.

Avenida 28 de Julio.—Igual que la anterior, su construcción obedeció a finalidades de expansión urbana y descongestión del tráfico. Se extiende desde el Hospital del Niño, en la avenida del Brasil hasta la línea del tranvía eléctrico a Chorrillos, con una longitud de un kilómetro. Su calzada está totalmente pavimentada con concreto asfáltico y es, por su amplitud y por la hermosura de los lugares que atraviesa, como el costado del Jockey Club, la Plaza Jorge Chávez, el Arco del Triunfo, la plaza del Ministerio de Fomento, una de las más pintorescas con que cuenta la Lima moderna.

Avenida Alfonso Ugarte.—Antes de 1919 era un arrabal de Lima al que no podía franquearse sin estar expuesto a algún atentado personal o a coger alguna enfermedad, por la profusión de basurales y montículos de tierra que existían en toda su calzada y que habíanle convertido en algo así, como vivero de gallinazos y guaridas de vagabundos; tan deplorable era su estado, que, sin embargo, de ser el camino más corto entre las plazas Dos de Mayo y Bolognesi, los numerosos habitantes de esas barriadas no lo utilizaban para comunicarse entre sí y preferían dar un inmenso rodeo por los girones centrales de la ciudad. Hoy es otra cosa. La suntuosa que admiramos ahora, es el aporte magnífico de la Municipalidad de Lima presidida por el

alto espíritu de don Andrés F. Dasso, a la modernización y embellecimiento de Lima.

Sus cuatro calzadas de concreto asfáltico enmarcadas por amplias veredas para peatones, sus terrazas y bancas de mármol de Carrara, la belleza de sus jardines y arbolado, la profusión de su alumbrado y hasta la importancia de los edificios públicos que la exornan, hacen de ella uno de los mejores paseos de la costa del Pacífico.

El gobierno y el municipio hicieron frente a los gastos de construcción, siendo, también, apreciable el aporte de los propietarios con frente a la avenida. Fué inaugurada en 1928.

Avenida Piérola.—Durante el oncenio y casi al cabo de 30 años de su apertura, recibió el concreto asfáltico como pavimento definitivo, con gran contentamiento del público que veía sorprendido, cómo siendo ésta la arteria de lujo y asiento de la magnificencia capitalina, exhibiera aún calzadas de cantos rodados o adoquines de piedra.

Su estado actual es el resultado de los esfuerzos combinados del gobierno y de las Empresas Eléctricas Asociadas, que obviaron las dificultades de tráfico y otras que se oponían a la innovación del pavimento. Los trabajos del subsuelo, colocación de la red de tuberías de agua potable, canalización de desagües y pavimentación, fueron ejecutados por el gobierno; y las Empresas corrieron con la instalación de alumbrado, mediante los postes ornamentales que ahora se ven.

Como es sabido, el nuevo pavimento influyó decisivamente en la valorización de la propiedad urbana de esa arteria y dió margen a nuevas edificaciones que han venido a llenar los grandes claros que habían en sus flancos.

Avenida Grau.—Dentro del plan general de pavimentación de la ciudad, fué dotada, en un principio, de una pista de concreto asfáltico en el centro de la calzada hasta el Hospital 2 de Mayo; ero el alcalde Dasso concibió la idea de transformarla en paseo público, siguiendo más o menos los trazos de la Avenida Alfonso Ugarte. De acuerdo con este plan, se completó la pavimentación de toda la calzada central, se construyó dos pistas laterales, dos anchas veredas para peatones, jardines, bancas de mármol y faroles ornamentales. Este conjunto de obras de embellecimiento llegaba hasta la Escuela de Artes y Oficios, cuando sobrevino el acontecimiento político del 22 de agosto de 1930.

Avenida del Brasil.—Antes de 1919 no era sino un camino rural desmantelado, terroso y oscuro, en cuyos terraplenes desnivelados eran tan frecuentes los accidentes automovilísticos, que habíanle dado una celebridad trágica. A redimirla de este abandono vino la pista de concreto asfáltico que hubo de construirse en el centro de la calzada con el concurso del gobierno y de los propietarios con frente a ella. Ya se ha hecho hincapié acerca de la influencia que la modernización de esta avenida tuvo en orden al desarrollo de las urbanizaciones adyacentes y a la mejor vinculación de las dos Magdaleñas y San Miguel a la capital; pero esa influencia tendrá que ser mayor aún, si se logra la formación de un sólido y eficiente estableci-

miento de baños de mar en la Magdalena Nueva, como estuvo proyectado. Posteriormente a la pista de concreto asfáltico, se contrataron nuevas obras de embellecimiento, tendientes a convertirla en otro paseo público. Esas obras que consistían en la construcción de dos pistas más de concreto, veredas, jardines, bancas de mármol y alumbrado con postes ornamentales, se ejecutaron hasta la altura de la urbanización de Jesús María.

Avenida Francisco Pizarro.—La antigua calle de Malambo, la más famosa barriada popular de Lima, es ahora la más importante vía urbana del distrito del Rimac, no sólo por su amplitud y largo desarrollo, sino también por las excelentes obras sanitarias con que ha sido dotada. A fin de darle un ancho uniforme hasta la Portada de Guía, en que comienzan las carreteras a Ancón y Canta, se efectuó la expropiación de muchos inmuebles en ambos lados, con un desembolso considerable; y una vez hecha la regularización, se procedió a los trabajos de canalización, pavimento de concreto asfáltico; construcción de veredas, plantación de árboles y colocación de postes ornamentales de alumbrado. Sería olvido lamentable si al hablar de esta obra no se hiciera mención del tesonero empeño con que el alcalde Ríos supo acometerla y después culminarla con la inapreciable ayuda del gobierno.

Para darse cuenta cabal de la trascendencia de esta obra, basta recordar cómo vivía antes de ella la sobrecargada población del barrio de Malambo, en inmundos cuchitriles desprovistos de los más elementales servicios sanitarios y cómo era casi imposible el tráfico de vehículos a través de sus calzadas mal empedradas. De ayer a hoy el cambio no puede ser más completo. Los callejones que aún superviven, posiblemente abrigan todavía exceso de población, pero ya conocen el beneficio de la cañería de agua abundante y de los desagües antes ignorados; pueden aún habitar pequeños y húmedos cuartos, pero el casero irá paulatinamente transformando sus fincas, empujado por la racha de progreso y modernización, que ha llevado hasta sus puertas las obras sanitarias, muy particularmente el pavimento de asfalto con que ha sido dotada la avenida.

Avenida Militar (Antes Juan Leguía).—El tramo del antiguo camino rural entre Barranco y Chorrillos, es esta nueva avenida que pasa por el costado izquierdo de la Escuela Militar. Su utilidad es visible, pues actualmente se la aprovecha para el tráfico de ida de los vehículos que van al último balneario del sur y es la vía de empalme más efectiva entre las dos poblaciones antedichas. Su calzada tiene pavimento de concreto asfáltico y está embellecida con árboles y faros ornamentales.

Avenida Leguía entre Miraflores, Barranco y Chorrillos.—La avenida Leguía entre Lima y Miraflores, no podía detenerse en este último balneario aún cuando en su finalidad de paseo público estaba concluida. Necesidades de tráfico, razones de ornato, imperativos del gobierno que en su afán de renovación y mejoramiento se esforzaba porque esos beneficios alcanzaran al mayor número de poblaciones, determinaron la prolongación de esta avenida hasta el pueblo de Olaya. Entre Miraflores y Barranco se hizo la apertura a través

de diversas urbanizaciones a las que hubo de exigirse la cesión de los terr nos necesarios, salvando la quebrada de Almendariz mediante una plataforma provista de las alcantarillas y cunetas indispensables. En el tramo Barranco Chorrillos, se utilizó la calle Grau y la antigua avenida de Chorrillos hasta su empalme con la calle Lima, en Chorrillos. Todo este trayecto ha recibido pavimento de concreto asfáltico y está perfectamente alumbrado y adornado con árboles ornamentales.

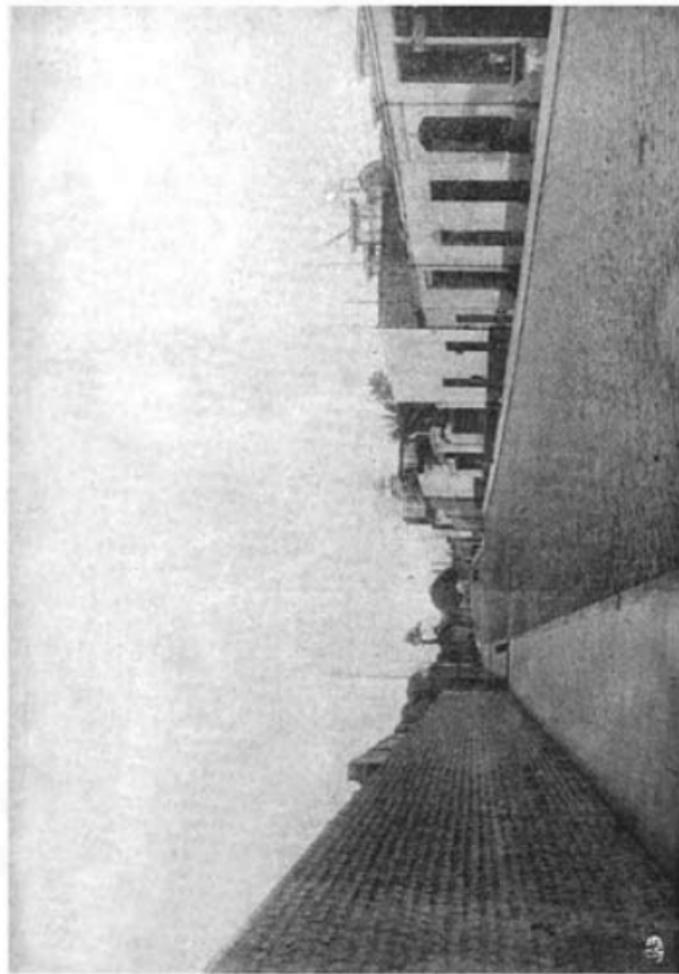
Por este tramo de la avenida hacen el viaje de regreso los vehículos que trafican entre Lima y los balnearios del sur y sirve de enlace entre éstos, al punto que gracias a ella, pueden considerarse como formando un sólo núcleo urbano.

LAS NUEVAS CALLES

Propiamente tendrían esta denominación sólo las calles abiertas por el impulso renovador del oncenio; pero si se recuerda lo que eran las calles de Lima antes de 1919, mal canalizadas, peor pavimentadas, muchas de ellas con ríos y acequias abiertas, habrá que convenir en que todas las calles que hoy exhiben aspectos distinto, pueden considerarse como nuevas.

En la zona antigua de la ciudad, todos los girones que parten de la plaza de armas, así como las transversales, están pavimentadas con concreto asfáltico, quedando a la caída de Leguía, muy pocas sin pavimento, pero ya debidamente asegurada su ejecución.

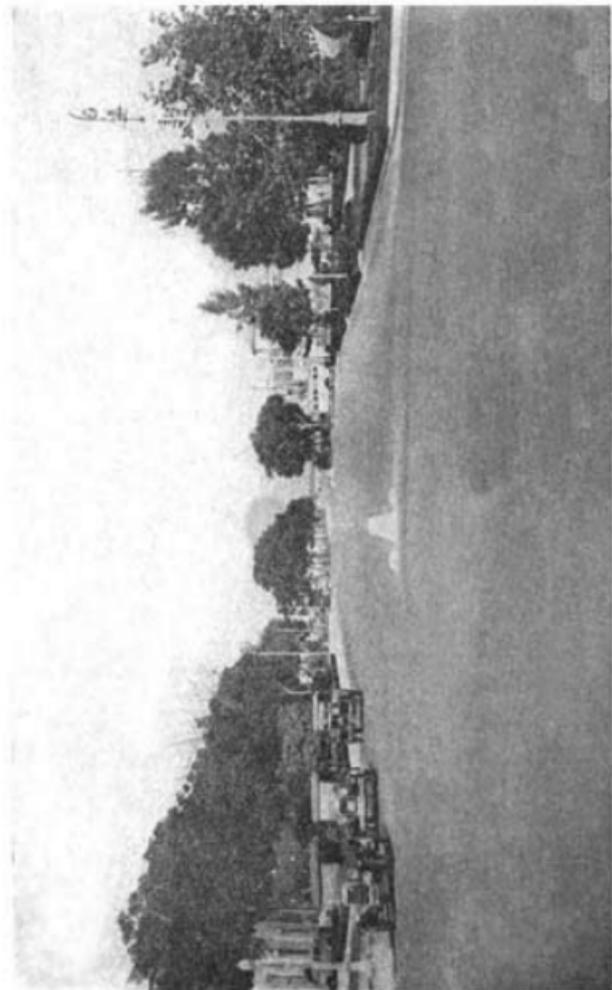
En la Lima moderna, constituida por las grandes urbanizaciones que se extienden por el sur y oeste, las calles tienen no sólo la amplitud requerida por la higiene y el tráfico de vehículos, sino que están provistas de jardines, árboles y de extensas áreas libres, que le imprimen la fisonomía de auténticas ciudades jardines.



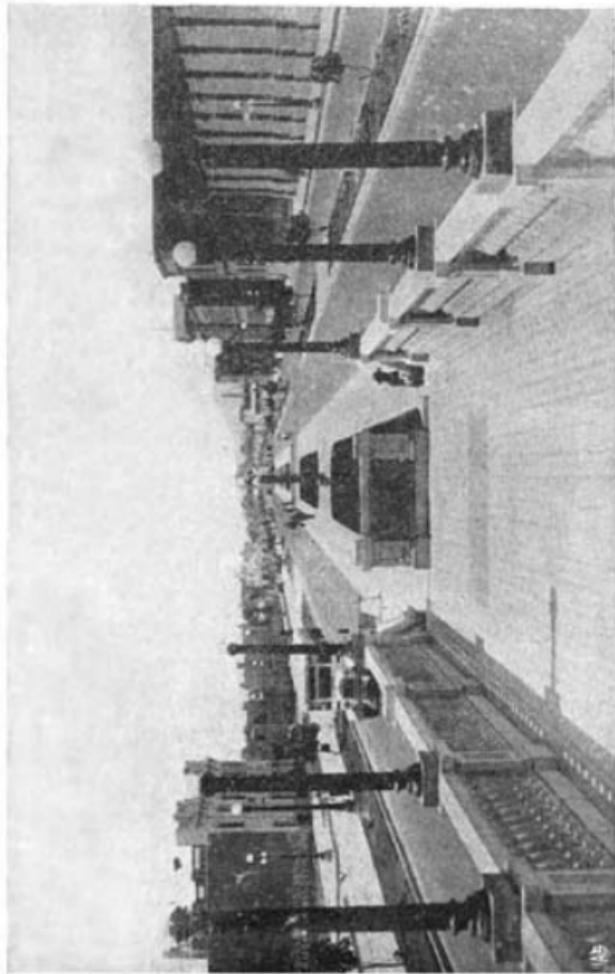
Avenida Nicanor Leguía



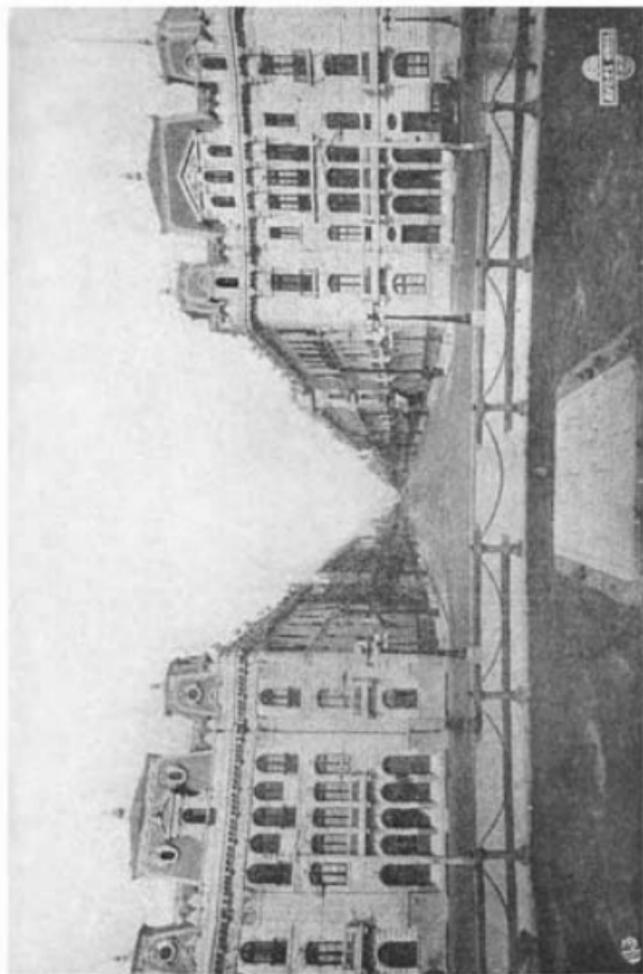
Avenida del Carácter



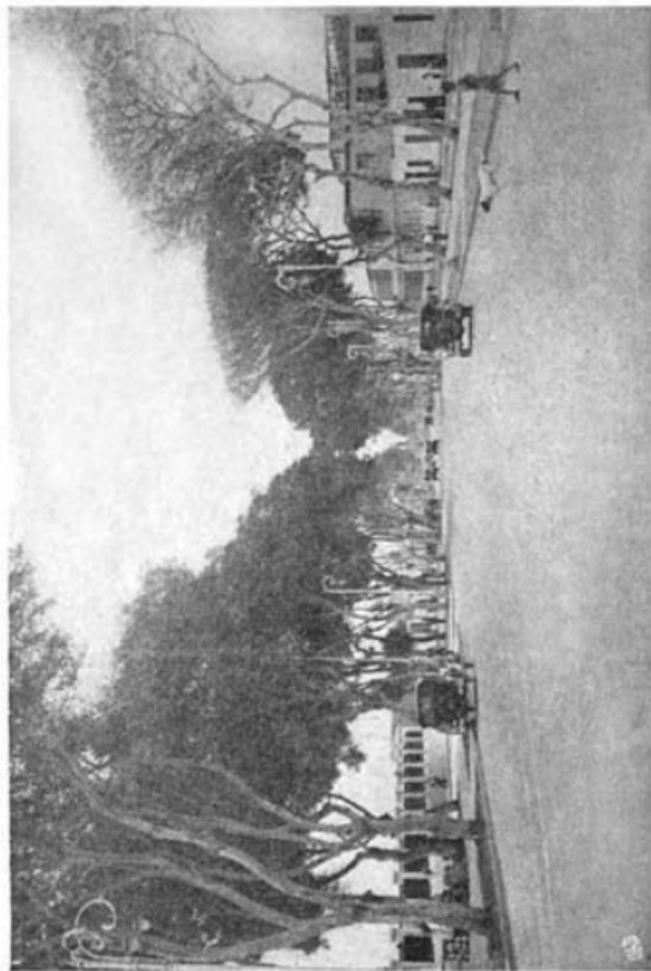
Avenida 28 de Julio



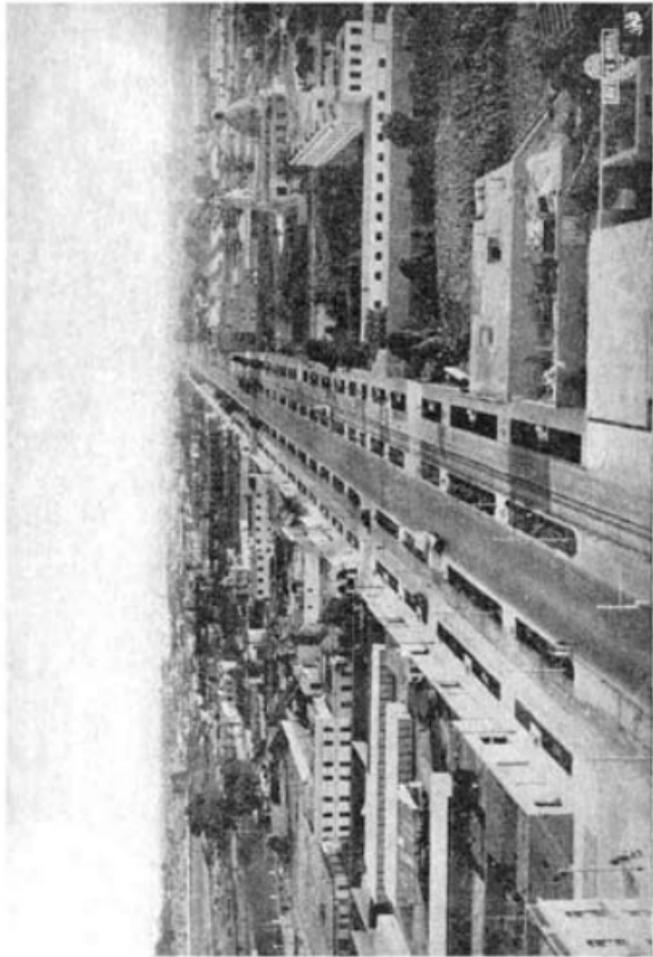
Avenida Alfonso Ugarte



Avenida Piérola



Avenida Grau



Avenida Brasil



Avenida Francisco Pizarro

Las nuevas plazas

Plaza San Martín.—Antes de 1919 existía una especie de plaza parroquial pavimentada con locetas ordinarias y provista, a guisa de ornamentación barata, de unos cuantos arbustos y postes de madera para alumbrado; pero esto no podía continuar así, tanto porque se había resuelto erigir en ella el monumento a San Martín, cuanto por estar enclavada en el corazón mismo de la ciudad y en el eje de la más importante avenida urbana.

Leguía lo comprendió así, y, sin tardanza, a los pocos días de haber asumido el poder, en 1919, organizaba una comisión encargada de la construcción de la nueva plaza y dictaba las providencias del caso para su más diligente realización. Una de las primeras dificultades con que tuvo que tropezar la comisión, fué la relativa al modo cómo debía salvarse la considerable diferencia de niveles que hay entre el girón de la Unión y el de Carabaya y entre la calle de la Faltriquera del Diablo y la de San Cristóbal del Tren, que no permitían hacer un trazado normal. No fué menos la derivada de la falta de operarios especializados en trabajos de cantería de granito. Empero, ambas dificultades fueron allanadas, la primera, adoptando la actual configuración que tiene la plaza en que los desniveles están salvados mediante graderías; y la segunda, contratando picapedreros en La Paz (Bolivia) y en Arequipa, a fin de que se encargaran de labrar en las canteras de granito de Amancaes, las baldosas necesarias para el pavimento y los bloques para los muros y zócalos del contorno.

Habiéndose contemplado la colocación de una balaustrada de mármol portoro sobre los zócalos, se constató otra dificultad: no había cómo construir los balaustrés en el país. Fué necesario que el gobierno comenzara por alentar la creación en el país de la industria marmolera nacional, otorgando al capital privado la ayuda indispensable, y asumiendo después, su control directo, en vista de que la empresa privada se vió obligada a liquidar por el desafortunado giro de sus actividades, mediante la adquisición de las costosas maquinarias e instalaciones que dicha empresa tenía implantadas en las canteras de Atocongo y en sus talleres de la avenida de la Unión. Salta a la vista el criterio eminentemente nacionalista que informa el acto gubernativo de que se trata.

Lo anterior es bastante revelador del cúmulo de grandes y pequeños obstáculos que hubo de afrontar el gobierno para dar cima a la obra, y es también la clave de su lenta y costosa ejecución. Pero la verdad es que en Lima se hacía, por primera vez, una obra de aliento utilizando materiales del país como el granito y el mármol cuya manipulación tenía que ser morosa por la carencia de artífices

y maquinarias adecuadas y cuyo costo parecía exagerado, precisamente, porque estas modalidades eran desusadas en nuestros procedimientos constructivos tanto familiarizados con el barro y el yeso. Por lo demás su costo corresponde a la alta calidad de la obra y la demora en su ejecución, es peculiar a los trabajos de estructura noble que, muchas veces, es culminada por generaciones distintas de aquellas que las iniciaron.

En esta plaza se yergue majestuoso el monumento que la nación ha erigido al Protector San Martín, como homenaje de su recuerdo y gratitud. Es un bello acierto del escultor español, don Mariano Benlliure y representa al prócer en actitud ecuestre en el momento culminante en que trasmonta los Andes, capitaneando sus huestes para emprender la cruzada libertadora en Chile y el Perú. Este monumento fué inaugurado en la fecha solemne del primer centenario de la independencia nacional, en acto que, por su resonancia continental y por estar realizada con la presencia de los personeros de casi todos los países del orbe, constituyó el número central de las deslumbrantes fiestas con que Leguía quiso conmemorar esa efeméride.

Los planos y dibujos para el arreglo y ornamentación de la plaza corrieron a cargo del notable arquitecto y escultor español, don Manuel Piqueras Cotoí a quien debe Lima, algunas primicias de su arte.

La plaza que hoy se exhibe, ramplona e insulsa, puede traducir el gusto estético, de quienes la han modificado a macha martillo y con apresuramiento; pero no es congruente ni con la majestad del héroe yapeyano cuya efigie se venera allí ni con el sitio de honor que corresponde a ella entre las muchas con que cuenta la capital.

La que dejó Leguía, quizás un tanto recargada de motivos ornamentales, tenía fisonomía propia, estilo español definido, en perfecta consonancia con el estilo arquitectónico predominante en los edificios del contorno como los portales y el hotel Bolívar. Dieciseis bancas monumentales de mármol de Italia, cuidadosamente ubicadas y una regia balaustrada de mármol portero nacional, que debía circularla, uno de cuyos tramos estaba colocado, imprimíanle un sello de seductora elegancia.

Y la balaustrada era digno remate del zócalo de granito que hubo de construirse alrededor de la plaza, como composición arquitectónica impuesta por la irregular configuración del terreno, y de ningún modo como alarde de exotismo. Cuatro fuentes o espejos circulares de agua, faroles ornamentales de bronce auténtico y jardines sevillanos con plantaciones de claveles, rosas, jazmines, árboles y arbustos, completaban la decoración, formando un conjunto fastuoso e imponente.

De aquella plaza quedan: el monumento, las baldosas de granito y la mitad de las bancas, habiendo sido trasladada la otra mitad al Paseo de la República; de la balaustrada, únicamente, el zócalo en cuyo acabado háse empleado lozas de aspecto funerario; en reemplazo de los cuatro espejos de agua, dos fuentes empotradas en los ángulos del lado este de la plaza, que nadie puede ver sino descendiendo a ella o haciendo esfuerzos de gimnasia sueca, desde la ve-

red exterior; en vez de los artísticos faroles de bronce, elevados y presuntuosos faroles de fierro que si bien proyectan mucha luz, disuenan, en cambio, con las armoniosa euritmia de los edificios del contorno, y en lugar de los jardines sevillanos, el gras inglés, que estaría bien en otro escenario más amplio y con otro marco de edificaciones adecuadas.

Muy sensible fué, sin duda, que los sucesos políticos de agosto de 1930 sobrevinieran estando aún inconclusos algunos detalles que faltaban para la terminación definitiva de la magna obra, porque de no ser así, tal vez las modificaciones últimamente hechas no habrían tenido lugar.

Plaza Jorge Chávez.—Sobre una area de 15,000 m², se levanta esta plaza al comienzo de la avenida Leguía. Está dividida en dos partes, una frente al edificio del Ministerio de Fomento y otra delante del local del Tennis de la Exposición y ambas fueron construidas durante el oncenio. Antes era una especie de canchón encerrado y servía como patio de acceso al Jokey Club.

Está provista de amplias veredas, fuentes de agua, jardines, árboles y faroles. En el centro de la parte que mira al edificio del Ministerio de Fomento, se ha erigido una estatua de bronce al sabio naturalista don Mateo Paz Soldán, en homenaje a sus merecimientos de investigador y hombre de ciencia; y, en el centro de la otra debe levantarse el monumento al aviador peruano Jorge Chávez.

Plaza Jorge Wáshington.—A la altura de la cuarta cuadra de la avenida Leguía, se ofrece ésta con su característica y abundante vegetación, como brindando acogedora sombra al fatigado caminante y rompiendo la monotonía de las interminables avenidas que la circundan. La ejecución de esta obra batió un record de velocidad, pues fueron suficiente tres semanas de intenso trabajo para terminarla e inaugurarla solemnemente el 4 de julio de 1922. Sus jardines esmeradamente cuidados, la frondosidad de sus árboles, sus confortables bancas y la circunstancia de estar rodeadas de hermosas fincas residenciales, la hacen el sitio preferido para solaz de la numerosa población infantil que alberga la urbanización de Santa Beatriz. En el centro se ha colocado una estatua, en bronce, de Jorge Wáshington, que es copia de la original que existe en el Estado de Virginia EE. UU. y fué erigida en prenda de amistad y de las inmejorables relaciones diplomáticas que unen al país con la democracia del norte.

Plaza de la Libertad.—Al final de la avenida diagonal que arranca de la plaza Jorge Wáshington en dirección sureste y a la altura de la casa hacienda del fundo Balconcillo, está ubicada esta plaza de forma circular construída en el año de 1922 con el objeto de proporcionar a la barriada de Lince un campo libre de esparcimiento. Para ello se hizo un gran movimiento de tierras a causa de las zanjas y desniveles que habían en el terreno y se llevó a cabo el resto de los trabajos de construcción. Posee pistas de concreto asfáltico, veredas de concreto, jardines y árboles ornamentales, faroles artísticos y bancas. Ostenta al centro una estatua de bronce que simboliza la Libertad, obsequio de la colonia francesa con motivo del primer centenario de la independencia.

Plaza Bélgica.—Está situada al pie del Arco del Triunfo y con ella comienza la avenida Leguía. Sus árboles frondosos, visibles desde lejos, la hacen muy atrayente durante la estación veraniega y es por su situación, amplitud de veredas, floridos jardines y numerosas bancas, una de las más concurridas por distinguidas familias. Allí se admira una estatua artística, en bronce, que representa "1 Trabajador", ofrenda de la colonia belga al Perú, con motivo del primer centenario de su independencia. Fué inaugurada el 26 de julio de 1921.

Plaza Du Petit Thouars.—Lima tenía que saldar una deuda de gratitud para con el marino de este nombre que en oportunidad trágica la salvara del vejámen y de la humillación, con un gesto nobilísimo de valor y audacia. Tal imperativo fué cumplido por el Concejo de Lima presidido por el alcalde Rada y Gamio, con la erección de una plaza pública y de un monumento, recordatorios de ese episodio histórico. La plaza está ubicada en la urbanización de Santa Beatriz, en el crucero formado por la avenida Du Petit Thouars y la calle Mariscal Cáceres y en el centro de ella se alza el grupo escultórico en granito y bronce, obra del escultor nacional Ocaña. Esta interpretación artística en que aparece el Almirante recibiendo una ofrenda de manos de una lindísima mujer, que representa a la ciudad de Lima, puede ser objeto y es de críticas más o menos apasionadas, pero de todos modos, es un esfuerzo laudable del arte nacional. Fueron inaugurados el 9 de diciembre de 1924.

Plaza Sucre.—Esta ocupa una área del antiguo bosque de Santa Beatriz y se singulariza por los grandes campos de recreo sembrados de gras que la circundan. Con motivo del centenario de la batalla de Ayacucho, Leguía dispuso la erección de un monumento al héroe de esa jornada y que la ceremonia de su inauguración constituyera el número principal de las fiestas a efectuarse. Para cumplir tan alto propósito, se comenzó por formar la plaza, y ningún sitio de la ciudad pareció mejor que este paraje tan admirablemente favorecido por la naturaleza. Los trabajos consistieron en rellenos considerables para una plataforma de nivel más alto que las calzadas, a efecto de emplazar en ella el monumento, pistas de concreto para automóviles, veredas para peatones, bancas y faroles ornamentales. El escultor nacional don David Lozano, es el autor de la estatua ecuestre en bronce del Mariscal de Ayacucho que se exhibe en esta plaza; y, el acto évico con que se inauguró, fué uno de los más resonantes que tuvo lugar en Lima durante el oncenio, no sólo por la calidad de las embajadas que concurrieron a él, contándose entre los asistentes el Presidente de Bolivia, Dr. Bautista Saavedra, el General Phersing, el General Justo, don Antonio Casco y otros no menos ilustres, sino también por el fervor patriótico que hubo de despertar en todas las clases sociales.

Plaza del Congreso.—Con el objeto de dar mayor realce al Palacio del Congreso, que durante el gobierno de Leguía fué objeto de ensanches y fundamentales reformas, se aprovechó de un terreno que quedaron sobrantes en la parte posterior del edificio para la formación de una plaza pública, la que en efecto se llevó a cabo. Esta nueva plaza tiene una configuración original. Ocupa una área que está

más bajo nivel que las calles que la rodean, de suerte que para llegar a ella hay que descender mediante escalinatas y ranflas practicadas por las calles de la caridad y Prolongación de Santo Tomás. Tiene como motivos ornamentales, jardines, faroles para alumbrado, muros de sostenimiento y balaustras de cemento en las terrazas altas que miran sobre la plaza.

Parque Universitario.—Cuando se hizo la prolongación de la avenida Piérola se reservó alrededor de 20,000 metros cuadrados de terrenos para la construcción de un parque público que denominaríase Universitario. En 1919 estos terrenos habían recibido algunas mejoras que distaban mucho del objeto a que estaban destinadas. Lo peor era que se habían convertido en especie de patio de estación ferroviaria, pues los cruzaban varias líneas de tranvías urbanos e interurbanos. En virtud de negociaciones equitativas con las EE. EE. AA., se logró el retiro de esas líneas que eran serio obstáculo para el arreglo y decorado de la plaza; salvado este inconveniente se ejecutaron pistas de concreto asfáltico en las calzadas que circundan su perímetro; aceras centrales y laterales de cemento; bancas y faroles monumentales y finalmente, se levantaron allí las estatuas de Bartolomé Herrera, del educacionista Sebastián Lorente y la magnífica Torre del Reloj que obsequió la colonia alemana en el Perú, con ocasión del primer centenario de la independencia.

Tanto la estatua, en bronce, de Bartolomé Herrera como la de Hipólito Unánue, en mármol, que ha sido colocada últimamente en el citado parque, fueron contratadas por Leguía con el escultor español don Manuel Piqueras Cotolf, con lo que quiso rendir público homenaje a la memoria de tan esclarecidas personalidades.

El Parque Universitario es un oasis abierto en la monotonía del macizo urbano que más carece de campos libres, y es por esta circunstancia, lugar de distracción para la sobrecargada población que habita en sus alrededores.

Plaza 8 de Setiembre.—La Avenida del Carácter que se extiende entre el costado izquierdo de la Alameda de los Descalzos y el Polígono de Tiro, remata en este último lugar, en una gran plaza que lleva este nombre y fué construída junto con aquella avenida, por el alcalde Ríos. Es un paseo de primer orden y está dotado de pistas de concreto, veredas de cemento, jardines, bancas y faroles de alumbrado. En la actualidad es muy concurrida por los oficiales y soldados que pertenecen a la Escuela de Transmisiones que funciona en un cuartel construído en terrenos adyacentes y por los numerosos tiradores que concurren al Polígono de Tiro; más tarde será, sin duda, el eje alrededor del cual girarán las urbanizaciones a formarse, en ese sector del distrito del Rímac.

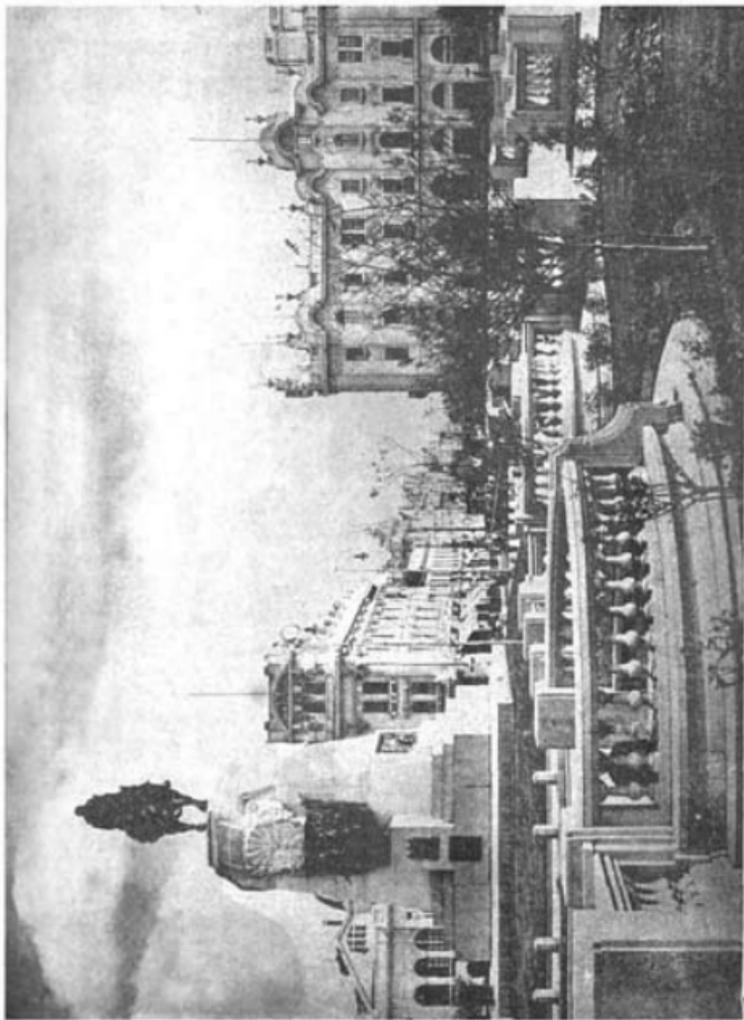
Plaza Dos de Mayo.—En 1919 el área libre que se conocía con el nombre que encabeza este epígrafe, era un pampón que por la cantidad de tierra y lodo que lo cubría y por el miserable aspecto de los callejones que le servían de marco, no merecía que se le comparara siquiera con alguna de las plazas pueblerinas de algún olvidado rincón de la sierra, lo que no era óbice para que allí se siguiera ofreciendo a la espectación pública el mejor monumento con que cuenta la ca-

pital de la República. Pero este contraste se hacía más duro si se considera que la llamada plaza "2 de Mayo" era por su ubicación, la antesala de la ciudad; y, es fácil darse cuenta de la penosa impresión que recibía el visitante al chocar de buenas a primeras, con el espectáculo nada edificante de un monumento conmemorativo de uno de los episodios más trascendentales del país, enclavado en un abandonado y sucio arrabal.

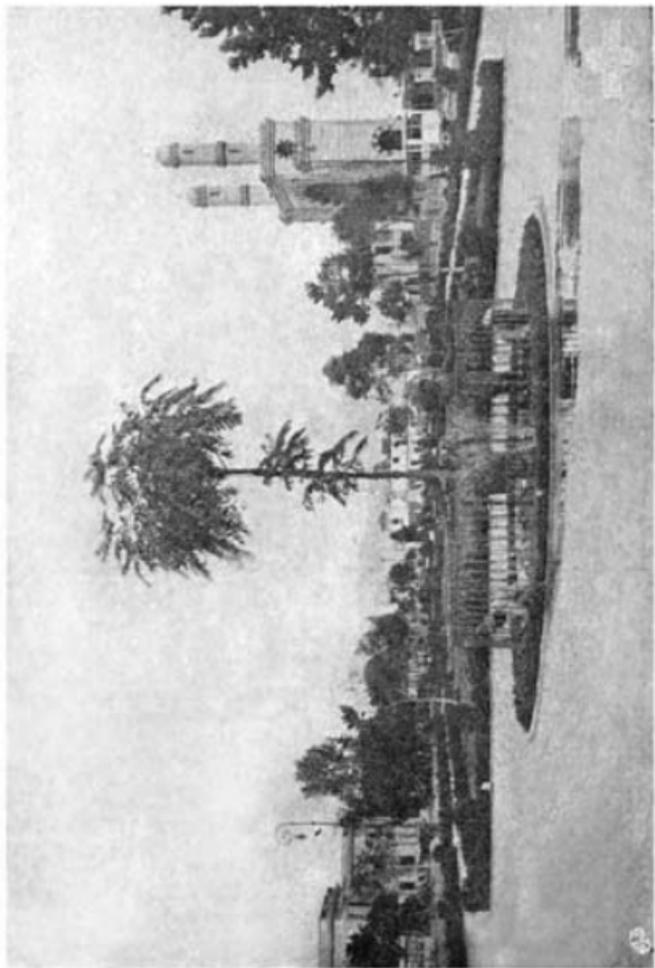
El conocido espíritu cívico de don Víctor Larco Herrera, alentado por la voluntad realizadora de Leguía, vino a salvar esta situación deprimente para el decoro de la ciudad. El filántropo nacional planeó la transformación total de la plaza y a ella dedicó no sólo ingentes capitales sino su más preferente atención. Mandó confeccionar los planos y presupuestos de los edificios que habían de sustituir a los inmundos callejones y los presentó a la consideración del gobierno para los efectos de su aprobación, sin perjuicio de solicitar la concesión necesaria, para expropiar los inmuebles del contorno.

De acuerdo con las disposiciones administrativas dictadas al efecto, Larco Herrera, previas las expropiaciones efectuadas a justa tasación, construyó los suntuosos edificios residenciales de tres pisos, que se ven ahora en rededor de la plaza. Por su parte, el gobierno cedió al concesionario fajas de terrenos con sus aires correspondientes, del área antigua de la plaza, a efecto de dar a ésta la forma circular que hoy tiene; implantó los servicios de agua y desagüe en la zona afectada por las obras, construyó el pavimento de concreto asfáltico en toda la extensión de la plaza y el Concejo de Lima corrió con la colocación de bancas de mármol y postes ornamentales de alumbrado, en la parte central de la plaza.

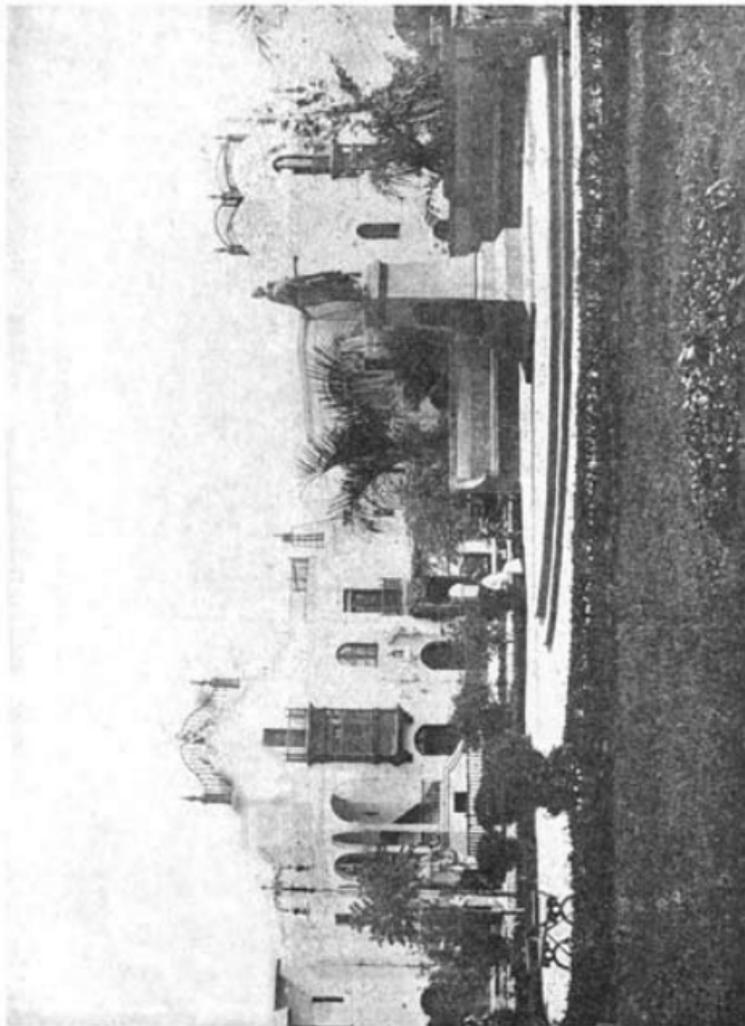
La plaza Dos de Mayo así reformada, es hoy timbre de orgullo de la ciudad y puede parangonarse con las mejores de su clase de Europa y América, y es, por la repercusión favorable que ha producido su mejoramiento, desde el punto de vista sanitario, social y económico, una de las más grandes obras públicas realizadas en Lima durante el gobierno de Leguía.



Plaza San Martín



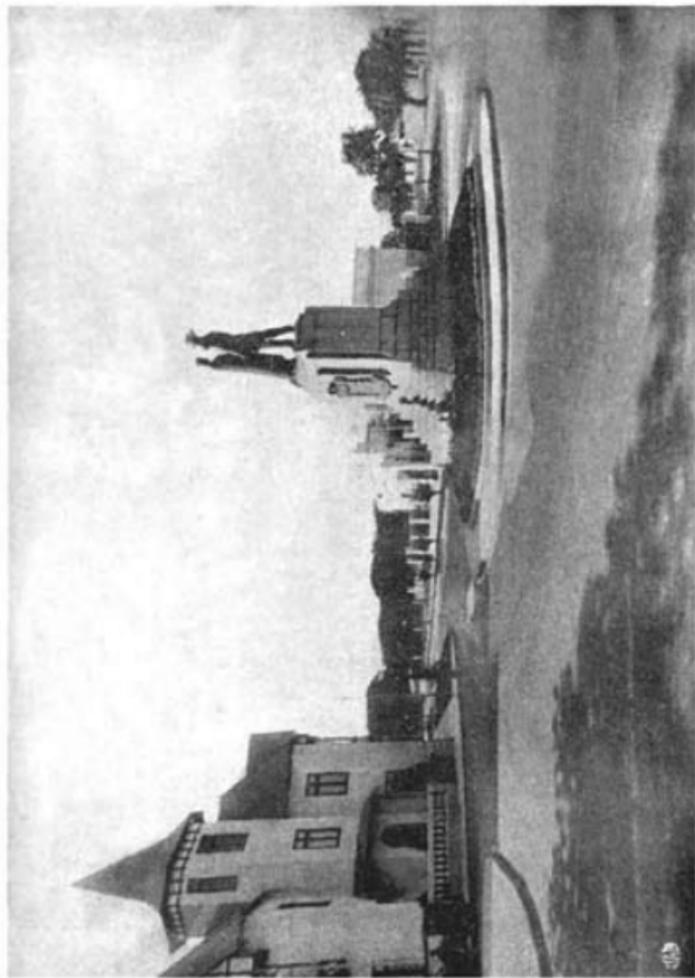
Plaza Jorge Chávez



Plaza Jorge Washington



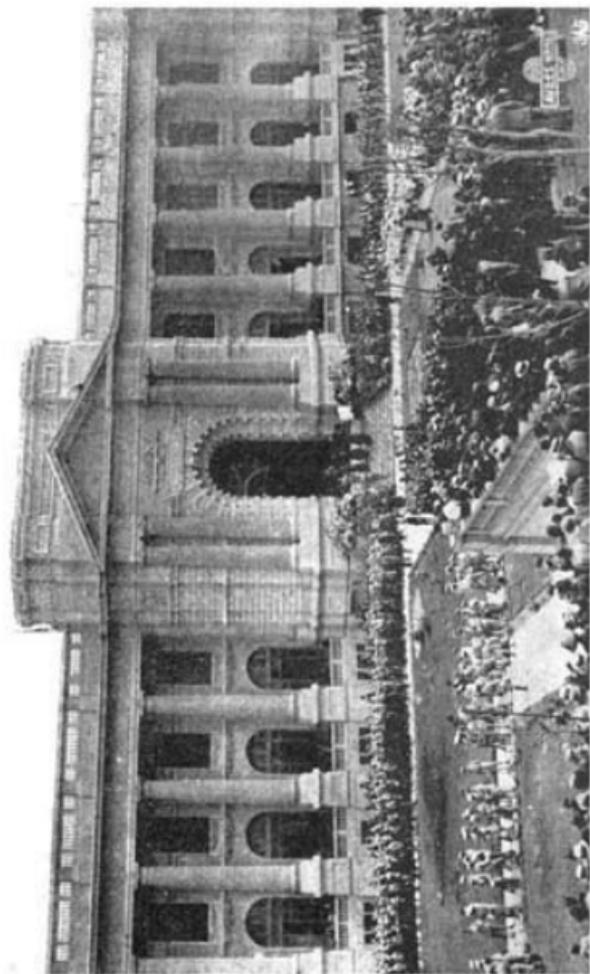
Plaza de la Libertad (Hoy Méjico)



Plaza y Monumento Du Petit Thouars



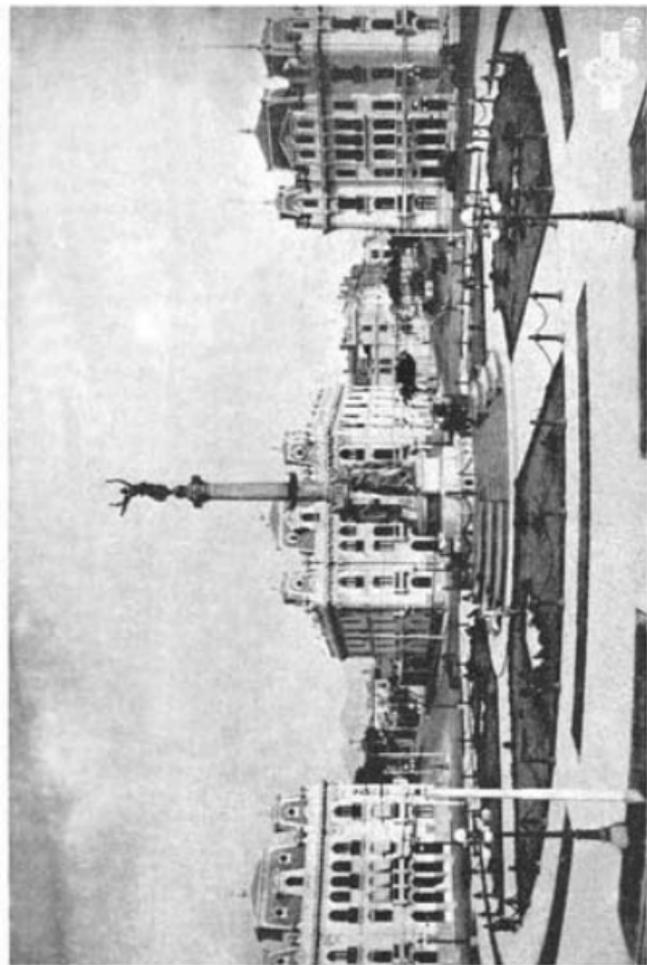
Plaza Mariscal Sucre



Plaza del Congreso



Parque Universitario



Plaza Dos de Mayo

Los Paseos Públicos

En capítulos anteriores se ha hecho mención acerca de los trabajos públicos que hubieron de emprenderse en varias plazas, avenidas urbanas e interurbanas, a efecto de convertirlas en auténticos paseos. Tal ocurrió con las avenidas Leguía, Alfonso Ugarte, Brazil y Progreso y con las plazas San Martín, Universitario, Jorge Chavez, Sucre y Libertad, que a su condición de áreas libres destinadas al tráfico y mejor aireación de la ciudad, unen la de ser, también, por efecto de las obras de utilidad y ornato efectuadas en ellas, lugares de solaz para peatones y automovilistas. Pero al lado de estos paseos, hay otros que merecieron de Leguía vivo interés, como ha de verse luego.

Alameda de los Descalzos.—En 1919 podía decirse de este paseo, que estaba en ruinas. La artística verjería de fierro que la adorna estaba en su mayor parte destruída por la oxidación y le faltaban varios paños; las estatuas y bancas de mármol habían sufrido desperfectos o desaparecido algunas; no habían jardines, en su lugar prosperaba una exhuberante vegetación; el surtidor de agua que existía al fondo se había malogrado, y las calzadas de sus costados continuaban, desde hace medio siglo, empedradas y cuajadas de baches y lodazales. Este espectáculo de abandono se hacía más sombrío con el ruín aspecto de las vecindades, como la Alameda de los Bobos, por la que discurría una acequia de albañal que era semillero de zancudos y madriguera de ratas, mientras que por el lado del Convento, el desfile cotidiano de la sordidez y de la miseria ambulante, imprimía contornos trágicos al escenario. Con la cooperación entusiasta de alcalde distrital de entonces, se procedió a la restauración de las verjas, estatuas, bancas y jardines; y, a fin de ponerla más al alcance del público, se construyó una pista de concreto en su contorno exterior para automóviles; se rellenó y aplanó la esplanada central y se hizo veredas y canales de concreto para riego de los árboles. Reanimado el paseo en virtud de estas mejoras, cobró, después, mayor realce con la constncción de la avenida del Carácter, que, entre otros beneficios, produjo la supresión de los asquerosos muladares de la Alameda de los Bobos y con la de otra pista de acceso al Club Revólver, costada también por el gobierno.

Parque Zoológico.—Este paseo cuya existencia arranca de mediados del siglo pasado, permanecía en condiciones absurdas. El público no tenía acceso a él sino mediante el pago de un arbitrio que se hacía efectivo en las ventanillas de la entrada, para con su producto atender al sostenimiento de unos cuantos animales que, hambrientos y tuberculosos, constituían la atracción del paseo; los caminos y pasarelas para peatones eran senderos desnivelados y terrosos; los hermosos ejemplares de palmeras reales se venían abajo llevándose de encuentro

a otros árboles o aplastando a los viandantes; arbustos y yerbas forman bosques infranqueables en determinadas zonas de su perímetro, y, lo que es el paso del automóvil a través de sus senderos, habríase considerado entonces como un verdadero sacrilegio.

Lo descrito anteriormente corresponde, poco más o menos, al estado en que lo halló Leguía en su primer período presidencial, durante el cual se inició el primer impulso renovador enderezado, más que todo, a convertirlo en verdadero jardín zoológico. Con tal objeto se enriqueció la fauna existente, importando fieras y otras especies de animales raros; se construyó jaulas de acero para alojarlos y se proveyó lo necesario en orden a la mejor conservación de jardines y árboles.

En 1921 y con motivo de las fiestas del centenario de la independencia, se lo utilizó como centro de atracciones populares, instalándose en sus terrenos sombrados de gras, variadas distracciones de factura americana, con el nombre sugestivo de "Lima Park". Puede decirse, que desde esa fecha, el Zoológico quedó abierto al público, sin trabas de ninguna clase.

Más tarde, el incontenible desdoblamiento de la ciudad hacia el sur y el aumento del tráfico que cada vez más se intensificaba a lo largo de la avenida Leguía, congestionando sus pistas que ya resultaban estrechas, impusieron la necesidad de conectar las pistas de la plaza de la Exposición con la avenida Du Petit Thouars a través de los jardines del Zoológico. Esta reforma no dejó de ser lamentada por quienes guardan un culto reverencial, porque sí, por las cosas que vieron en su adolescencia; pero se llevó a cabo el empalme utilizando para ello las alamedas de ficus que había en el interior del Parque, siguiendo, poco más o menos, el trazo de la avenida Du Petit Thouars. Se hizo algo más, la rotonda de palmeras reales de gran elevación que existe en el parque, fué pavimentada y escogida para erigir en ella la preciosa fuente de mármol y bronce que obsequió al Perú la colonia china, en ocasión del centenario de su independencia.

Los trabajos antedichos constituyen, pues, los más trascendentales que se hayan efectuado para transformar el Parque Zoológico en un paseo público moderno, y, no es aventurado concluir que nada de lo hecho antes ni nada de lo que pudiera hacerse más tarde, dentro de su recinto, podrá superarlos, ya que en adelante lo único que quedará por hacer razonablemente es el cuidado de sus jardines y la defensa de sus bellos y centenarios árboles.

Parque de la Reserva.—Ni tan grande que puede fatigar la visión prolongada del follaje, ni tan pequeño que no pueda brindar la sensación idílica que busca el espíritu cuando se pone en contacto con la Naturaleza, es este paseo, sin disputa, el mejor de Lima, y lo es, tanto por la hermosura del paisaje en que está ubicado, como por el admirable conjunto de creaciones arquitectónicas y artísticas que lo decoran.

Sobre una superficie de más de 16 hectáreas del antiguo bosque de Santa Beatriz, el talento artístico de Claudio Sahut, la fina sensibilidad de Alberto Jochamowitz y el arte de José Sabogal, han plasmado ese exquisito rincón de la Lima moderna que es suma y compendio de cuánto de grande y bello concibió y ejecutó el genio de Leguía, asistido por hombres preparados y laboriosos.

Los motivos decorativos del paseo consisten en una pérgola de cemento armado que ocupa el fondo de la perspectiva y por sobre cuyas terrazas altas verdea el follaje de gigantescos fresnos matizados por la policromía de bugambilias y bellísimas. Al pié de la pérgola susurra el agua en una fontana de azulejos sevillanos decorada con motivos escultóricos, sobre temas indígenas, simétricamente distribuidos en torno de la fontana, simulando surtidores; y, en el hemiciclo exterior, parterres de baldosas de piedra y bancas de azulejos, que invitan al descanso y a la contemplación. De este conjunto ornamental, llamado también Logia, arranca una anchurosa alameda con dirección hacia la plaza Sucre, a la que se desciende mediante escalinatas confortables y bien decoradas. A uno y otro lado de la alameda y al borde de las pistas de peatones, hay pergolitas provistas de bancas y colocados de trecho en trecho, grandes botijones de tierra cocida conteniendo manojos de geranios rellenos. Tanto en la faja central de la alameda como en otros sitios del Parque, hay macizos de flores de la estación, circulares y longitudinales, que alegran la vista y rompen la monotonía del gras. En otros lugares del Parque hay esculturas decorativas, y, merecen mención especial: la Huaca Ornamental, la Fuente de los Huacos, la Fuente de los Nocos, el Paseo de los Arcos, los Surtidores y el Cobertizo para automóviles.

Para hacer frente a los gastos, se señaló la renta proveniente de un arbitrio adicional sobre el arrentamiento semestral de los terreno calizos y arcillosos, establecido por la ley de 18 de mayo de 1906. Su costo no llegó a cuatrocientos cincuenta mil soles y fué inaugurado el 19 de febrero de 1929. Cabe destacar aquí el decidido apoyo que prestaron a la obra, los ministros Masías, Manchego Muñoz y Martirelli.

Acerca de lo que esta obra significa para Lima, es pertinente reproducir el siguiente párrafo del discurso que pronunció el ingeniero Jochamowitz el día de su inauguración: "Con la formación del Parque de la Reserva iniciáis, señor Presidente, una reforma urgente en nuestra capital. Siempre sufrió Lima de la escasez de jardines públicos; constantemente esta ciudad legendaria, que fuera, por espacio de tres siglos, la primera ciudad de la América meridional, fué una ciudad sin pulmones, pudiendo aseverarse que al desarrollo de su área urbana no correspondió nunca un aumento proporcional de vegetación. Nuestros ediles no tuvieron otrora en mente que debían inspirarse en el ejemplo de las poblaciones más adelantadas, a cuyo prestigio, como es notorio, contribuye en primera línea el encanto magnético de sus paseos. Mientras Viena dedicaba a plazas y parques el 25 % de su área, Londres el 20 % y París el 12 %, Lima no alcanzaba ni aún el 2 %. En hora venturosa quisistéis remediar y, en efecto, habéis remediado tal error, y satisfacer una necesidad apremiante. Desde hoy, Lima podrá exponer con justa satisfacción, sino con orgullo, ante los ojos de los extranjeras, este Parque, que no es inferior a los de Monceau y Montsouris de París ni a de Saint James de Londres, y que, en Sudamérica, ha de ser comparado con el bonaerense de Palermo, al cual no le irá en zaga en cuanto a belleza".

En 1932 tuvo lugar una segunda inauguración de este Parque y en ella se sustituyó su nombre original por el de La Mar. Es de suponer que los auspiciadores de tal acto, olvidaron que el paseo ya se había inaugurado oficialmente tres años atrás con asistencia del Cuerpo Diplomático y en ceremonia cuyo recuerdo perdurará agradablemente en quienes la presenciaron por el sugestivo programa de danzas y música estilizada que se ejecutó en la gran Logia del Parque. Debe suponerse, igualmente, que el cambio de nombre se hizo sin reparar en la circunstancia de que el nombre primitivo obedeció al designio patriótico de perennizar el sublime sacrificio de las reservas de Lima, en 1881, que sin municiones, sin preparación, sin esperanza de triunfo, fueron a las trincheras del último reducto a inmolarse serena y conscientemente; porque de no ser así, el cambio constituiría agravio inmerecido a uno de los actos colectivos del pueblo de Lima, en que demostró más sentido de responsabilidad, mayor contenido espiritual, afán de superación ante la desgracia y un anhelo de sacrificarlo todo antes que el honor.

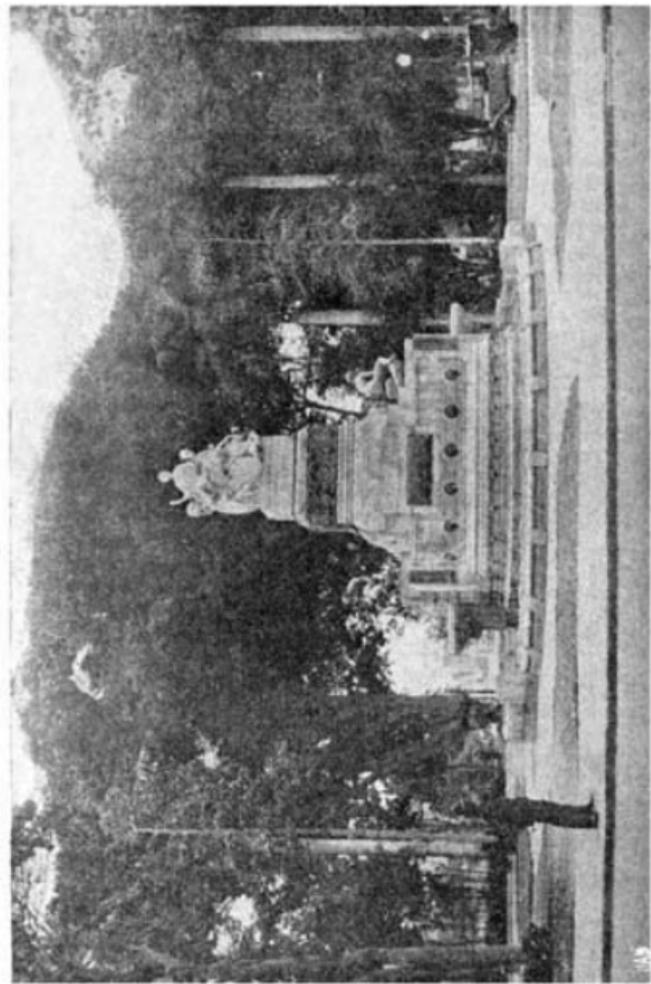
Ciertamente, el Mariscal La Mar, merece todos los homenajes del Perú. Sus servicios eminentes a la causa de la independencia y sus virtudes de soldado aguerrido y capaz, lo hacen acreedor a la gratitud nacional, y justo es que se le rinda los tributos a que tiene derecho, ya perpetuándolo en el bronce o ya bautizando con su nombre alguna otra obra pública importante.

Paseo de Amancaes.—Es conocida la fama tradicional de este paseo que en tiempos de la Colonia y en los primeros años de la República, fué escenario de divertimientos resonantes en que tomaban parte todas las clases sociales. La festividad de San Juan era la oportunidad escogida, y en ese día Virreyes, Oidores, Alcaldes Mayores y cuanto de notable tenía la tres veces coronada villa, desfilaron en calezas y piafantes corceles por las faldas del cerro y daban luego rienda suelta a sus gustos en comilonas, bailes y fanfarrías, y en que no se sabía qué admirar, si la retozona canción de guitarras o la cimbreante y donairoso silueta de las Tapadas o la sunculencia de los potajes y bebidas criollas. Leguía quiso resucitar esta fiesta y encontró en el alcalde Ríos su más fiel intérprete.

Al efecto, habilitáronse dos rutas, una de ida y otra de regreso con el fin de evitar la congestión del tráfico y los accidentes que ocurrían, a menudo, en el único camino que antes existía. La avenida Choquehuanca y la pista de La Tapada con muestras de ese empeño. En Amancaes, se restauró la capilla, se nivelaron los caminos, se limpiaron las pampas despojándolas de piedras y desmontes; y, para dotarla de comodidades y hacerla más atractiva, se proyectaba un canal de agua que sirviera para el riego de las pampas, la construcción de un teatro al aire libre y la de un restaurant de viandas criollas.

Las fiestas de Amancaes realizadas durante el oncenio, nada tuvieron que envidiar a las de antaño. Salvadas las distancias, revivió ante los deslumbrados ojos de los limeños, el mismo fausto, el mismo colorido, la misma vocinglería que caracterizó a las más sonadas de la época colonial. Pero, aparte del sentido eminentemente evocativo de éstas, Leguía aprovechólas para imprimir un vigoroso impulso a

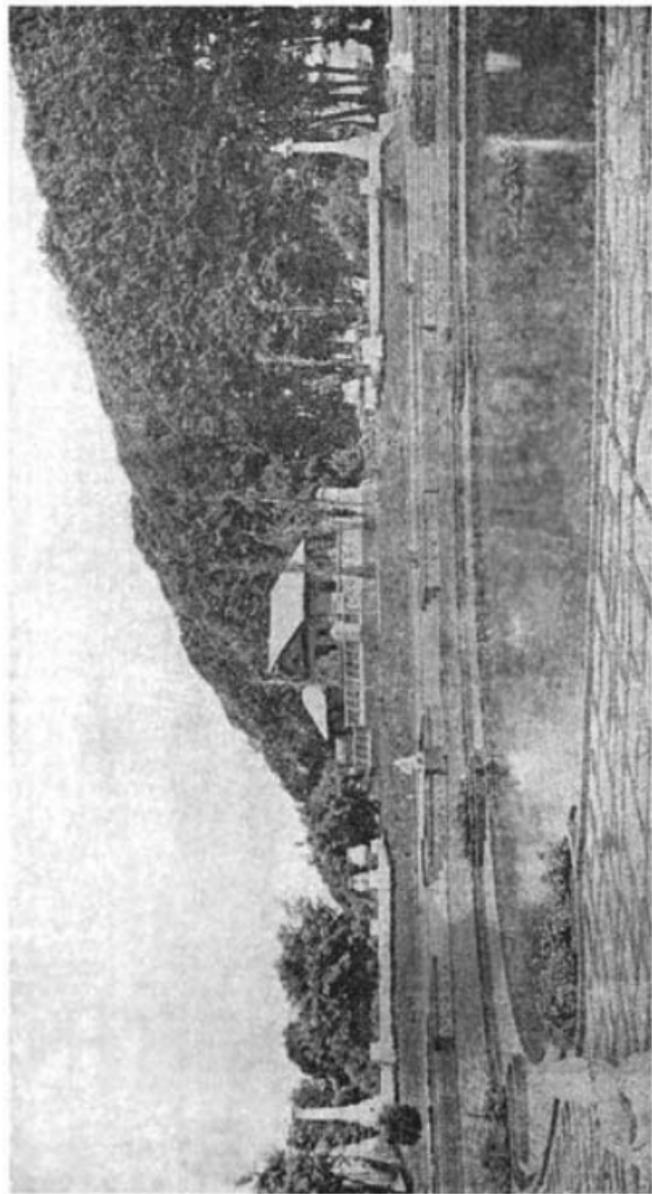
la música y bailes vernáculos, en proporciones antes desconocidas. Los concursos de música, canto y baile que tenían lugar, anualmente, en las pampas de Amancaes, revistieron, por virtud de este designio, el carácter de verdaderas fiestas nacionales en las que tomaban parte los más caracterizados cultivadores de aquellas expresiones del arte venidos de todas las regiones del Perú.



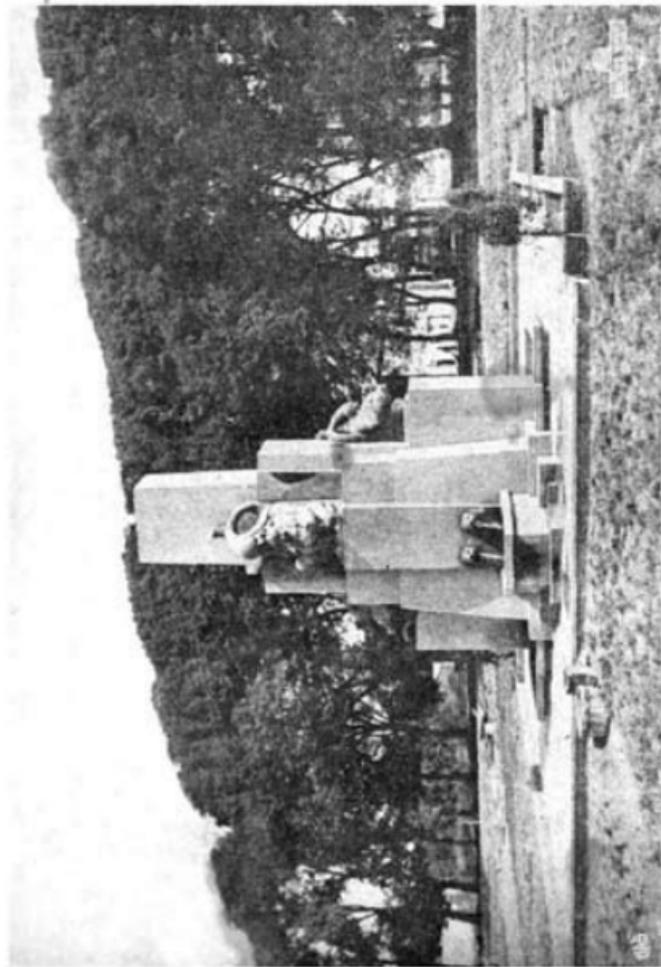
Parque Zoológico, con la Fuente china



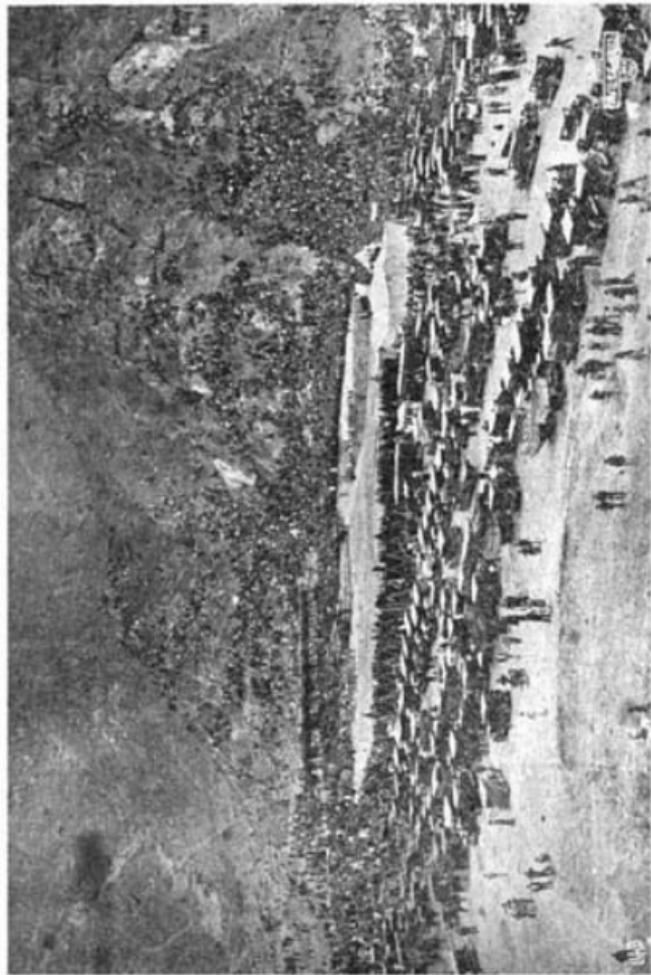
Parque de la Reserva. — Pérgola central



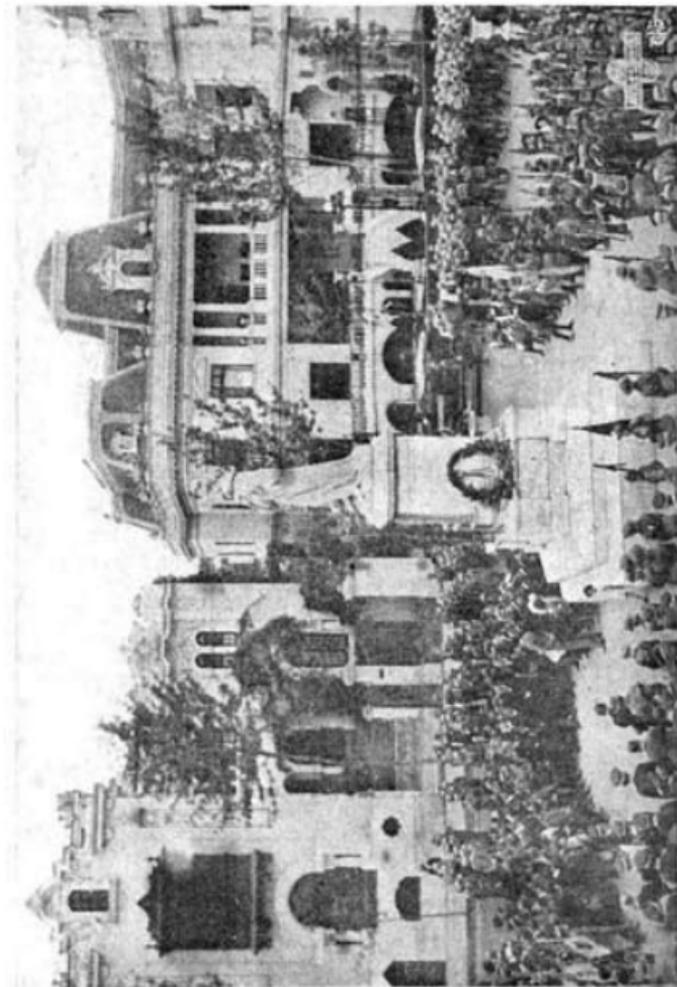
Parque de la Reserva. — Huaca ornamental



Parque de la Reserva. — Fuente de los huzcos



Paseo de Amancaes. — Fiesta de San Juan, 1927



Paseo Colón con los nuevos edificios

Los nuevos edificios públicos

En 1919 los locales que ocupaban los Poderes Públicos y las Instituciones de carácter oficial, eran inadecuados por su estrechez y deterioro, algunos de ellos como la Casa de Pizarro y el Palacio Arzobispal, continuaban en el mismo estado en que los vio el historiador Paz Soldán el año de 1861, quien en su Geografía del Perú, dice, acerca de la primera: "Lo que se llama **Palacio**, es una confusa, intrincada y heterogénea aglomeración de salones desproporcionados en sus dimensiones, salas y retretes de diferentes formas de construcción, que forman un verdadero laberinto" y en cuanto al segundo, afirma: "El Palacio Arzobispal, es de una muy triste y pobre fisonomía: apenas merece el nombre de casa de un hombre de mediana condición".

Leguía, desarrolló a este respecto un sorprendente plan de edificaciones públicas, sin precedente en la historia del Perú.

Palacio de Gobierno.—El calamitoso estado de ruina de este edificio hubo de agravarse con el incendio de sus compartimentos principales que tuvo lugar en vísperas casi de las festividades del primer centenario de la independencia nacional; pero este contratiempo dió oportunidad para que Leguía, comprobara, una vez más, su indomable energía y su contagiante optimismo, pues dispuso que sobre los escombros aún humeantes de Palacio, se levantaran los salones en que debía recibir a las Embajadas extranjeras y realizarse las fiestas oficiales del centenario. Y tal como lo quiso se ejecutó. Efectivamente, el 28 de Julio de 1921, esto es, tres semanas después del siniestro, tenía lugar una deslumbrante fiesta social en los regios salones construídos y decorados en los mismos sitios del antes destruído Palacio. Este episodio sirvió, también, como punto de partida para la restauración de la casa de Pizarro.

Se distingue perfectamente dos etapas en las obras de restauración. Una provisional, en que los trabajos son simples adaptaciones de la parte antigua del edificio a las nuevas necesidades del servicio, con materiales corrientes y con el deseo manifiesto de higienizarla, o imprevisiones decorativas de material ligero, llamadas a subsanar una necesidad urgente; y, otra definitiva, que comprende nuevas estructuras de material noble. Pertenecen a la primera, los compartimentos situados hacia la calle de Desamparados y el salón incaico, y son de la segunda, el grupo de nuevos edificios llamado también Pabellón Presidencial.

El salón incaico fué construído para las fiestas del centenario de la batalla de Ayacucho. Es un recinto de vastas proporciones, en cuyo decorado, el arquitecto español Piqueras Cotoñí, hizo una original amalgama de motivos incaicos y del renacimiento español, creando un nuevo estilo arquitectónico denominado neo-peruano. Tanto por

la originalidad del estilo empleado, como por el inmenso valor de los frescos y pinturas de Daniel Hernández y José Sabogal, que completan el decorado de este salón, es digno de que se le conserve como parte integrante del futuro Palacio de Gobierno, previa una reproducción de su estructura y de sus principales motivos ornamentales, a base de materiales nobles.

El Pabellón Presidencial es el conjunto de salones y compartimentos construídos entre los años 1924-1930 y comprende: la nueva fachada que da a la calle de Palacio; el vestíbulo, escalinata y gran hall de la entrada; el gran comedor colonial; el salón dorado, para recepciones; el salón de embajadores, el despacho presidencial, el del consejo de ministros, la sala de edecanes, las salas de espera para representantes y señoras; la antesala de azulejos, para caballeros; las oficinas de la secretaría, en el tercer piso; la terraza de azulejos, a continuación del salón dorado, para tomar té y el gran jardín sevillano. En la construcción de estos edificios se utilizó las mejores capacidades profesionales del país y del extranjero y se empleó los más nobles materiales de construcción. El notabilísimo arquitecto francés don Claudio Sahun, fué el autor de los planos y diseños y corrió a su cargo la dirección de los trabajos; el renombrado decorador veneciano, Mainella, pintó el salón dorado y los demás salones; el ingeniero Ricardo Valencia y el arquitecto Roberto Haaker, intervinieron en el estudio de los cálculos de resistencia y otros aspectos constructivos de la obra; los más celebrados artífices peruanos participaron en trabajos de modelado, vaciado, talla, carpintería, ebanistería y herrería; esculturas de Ramón Mateu y pinturas de Daniel Hernández, completaron el aspecto ornamental del nuevo Pabellón. De otro lado, los materiales empleados fueron: concreto armado, en la estructura; maderas de cedro y caoba, talladas, en las puertas, ventanas y techos; mármoles de Carrara, en pisos, escalinatas y columnas, de las que las cuatro que adornan el salón dorado son de una sola pieza cada una, no obstante su tamaño considerable; azulejos de Sevilla, en los zócalos, fuentes y blancas; fierro forjado y bronce, en los balaustres, bases y capiteles; palizandro y cocobolo, en los parquetes; pinturas finas y oro de 18 kilates, en la decoración mural.

El estilo adoptado es el colonial que tan bien sienta a la fisonomía de la ciudad y está en perfecta armonía con sus tradiciones arquitectónicas. Los trabajos estaban prácticamente terminados en agosto de 1930 y sólo faltaba la colocación de los mármoles y escalinata del hall que había llegado ya de Italia y estaban acumulados en el patio del Ministerio de la Guerra y algún detalle en la fachada que, igualmente, sólo esperaba su colocación adecuada. Pero este Pabellón, con ser el más grande esfuerzo que alguna vez se hubiera intentado en orden a la reconstrucción del Palacio, no era, sin embargo, todo lo que Leguía tenía concebido al respecto. Era apenas el primer paso de un programa que abarcaba su total restauración, siguiendo, más o menos, los lineamientos de lo hecho, para lo cual se disponía a emprender el segundo grupo de construcciones, que comprendía la capilla y una estructura monumental con frente a la Plaza de Armas, que sirviese de fachada principal. Se proyectaba en esta parte varios pisos con grandes ven-

tales a la plaza y una cúpula central. La primera planta y los zócanos estarían destinados a las oficinas del Ministerio de Hacienda, y los pisos altos, a salones de fiestas y recepciones de Palacio.

El Palacio de Gobierno, en su nueva sección, es uno de los más suntuosos de la América meridional y puede figurar sin desventaja al lado de los mejores de las grandes capitales europeas; y aquí, es pertinente anotar el hecho muy singular del que Leguía no sólo construyó el edificio que admira todo el Perú, sino que lo proveyó del mobiliario que hoy tiene, el cual fué mandado fabricar, especialmente, en la acreditada casa francesa Hochart, previo un estudio minucioso de los estilos a adoptarse y en concordancia con las características de los aposentos a que estaban destinados.

Palacio Legislativo.—Este edificio, en construcción, recibió un gran impulso. Funcionaba en él la Cámara de Diputados; pero en condiciones que dejaba mucho que desear. No tenía sino el salón de sesiones, algunas salas de comisiones, la cantina y el pórtico de entrada. En el régimen de Leguía se ejecutaron las siguientes obras: terminación de la fachada principal; construcción de las fachadas posterior y lateral que dan a la plaza del Congreso y a la calle de la Caridad, respectivamente; conclusión de la sala de pasos perdidos; edificación de un gran salón para el funcionamiento del Senado, cuya estructura está casi terminada, y el decorado y montaje de todos los compartimentos del Palacio.

En los trabajos del Palacio Legislativo se adoptó el plan de alojar en el mismo local a las dos ramas del Parlamento, con cuyo objeto se construyó en parte considerable de su área, el salón de sesiones, las oficinas y demás compartimentos indispensables para el Senado, y, a efecto de darle al edificio el realce necesario, se tuvo la idea de aislarlo de otras fábricas de propiedad particular, de suerte que se alzara sólo e imponente entre dos plazas y dos vías públicas. El propósito fué cumplido en su mayor parte con las expropiaciones y la plaza del Congreso efectuadas por el lado de la Prolongación de Santo Tomás, y con la nueva fachada lateral a la calle de la Caridad; faltando solamente la apertura de la calle por el costado derecho del edificio.

Palacio de Torre Tagle.—Cuando el Gobierno hizo la adquisición de esta mansión señorial, estaba muy desmejorada. Paredes cuarteadas, puertas desvencijadas, techos y pisos deteriorados, producían la impresión de una casa en camino de destrucción a corto plazo. Cuando se la habilitó para local del Ministerio de Relaciones Exteriores, fué que se emprendieron serios trabajos de restauración en todos sus compartimentos. Sería injusto olvidar el papel que jugó el canciller Alberto Salomón en dichos trabajos. Tomó a su cargo la restauración de la casa histórica con tanto cariño, con tan metucioso cuidado, que era frecuente verlo vigilando personalmente las labores, haciendo indicaciones en los más insignificantes detalles, preveyendo lo que pudiera alterar en algo la propiedad de un motivo ornamental o de alguna línea arquitectónica. En el celo y en las conocidas aficiones artísticas de Alberto Salomón, encontró Leguía, un habilísimo colaborador para dar cima a la obra de restauración de este edificio a la que dedicó su más vivo interés.

Muros, techos, pisos, barandales, puertas, ventanas y balcones fueron refeccionados o reemplazados con materiales de igual o mejor calidad que las que habían: las vigas y columnas fueron reforzadas para asegurar la estabilidad de la fábrica; el patio recibió nuevo pavimento de azulejos sevillanos y la fuente del mismo material que ostenta al centro, y en cuanto a montaje, puede decirse, que todo el mobiliario las pinturas, los tapices, las lámparas, los fanales y los objetos de arte que atesora la regia mansión, fueron adquiridos e instalados durante el oncenio. Para ello fué indispensable una sistemática e inteligente búsqueda de muebles coloniales y objetos de arte antiguos, en casas de familia de rancio abolengo o en establecimientos comerciales del país y del extranjero.

El Palacio de Torre Tagle, después de su restauración, despertó en el país, muy señaladamente en Lima, un entusiasmo admirativo por la arquitectura y mobiliario coloniales y fué tal su influencia que bien pronto se advirtió un verdadero renacimiento de ese estilo, que se hizo ostensible en las nuevas fábricas y en el montaje y decoración interior de innúmeras residencias particulares.

Palacio del Ministerio de Justicia e Instrucción.—Las diversas dependencias de este Ministerio funcionaban en locales de propiedad particular pagando fuertes alquileres y en un destartado departamento del Palacio de Gobierno. Se imponía un local propio, y entonces surgió el nuevo edificio que hoy se levanta en el Parque Universitario. Fué construído sobre la planta de la antigua Escuela Normal. Es una fábrica modesta; pero con la suficiente amplitud y comodidad para alojar las numerosas reparticiones de ese Ministerio.

Palacio del Ministerio de Fomento.—Esta repartición ministerial tenía como alojamiento provisional la planta baja del Palacio de la Exposición. El enorme radio de sus actividades que corría parejas con el enorme volumen de trabajos públicos que le estaban encomendados durante el gobierno de Leguía, determinó la idea de dotarla de un local propio. El que posee ahora, es un vasto edificio de cemento armado, de dos pisos y zócano y con capacidad para recibir otros, si así lo requieren las necesidades del servicio a que está destinado. Fué construído con fondos provenientes del arbitrio de rodaje que se hace efectivo en la Avenida del Progreso. Por su amplitud, solidez, confort y su magnífica ubicación, es uno de los mejores edificios públicos con que cuenta la ciudad de Lima.

Palacio Arzobispal.—La vetustez y desaseo del antiguo caserón que llevaba este nombre, era una de las vergüenzas de Lima. Ningún trabajo restaurativo cabía en él, todo era inservible, había que echarlo abajo. Y así se hizo. El Palacio que hoy se admira en la Plaza de Armas de Lima, es así un edificio nuevo desde sus cimientos pero construído siguiendo los lineamientos del estilo arquitectónico que predominó en la Colonia. El malogrado arquitecto Sahut y el ingeniero Enrique Mogrovejo, tuvieron intervención principalísima en la construcción de este edificio, el primero, como autor de los planos y dibujos de ornamentación, y el segundo, como ejecutor de los trabajos.

Los materiales empleados en su construcción como la piedra labrada, las maderas finas, los azulejos sevillanos, los bronce y már-

moles; la magnificencia de sus dos balcones tallados que miran a la Plaza de Armas, su imponente fachada principal y el valioso mobiliario de sus vastos salones, hacen de este Palacio uno de los más sugestivos ornamentos con que Leguía quiso dotar a la capital del Perú.

Quinta de Presa.—Conocida más comunmente con el nombre de La Perricholi, fué adquirida por el gobierno, en vista del imponderable valor evocativo que tiene de la Lima galante y sensual que floreció en los tiempos versallescos del Virrey Amat. El edificio fué cuidadosamente restaurado, reproduciendo con rigurosa exactitud los trazos, arquitectónicos y detalles decorativos que predominaron en la antigua mansión. Leguía, tuvo el propósito de convertirla en un Museo Colonial, con cuyo objeto hizo las gestiones del caso tendientes a la adquisición de las ricas colecciones del anticuario Corbacho y a reunir allí los objetos de ese carácter existentes en los otros museos. Y mientras adquiriera forma dicha iniciativa, dispuso alojar en los edificios laterales de la Quinta, al Escuadrón de la Guardia Civil, lo que dió margen para que se realizaran en todos sus compartimentos, trabajos sanitarios de gran magnitud, consistentes en canalización de acequias, instalación de agua potable y pavimentación de patios, pasadizos y caballerizas.

Panteón de los Próceres.—No había en Lima, como en otros países, un recinto exclusivamente reservado a guardar los restos mortales de aquellos hombres que en vida alcanzaron la gratitud nacional en virtud de sus sobresalientes hechos. Es verdad que antes se había erigido una cripta en el Cementerio General para que reposaran allí los despojos de los patriotas que secubieron en la guerra del Pacífico; pero carecían de una mansión adecuada los restos de los varones que se sacrificaron en las luchas de la independencia o que ilustraron con su talento y sus virtudes públicas, los fastos nacionales. Esta necesidad fué satisfecha por Leguía, con la transformación de la antigua Iglesia de San Carlos, en Panteón de los Próceres.

Los trabajos de adaptación verificados en la Iglesia consistieron en una gran cripta de cemento armado, construída en el subsuelo, después de grandes excavaciones hechas a más de ocho metros de profundidad. La cripta y los sarcófagos están revestidos de mármoles y bronce y la decoración mural ostenta delicados trabajos de mosaico. El interior de la iglesia fué objeto, igualmente, de reformas importantes. Se calzaron y resanaron los muros; se colocaron zócalos de azulejos; se restauraron algunos retablos; se colocó pavimento de mármol en el piso; se decoraron los ventanales con vitreaux ornamentales y se colocaron bustos de Bolívar y San Martín en dos hornacinas especialmente construídas.

El Panteón de los Próceres es hoy uno de los monumentos públicos que hace honor al Perú. Fué inaugurado el 10 de diciembre de 1924.

Museo Bolivariano.—La vieja residencia de los virreyes del Perú y ocasional alojamiento de los libertadores San Martín y Bolívar, en la Magdalena Vieja, fué adquirida por Leguía de sus propietarios los señores Montani y convertida después en el Museo Bolivariano que todos conocen. Para las fiestas del centenario de la independencia, se inauguró la parte histórica de la vieja mansión convertida en Museo,

con una valiosa colección de documentos originales, muebles, utensilios, trajes y otros objetos de uso personal del Libertador, que llamó justamente la atención de las embajadas que asistieron a la ceremonia inaugural. Pero Leguía, ferviente admirador de Bolívar, no se sentía satisfecho con la fundación del museo dentro de los estrechos marcos de la antigua casa de los Montani. Quería algo más solemne y grandioso, digno del héroe a que estaba destinado y no reparó en gasto alguno para objetivarlo. En efecto, dispuso su ensanche mediante la compra de la casa vecina que se suponía fuera parte integrante de la primitiva Quinta, y después de un minucioso estudio de planos y presupuestos, mandó se ejecutaran los trabajos en la sección nueva. Estos trabajos consistieron en la construcción de inmensos salones, galerías, patios y jardines y de una fachada con frente a la plaza. Finalmente, para el funcionamiento del Congreso Bolivariano, que debió haberse celebrado en Lima en diciembre de 1930, se levantó en la parte posterior de la Quinta un grupo de edificios de ladrillo y cemento que ha quedado abandonado.

El actual Museo Bolivariano es, por la amplitud de sus galerías y salones, por la riqueza de los tesoros que guarda, —pues cuéntanse entre otros documentos célebres de la historia americana, el acta original de la capitulación de Ayacucho y la más completa iconografía del Libertador—, y por los recuerdos que suscitan muros y rincones legendarios, uno de los más emocionantes homenajes que el Perú ha rendido al Libertador. Se inauguró el 1º de agosto de 1921.

Museo Arqueológico.—Este original e imponente edificio, levántase en la avenida Alfonso Ugarte a inmediaciones de la Plaza Dos de Mayo. Fué de propiedad del filántropo don Víctor Larco Herrera, quien poseído de un auténtico nacionalismo empleó los mejores años de su vida en reunir la más variada y completa colección de objetos de alfarería, tejidos, platería, etc., pertenecientes a las diversas civilizaciones preincaicas e incaicas que prosperaron en la costa y sierra del antiguo Perú, y para patentizar aún más su admiración por aquellas culturas pretéritas que tanto dicen del grado de adelanto a que llegaron los antiguos peruanos, la instaló en el edificio de estilo Thiahuanaco que hoy admiramos en una de las más bellas avenidas de la capital.

Leguía comprendió que una tan valiosa colección arqueológica debía ser patrimonio del Estado y estar al servicio de la cultura popular, y tal como lo concibió, lo ejecutó. Gestionó ante su propietario la compra del Museo por el Estado y una vez perfeccionada la operación, cuyo precio de venta fué de dos millones de soles, abriéronse sus puertas al público con motivo de las fiestas del centenario de la independencia.

Museo de la Breña.—Leguía que a sus grandes dotes de estadista unía la de ser un fervoroso admirador de los auténticos valores nacionales, quiso honrar en forma extraordinaria al héroe de la Breña que con Grau y Bolognesi forman la más gloriosa trilogía de guerreros que inmortalizaron la infausta contienda del 79. Al efecto, invistió a bizarro militar con el bastón de Mariscal y para asegurarle una ancianidad decorosa, hizo construir en la tercera cuadra de la avenida Leguía un edificio destinado, mientras viviera, a su casa habitación; y después de

su muerte, al Museo en que deberían reunirse los trofeos, armas, uniformes y cuanto tuviera relación con aquella legendaria resistencia al ejército invasor, conocida con el nombre simbólico de la Breña. Desgraciadamente, el Mariscal Cáceres falleció antes de que se terminara el edificio, quedando incumplido por consiguiente el delicado homenaje que Leguía quiso tributar al viejo Mariscal.

El edificio de que se trata es un severo palacete de sobrias líneas arquitectónicas y dotado de amplios salones, patios y jardines. La fachada consiste en un pórtico sostenido por una columnata de orden corintio y en la parte superior un parapeto de paños rectangulares. En el paño central que mira a la avenida Leguía, se hizo colocar un cuadro de mosaicos de grandes dimensiones, especialmente mandado hacer en Venecia, en el cual se reproduce el acto solemne en que el Presidente Leguía entrega el bastón de Mariscal, al General Cáceres. Manos inconscientes movidas por una perturbada afección de un determinado momento político, han cubierto con espesa capa de barro esta preciosa obra de arte, como si el oscuro móvil que lo originó y el innoble material con que hubo de perpetrarse, pudieran borrar el recuerdo de ese hecho histórico e impedir el discernimiento justiciero que la posteridad hará del más insigne mandatario y del más heroico soldado que ha tenido el Perú. Felizmente, la presencia en ese local de los beneméritos soldados que integran la Sociedad Fundadores de la Independencia y Vencedores del 2 de Mayo, celosa guardadora del decoro y de las glorias militares del país, hace concebir la muy fundada esperanza de que no consentirán que prevalezca por más tiempo el acto de barbarie practicado en el cuadro de mosaicos, ya que tal acto envuelve, en último término, un ultraje al Mariscal Cáceres, uno de los preclaros exponentes de la familia militar.

Museo Raymondi.—Es conocida la obra científica llevada a cabo por el sabio naturalista don Antonio Raymondi, que exploró todo el país, confeccionó el mejor mapoteca del Perú y formó una valiosa colección de objetos pertenecientes al reino mineral y a la flora y fauna de todas las regiones del país. Pues bien, Leguía echó las bases del Museo Raymondi con ese apreciable bagaje, instalándolo provisionalmente en la planta izquierda del Palacio del Ministerio de Fomento como homenaje de gratitud al sabio por los invaluables servicios que rindiera en vida a la cultura científica nacional y como lección objetiva de las incalculables riquezas con que la naturaleza dotara pródigamente al Perú.

Esta instalación era, empero, provisional. El Museo Raymondi, según los designios de Leguía, debería constituir un magnífico palacio y para cuya realización creó los fondos necesarios y dispuso la confección de planos y presupuesto.

Museo de Arte Moderno Italiano.—La prestigiosa colonia italiana residente en el país, obsequió al Perú, con motivo del primer centenario de su independencia, el valioso Museo de este nombre. Para la realización de este homenaje el Municipio de entonces cedió el área en que está ubicado, que es uno de los sitios más interesantes del Parque Neptuno, y el gobierno ejecutó las obras de arreglo y embellecimiento de sus alrededores. El Museo es un verdadero cofre de pinturas

y esculturas escogidas de artistas italianos, cuyos nombres son ya prestigios consagrados del arte moderno italiano. Pero si el contenido del cofre suscita la justa admiración del visitante, el cofre mismo es un dechado de elegancia y constituye por sí solo un motivo ornamental de primer orden.

Escuela de Bellas Artes.—Leguía, en el gobierno fué un auténtico Mecenas cuyas manos pródigas estaban siempre dispuestas a colmar de honores a los altos valores espirituales que sobresalieran en las ciencias y en las artes. Si la finalidad de este folleto no estuviera circunscrita a la idea de ofrecer al público una relación escueta de las incontables obras de utilidad pública que hizo para transformar y embellecer Lima, cabría aquí la inserción de un capítulo en que habría de hacerse el inventario de los actos gubernamentales de Leguía en favor de los hombres de pensamiento y artistas. Basta recordar que alentó y apoyó a poetas de la jerarquía de Chocano; a cantores como Alejandro Granda y Lucrecia Sarria; a pintores como Daniel Hernández y José Sabogal; a escultores como David Lozano, Piqueras Cotolí, Ocaña y otros; a pensadores como Manuel González Prada y Cornejo; a sabios como Julio Tello y Godofredo García.

Es natural que un hombre como Leguía, que tenía especial predilección por los cultivadores de las bellas artes dirigiera también su atención a la Escuela donde se forman las nuevas generaciones de artistas, a fin de dotarla de las comodidades y decoro indispensables en locales de esa clase. Y así lo hizo.

Los viejos claústros de la calle de San Idelfonso en donde funciona la Escuela de Bellas Artes, fueron objeto de fundamentales reformas. Construyéronse nuevos salones, reparáronse los antiguos, y galerías y jardines recibieron mejoras de importancia. Se construyó nueva fachada a la calle del Colegio Real, en la cual es dable contemlar un nuevo aspecto del estilo arquitectónico cultivado por el escultor Piqueras Cotolí.

Edificio Ensanche del Correo.—El local del Correo mandado construir por Piérola, no satisfacía ya las necesidades de los servicios postal, telegráfico y radiotelegráfico de la República, que en los últimos años se habían incrementado notablemente. Se imponía su ensanche y para ello fué menester la expropiación de las fincas vecinas que existían en las calles del Correo y del Pescante y la faja de terreno que ocupa actualmente el Pasaje Carmen. Los edificios de ensanche construídos en el oncenio, abarcan desde el costado derecho del antiguo Correo y dando la vuelta por la calle del Pescante se extienden por todo el lado sur del indicado Pasaje. Es un bloque de sólidas construcciones de cemento armado y ladrillos, de carpintería fina y en las cuales se han consultado las condiciones requeridas en locales de este género. Con los ensanches efectuados, los varios servicios que están centralizados en el local del Correo, han regularizado sus tareas y están en aptitud de rendir resultados muy eficientes.

Pasaje Carmen.—Estrechamente vinculada con los trabajos de ensanche del Correo, es esta galería de tráfico público que comunica la calle de Palacio con la del Pescante. Su apertura se hizo conjuntamente con las obras de ensanche y en ella intervinieron el arquitecto don

Raúl María Pereyra y los ingenieros don Juvenal Monge y don Luis Razzeto, el primero como autor de los planos y los segundos, como ejecutores de los trabajos.

Esta galería, la única de su género en Lima, es una construcción sólida, de armoniosas líneas arquitectónicas y de una bella perspectiva. Consta de un pasaje de seis metros de ancho, pavimentado con grandes lozas de mármol blanco de Carrara; a los lados, edificios de dos pisos magníficamente decorados y en lo alto, cubriendo el pasadizo, un techo de cristales blancos. La cubierta de cristales forma al centro una cúpula de este mismo material que dá al pasaje mayor solemnidad. Para salvar la diferencia de nivel que existe entre la calle del Pescante y la de Palacio, se ha practicado en el extremo correspondiente a esta última, una escalinata confortable de mármol blanco. Tanto en el subsuelo de las oficinas del correo que quedan al lado sur del Pasaje, como en el del Pasaje mismo, se han construido zótanos que actualmente sirven de almacenes y depósito de materiales de los ramos de Correos.

El Pasaje Carmen es por su hermosa factura y su privilegiada ubicación, un motivo ornamental de primer orden y puede exhibirse sin desventaja al lado de otros análogos que adornan a algunas ciudades de América.

Estanco del Tabaco y Estanco de Alcoholes.—El macizo de vastas construcciones que se divisa desde lejos, en la margen derecha del Rímac, son los nuevos establecimientos construídos durante el oncenio para el alojamiento de oficinas, talleres y depósitos de los ramos de tabacos y alcoholes que antes funcionaban en locales de propiedad particular bajo condiciones muy deficientes. Estos edificios son de concreto armado y ladrillos, de los cuales el destinado al Tabaco tiene hasta tres pisos. Están, dotados de correctos servicios sanitarios y de los adelantos que se exigen en locales de esta naturaleza. Fuera del objeto específico para que fueron construídos, han servido para modernizar los barrios bajopontinos, higienizando la enorme área en que están situados y sus alrededores que antes eran muladares, valorizando las propiedades adyacentes y embelleciendo esa margen del Rímac que ahora está transformada en un florido malecón.

Hospital del Niño.—El soberbio edificio que se yergue a la altura de la quinta cuadra de la avenida del Brasil, es el nosocomio destinado a la asistencia hospitalaria del niño. En esta obra hay que ver el vivísimo interés que Leguía tuvo siempre por la infancia, a la cual dispensó durante su gobierno muchos beneficios entre los que se cuenta este hospital de incalculable trascendencia social. Antes de la construcción de este establecimiento los niños enfermos pertenecientes a las clases menos acomodadas de la sociedad, iban a los hospitales de adultos, donde aparte de que eran deficientemente atendidos contraían muchas veces enfermedades de éstos a causa de la promiscuidad en que eran tratados. Esta lamentable situación vino a corregir el nuevo hospital, en el cual además de las secciones gratuitas, existen otras de paga para los niños cuyos familiares sean de condición económica holgada.

Por lo demás, el edificio es de estructura sólida en que el cemento y el ladrillo han entrado como materiales de construcción. Sus servicios sanitarios son inmejorables. Hay en su acabado y en los detalles de su decorado, buen gusto, comodidad y confort. Además, está provisto de instalaciones de radiografía e instrumental de cirugía de los más perfeccionados; de muebles, ropa de cama, servicios de mesa, de cocina, mantelería y utillaje, mandados confeccionar expresamente y de superior calidad.

Este Hospital, es único en su género en el Perú y es exponente de nuestros progresos en materia asistencial.

Stadium Nacional.—Sobre una área de más de 60,000 metros cuadrados del antiguo fundo de Santa Beatriz, levántase este magnífico campo de deportes a cuya construcción y perfeccionamiento dedicó Leguía su más solícito apoyo. Con visión clara de los sorprendentes avances del deporte y de la saludable influencia que él ejerce en la formación y vigorizamiento de la juventud, no trepidó en dedicar uno de los más extensos y valiosos lotes de terreno de propiedad del Estado para tan laudable fin y no contento con donación tan generosa, le dispuso un constante apoyo para la construcción de los edificios y anexos del establecimiento. A base del pabellón central de las tribunas de primera clase, obsequio de la colonia británica residente en el país con motivo del centenario de la independencia nacional, fueron construídos por el gobierno: las tribunas laterales, las de segunda clase; los camarines con todos sus servicios higiénicos, los campos de football, los de basquet ball, la cancha de tennis, las pistas de atletismo, los muros del contorno, los jardines, las veredas y los trabajos de agua y desagüe y canalización de acequias.

El Estadium Nacional de Lima, por su magnitud y por los diversos campos de deportes con que cuenta, es, sin disputa, el mejor de la costa meridional del Pacífico.

Jockey Club de Lima.—Fué tradicional la afición de Leguía por las carreras de caballos y en este sentido puede decirse que nadie en el Perú hizo, tanto como él para fomentar en el país este deporte, ya como particular, formando el mejor stud e i portando los más finos ejemplares de caballos de pura sangre, o yá como gobernante, pensando al Jockey Club protección generosa. Casi todo lo que tiene el Jockey Club lo debe a Leguía, desde la donación de grandes extensiones de terrenos hasta la concesión de valiosos premios. En los últimos tiempos mandó ejecutar dos importantes reformas. El ensanche y nuevo trazado de la pista de carreras y la construcción del Pabellón Presidencial, que se levanta al costado derecho de las tribunas de primera clase. Asimismo, el pórtico de entrada, las veredas, las pistas para el tráfico de vehículos, la formación de jardines y la implantación de los servicios de agua y desagüe en todos los compartimentos del local, pertenecen a la época de Leguía.

Nueva Escuela de Agricultura en La Molina.—A raíz de la urbanización del fundo Santa Beatriz, la antigua Escuela de Agricultura que funcionaba en él, quedó prácticamente bloqueada; sin campo de experimentación, sin la independencia necesaria a sus actividades se redujo casi a los estrechos límites de su local, que tampoco reunió

condiciones adecuadas. En este trance, Leguía concibió la idea de trasladar la Escuela a alguno de los valles próximos a la capital en donde pudiera desarrollar sus actividades, ampliamente, sin la amenaza de las urbanizaciones que invadían los terrenos de cultivo de los alrededores de Lima, y con tal objeto, designó una comisión de ingenieros agrónomos encargada de escoger el sitio que fuera más apropiado. Dicha comisión opinó que el fundo La Molina era el indicado por la bondad de sus tierras, su cercanía a Lima y por la circunstancia de estar ya funcionando en parte de él, la Estación Experimental Agrícola. De acuerdo con esa opinión autorizada se adquirió, aproximadamente, 203 hectáreas del citado fundo y luego se procedió a la confección de los planos y presupuestos de la futura Escuela.

El proyecto comprendía la construcción de una veintena de pabellones en los cuales deberían instalarse los salones de estudios, los laboratorios para análisis de abonos, tierras, aguas, alcoholes y productos derivados de la industria agrícola; los alojamientos del alumnado y profesores. Tendría jardines botánicos, industrial y ampelográfico; viveros de árboles frutales y de ornamentación y campos de ejercicios físicos.

De este vastísimo proyecto cuya cabal ejecución representaba una inversión de tres millones de soles, se logró terminar: el pabellón del internado, el de la administración, el de química, el de botánica, la casa del director, la de los profesores, la planta de agua potable, la planta de bombeo para el desagüe, las tuberías de agua y desagüe, la instalación de alumbrado eléctrico y una avenida de acceso al plantel, de más de un kilómetro de longitud, pavimentada con concreto. En las postrimerías del gobierno de Leguía, se estaban dando ya los pasos necesarios para que la Escuela comenzara a funcionar en su nuevo local a partir del año escolar de 1931, propósito éste que ha sido cumplido por el actual gobierno, en el curso del año próximo pasado.

Por la parte terminada hay que juzgar lo que será en un futuro cercano la Escuela de Agricultura del Perú. La ubicación escogida, sus pabellones de sólida estructura, de sencilla y elegante arquitectura, en la cual hay reminiscencias del arte colonial español y del agradable confort británico, la amplitud de sus terrenos de cultivo, las espléndidas instalaciones de la Estación Experimental Agrícola, que son parte integrante de ella, hacen que la nueva Escuela de Agricultura sea sino el primero, por lo menos uno de los mejores establecimientos de su género en América del Sur.

Es de justicia recordar al arquitecto Sahut que en esta obra como en otras, puso a prueba su incomparable arte, así como a la Compañía General de Constructores del Perú S. A., que corrió con la ejecución de los trabajos.

Futura Ciudad Universitaria.—No parece fuera de lugar referir aquí el proyecto que Leguía planeaba para acometer la construcción de la Ciudad Universitaria en el resto del fundo La Molina, estimulado, tal vez, por el éxito alcanzado en ella con la plantificación de la Escuela de Agricultura y la Estación Experimental Agrícola, que por cierto constituían puntales de gran valía en orden al proyecto en gestación. Empero, esta iniciativa no era nueva sino en cuanto a la ubicación que

se quería dar a la proyectada Ciudad Universitaria, pues ésta ya la había concebido Leguía mucho antes y dado el paso decisivo para su realización, cediendo más de 200,000 m². de terrenos en la urbanización de la antigua Escuela de Agricultura. Mas, el gigantesco desarrollo alcanzado por las urbanizaciones de Santa Beatriz, Lobatón y Jesús María, hicieron perder a esos terrenos su condición de suburbio que se tuvo en cuenta para destinarlos al objeto de que se trata; y, ya sea esta circunstancia y quizás también el ejemplo de otros países más adelantados, que han preferido fundar sus universidades lejos de las grandes urbes, hicieron que Leguía diera en esto un cambio de frente y que encaminara sus esfuerzos a la consecución de uno de sus más acerbados ideales, en la nueva ubicación escogida. Para ello habrían de construirse en los terrenos sobrantes de La Molina, sendos edificios destinados a las Facultades y Escuelas Especiales, dotados de cuantos adelantos y comodidades son usuales en las mejores universidades del mundo, conservando cada una su individualidad pero formando entre todas, junto con los edificios ya construídos de la Escuela de Agricultura, una gran unidad moral y física, un foco central de cultura científica y literaria del país, vale decir, la Ciudad Universitaria del Perú. Y la idea era de fácil realización. Existía el terreno preparado. La Escuela de Agricultura con sus instalaciones de agua potable y desagüe, susceptibles de apropiados ensanches, era un paso avanzado en este camino; y, acertadas operaciones financieras a base de los inmuebles que ocupan las diversas dependencias de la Universidad de San Marcos y las Escuelas Especiales, y la venta, en lote, de los terrenos cedidos a la Universidad en la urbanización de Santa Beatriz, habrían asegurado plenamente la construcción de los edificios y demás compartimentos de la futura Ciudad Universitaria.

Palacio de Justicia (en construcción).—Una de las cosas que abochorna y hace desmerecer la cultura limeña es el vetusto y antihigiénico local en que funciona el Poder Judicial, carente de los más elementales requisitos de decencia y ornato. En el grandioso plan de transformación de la ciudad de Lima que Leguía llevó a cabo, no podía dejar de satisfacer la necesidad urgente de reemplazar el viejo caserón de la calle de la Aduana por otro que estuviera de acuerdo con la dignidad de la Justicia. Al efecto creó las rentas con que deberían atenderse a los trabajos y a las expropiaciones necesarias, y una vez que estuvieron listos los planos y presupuestos, contrató la obra con una conocida firma constructora, encomendado su inspección y control, a ingenieros al servicio del Estado.

El proyecto a ejecutarse es un calco, en menor dimensión, del renombrado Palacio de Justicia de Bruselas, sobre una área de cerca de seis mil metros cuadrados, que es parte de la antigua Cárcel de Guadalupe, uno de los más inmundos chiribitiles que tuvo Lima y parte de varias fincas de propiedad particular que fueron expropiadas a justa tasación, con el concurso del Concejo Provincial. Los trabajos comenzaron con mucho entusiasmo y se emplearon grandes excavadoras, maquinarias e implementos especialmente importados para la obra. Al fenecer el gobierno de Leguía, estaban terminados los zótanos, la pri-

mera planta y gran parte del segundo piso. La estructura empleada es cemento armado y en el acabado debía usarse materiales de superior calidad, como mármoles, maderas talladas, bronce, y oro y pinturas finas en la decoración mural. La fachada principal del edificio debía levantarse sobre la proyectada Plaza de la República, que también se llevaba a cabo en parte de los terrenos de la plaza de la Exposición y en otros expropiados para este objeto, constituyendo así la fachada el más importante motivo ornamental de la futura Plaza.

Locales de Legaciones.—Leguía, siguiendo su tradicional política de confraternidad americana y de acercamiento espiritual hacia España, quiso exteriorizar esos sentimientos amistosos, obsequiando a algunos países hermanos de América y a España, palacetes destinados al alojamiento de sus representantes diplomáticos acreditados en el Perú.

Tal hizo con Venezuela, a quien donó el moderno y confortable edificio situado en la segunda cuadra de la avenida Leguía, ocupada actualmente por la legación de ese país; con la Argentina, para cuya Embajada estaba erigiéndose el gran Palacio que, a medio construir, se ve al comienzo de la avenida Leguía y frente al Palacio del Ministerio de Fomento; con España, a cuyo representante diplomático se entregó, con ocasión de las fiestas del centenario de la independencia nacional, uno de los más suntuosos palacetes del Baranco, adquirido por Leguía, expresamente con ese objeto, y finalmente, con el Brasil y otros países, obsequiándoles, valiosos lotes de terrenos en las zonas más importantes de la ciudad.

Palacio de la Exposición Industrial.—Este edificio lo mandó construir Leguía con destino al Banco de Reserva, en terrenos de propiedad fiscal que quedaron sobrantes, a raíz de la prolongación de la avenida Piérola hasta el Parque Universitario. Es una construcción sólida, de cemento armado, preparada para recibir varios pisos. Toda la planta actual estaba terminada desde mucho antes de la caída de Leguía; de suerte que para el funcionamiento de la Exposición Industrial, sólo fué menester la ejecución de trabajos de acabado, como es pintería, pintura, alumbrado, etc. La circunstancia de haber sido permutado este local con otro de propiedad municipal, impidió que continuaran los trabajos de construcción y que se le diera el destino que primitivamente se le asignó.

Edificio del Registro de la Propiedad Inmueble y Prenda Agrícola.—Este organismo que juega un rol importante en la vida civil del país, vivió desde su creación relegado en uno de los tantos retretes paradójicamente llamado Palacio de Justicia. Ni la trascendencia de la labor que realiza ni el crecimiento de sus actividades, determinadas por el volumen cada vez más grande de las traslaciones de dominio transacciones comerciales en el país, movieron a los poderes públicos a remediar aquella triste situación. El oncenio de Leguía, allanó la dificultad, mandando construir el nuevo edificio en que ahora funciona esa institución. Es una fábrica de dos pisos, de estructura sólida, dotada de todo lo que es exigible en locales de esta clase. Es situada en la calle Cascarilla.

Colegio de Santa Eufrasia.—Habiendo sido destruido parte considerable de este local por un incendio, Leguía, teniendo en cuenta la obra de utilidad social que el Colegio de este nombre realiza en Lima, le prestó su apoyo amplio que se tradujo en la restauración de sus claustros destruidos y en la fábrica de nuevos compartimentos que hicieran más eficaz su labor educacionista y cultural.

Capilla de Pizarro.—Los restos mortales de Francisco Pizarro, es notorio que se guardaban en una de las capillas laterales de la Catedral de Lima. Leguía quiso dar al fundador de Lima una tumba mejor, que estuviera de acuerdo con sus altos merecimientos. Con tal propósito pidió y obtuvo el permiso del obispo para efectuar en la capilla donde reposaban los restos del conquistador, los trabajos tendientes a su mejor conservación y ornato. Y procediendo conjuntamente con el Municipio de Lima, mandó realizar el revestimiento de los muros de la capilla con los maravillosos mosaicos de Venecia que hoy se admiran y en los cuales se reproducen los pasejes más saltantes de la vida y hazañas del fundador de Lima. Y en cuanto a los espejos, éstos fueron encerrados en soberbio túmulo de mármol y bronce que ocupa la parte central de la capilla. Lima puede ufanarse, ahora, de haber dado a su fundador una digna sepultura. Fué inaugurada el 17 de enero de 1927.

Teatro Municipal (antes Forero).—La familia Forero construyó en lo que fué antes el Teatro Olimpo, este gran Coliseo, el primero de Lima, por su capacidad y por la suntuosidad de su decoración. Y aún cuando le falta la fachada, sus propietarios suplieron con él un vacío muy sensible en una ciudad como Lima, que siendo capital de la República, carecía de un edificio de esta naturaleza que es índice de la cultura artística de un pueblo. Con todo, se imponía siempre que la capital dispusiese de un Teatro propio en qué ofrecer al público, sin trabas ni subidos gravámenes, espectáculos teatrales y otras expresiones artísticas de las que muchas veces se privaba la ciudad en razón de los inconvenientes que había que vencer para utilizar los coliseos de propiedad particular; y ya que no se podía construir uno nuevo, cabía la posibilidad de adquirir el Forero. Y así se hizo. El Municipio presidido por don Andrés F. Dasso, gestionó y obtuvo la compra del indicado Teatro bajo los auspicios de Leguía, que en este caso como en otros mil, puso de pormedio su generoso concurso.

Lima, cuenta, ahora, con un Teatro de propiedad municipal que le hace honor y que una vez que sea construída su fachada y se lleven a cabo las expropiaciones necesarias para darle perspectiva y mejor presentación, constituirá, sin duda, uno de los más conspicuos exponentes de su adelanto.

Estación de Radio O. A. X.—La acción de Leguía abarcó todas las manifestaciones de la vida nacional y muchas veces se adelantó a su época. Una de las muestras de su espíritu progresista es este establecimiento en que por primera vez se implantó en el Perú una estación radio difusora llamada a rendir incalculables servicios a las actividades comerciales, artísticas y culturales del país. La O. A. X., funciona en un local especialmente construído para este objeto en la calle Wáshington y reúne las condiciones de solidez, amplitud y

comodidad requeridas en establecimientos de éste género. Fué inaugurada el 20 de junio de 1924.

Mercado Modelo.—La expansión de Lima por el lado sur y el incremento de la población en las urbanizaciones de San Martín, Santa Beatriz y Jesús María, determinaron la necesidad de construir una plaza de abastos en esa zona. El alcalde Dasso dió los pasos conducentes al objeto y, después, de hecha la adquisición del terreno, procedió a la construcción del actual edificio que se levanta en la avenida 28 de Julio. Como su nombre lo indica, es éste un establecimiento que reúne los últimos adelantos en locales de esta clase. Desde su estructura que es de cemento armado hasta sus servicios higiénicos y sus más mínimos detalles, están a prueba de contaminaciones peligrosas. Los mostradores en que se expende los víveres y los zócalos están revestidos de mármoles y azulejos blancos, y el piso perfectamente pavimentado y lavable.

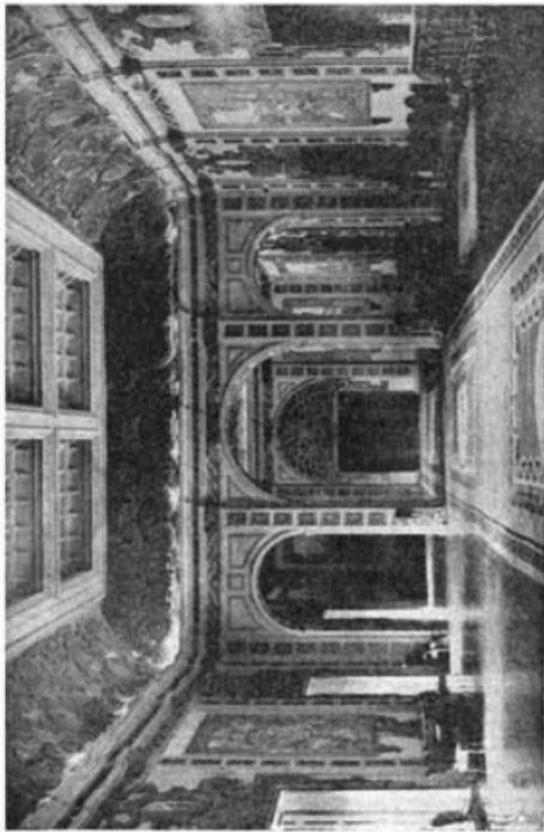
El Mercado Modelo fué casi íntegramente construído durante el gobierno de Leguía, falándole sólo algunos detalles para su inauguración que tuvo lugar, estando de alcalde el doctor Luis Antonio Eguiguren.

Mercado de Limoncillo.—Es este Mercado una de las tantas obras que dejó en el distrito del Rimac, la fecunda actividad edilicia del alcalde Ríos. Su construcción tuvo dos objetivos principales: dar vida a la apartada zona de Limoncillo, que hasta entonces era un suburbio miserable, pese a la numerosa población que la habitaba, y llevar junto con los beneficios del mercado, los no menos indispensables de las obras sanitarias de que carecía en lo absoluto. Y ambos objetivos fueron alcanzados ampliamente.

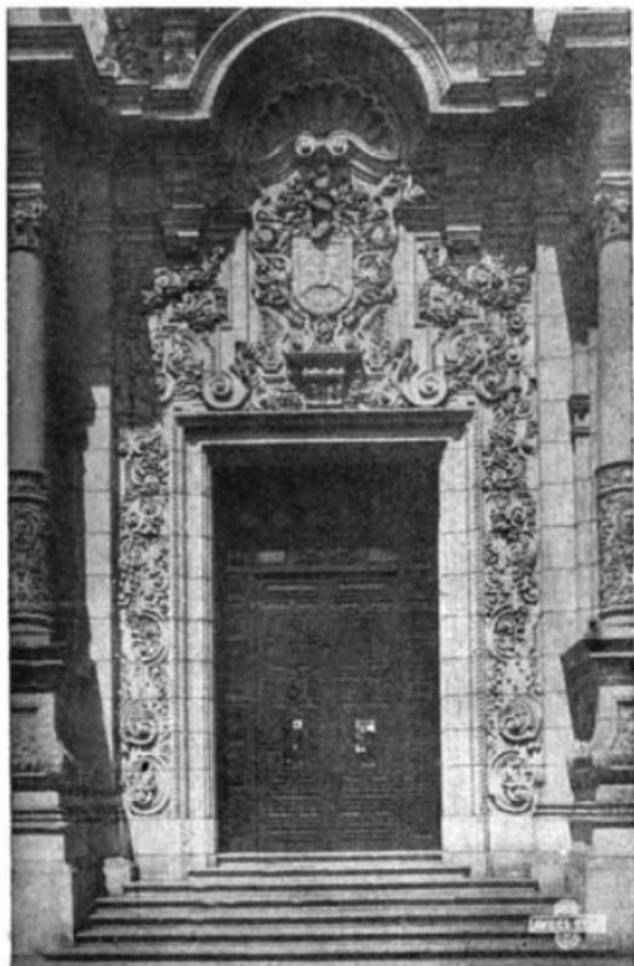
El mercado se levanta sobre una plataforma de concreto armado, que sirve al mismo tiempo, de cubierta a la canalización del río que pasa por allí.

El edificio es de ladrillo y cemento y está dotado de los servicios sanitarios indispensables. Para darle la ventilación y comodidad necesarias, se abrieron varias calles en sus contornos que, a su vez, sirvieron para poner el Mercado al alcance de los barrios un tanto apartados de su radio de influencia. Fué inaugurado el 27 de febrero de 1929.

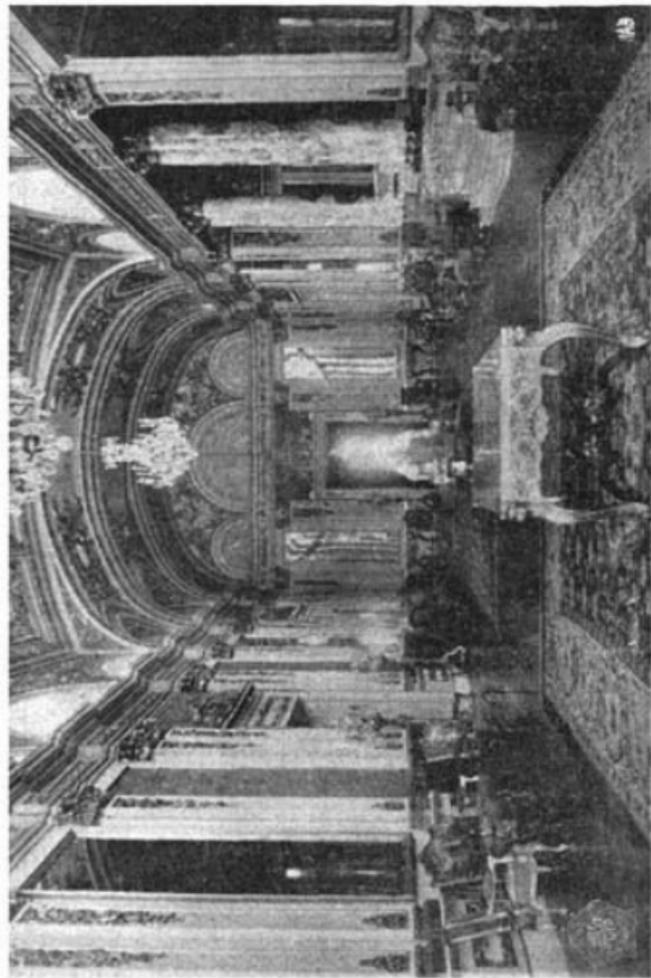
Edificios de la Metrópolitan.—Sobre una gran área de la urbanización de Chacra Colorada, y a la altura de la cuadra 17 de la avenida del Progreso, se levanta un conjunto de vastas construcciones de concreto y ladrillo, destinadas al depósito de vehículos, materiales y enseres pertenecientes a dicha Cía. Tiene más de diez salones con una área de 2,080 metros cuadrados, provistos de servicios sanitarios modernos y de 50 aparatos higiénicos. Entre patios, pasadizos y salones, hay una superficie de 27,000 metros cuadrados pavimentados con concreto. Igualmente, la calle que le sirve de acceso fué convenientemente pavimentada. Este soberbio establecimiento ha sido aprovechado por la Municipalidad de Lima, para organizar en él La Exposición y Feria del IV centenario de la fundación de Lima, que actualmente funciona allí.



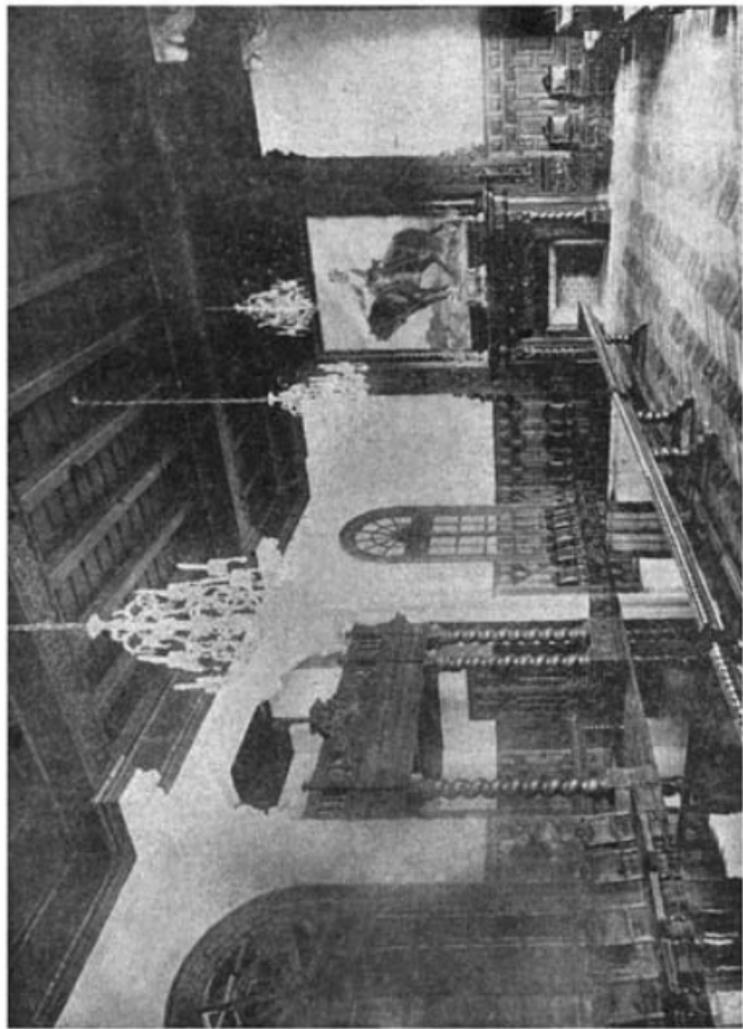
Palacio de Gobierno. — Salón incaico



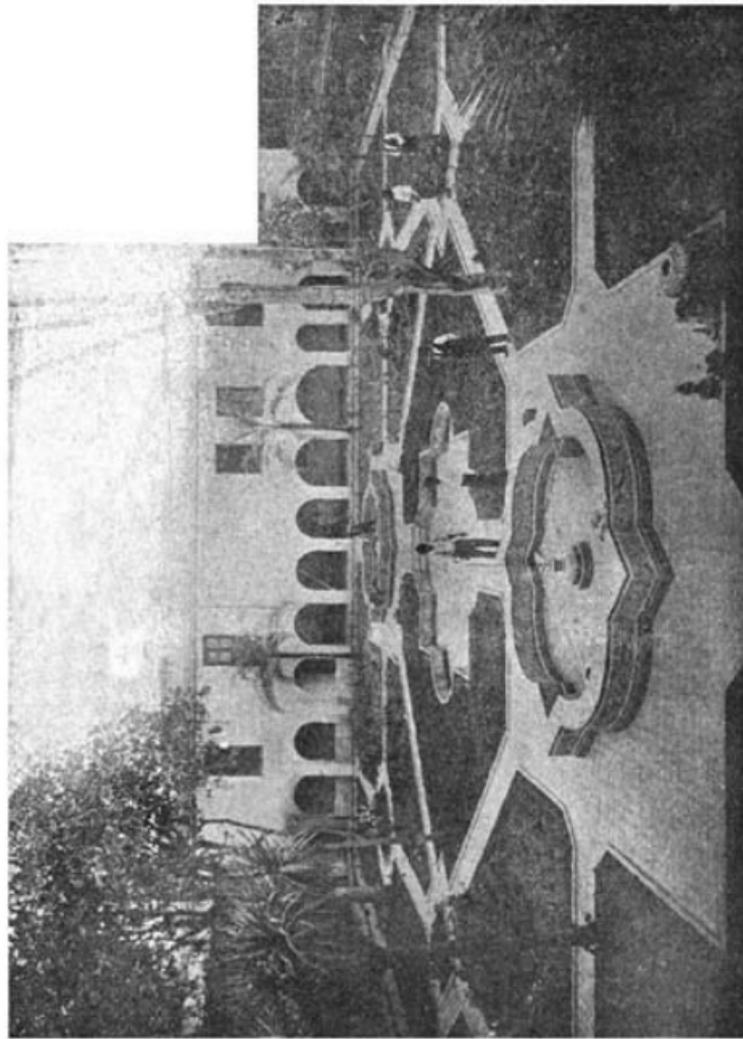
Palacio de Gobierno. — Nueva fachada



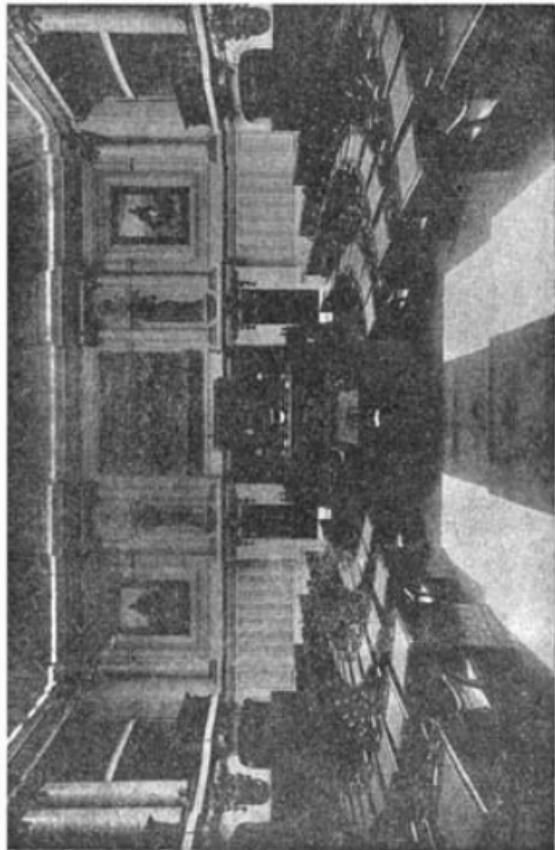
Palacio de Gobierno. — Salón dorado



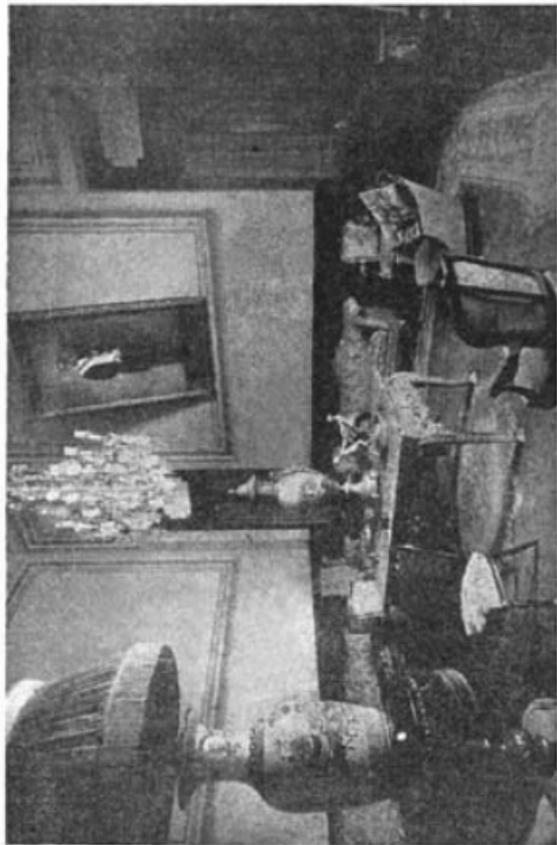
Palacio de Gobierno. — Comedor colonial



Palacio de Gobierno. — Patio sevillano

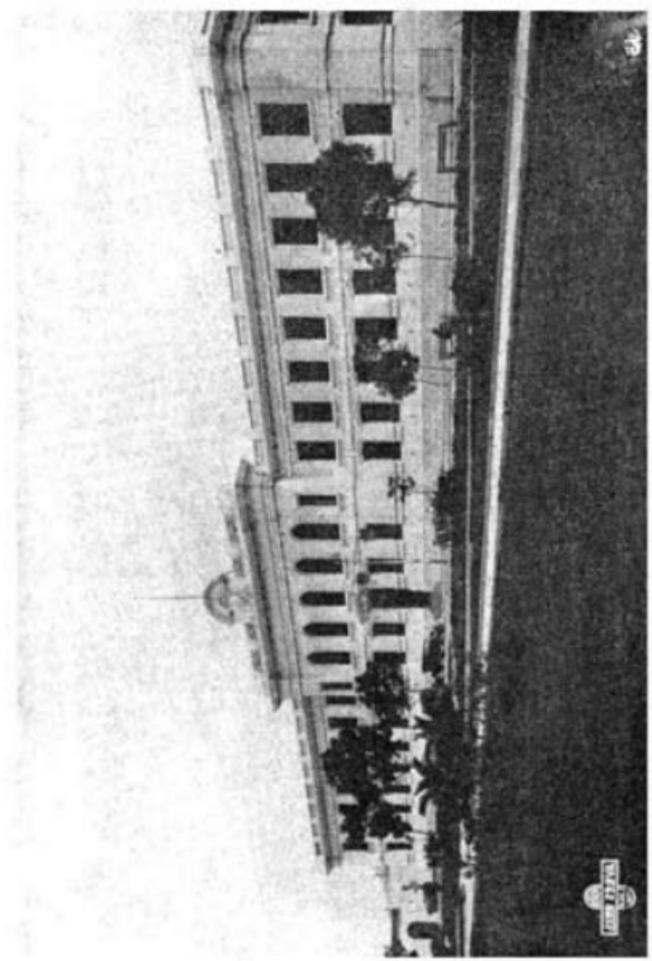


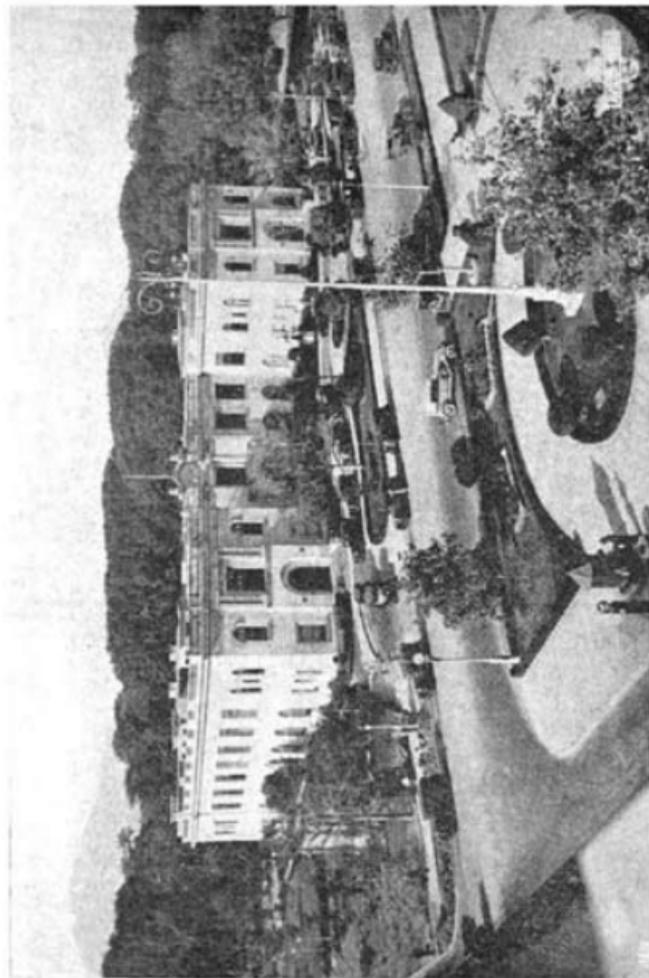
Palacio Legislativo. — Salón de sesiones



Palacio Legislativo. — Salón Presidencial

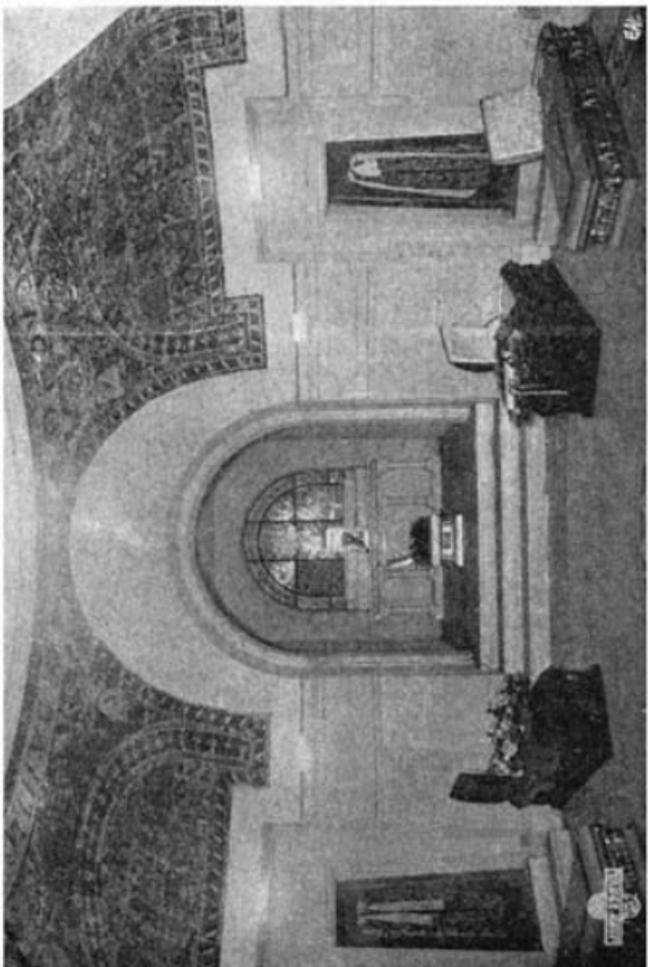
Ministerio de Instrucción

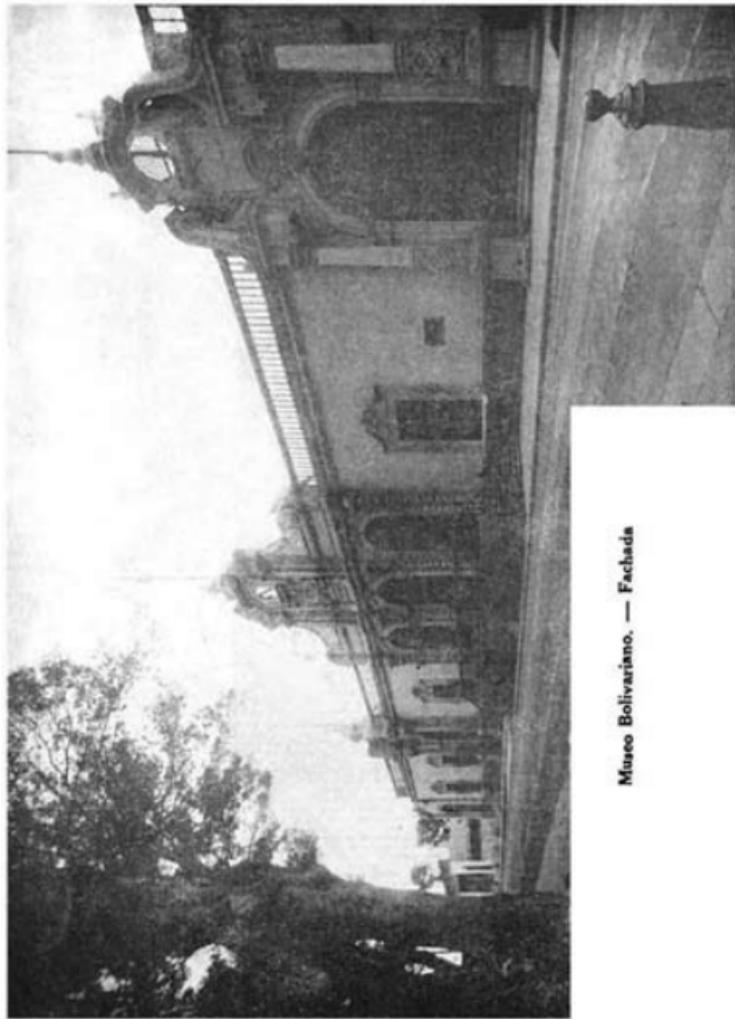




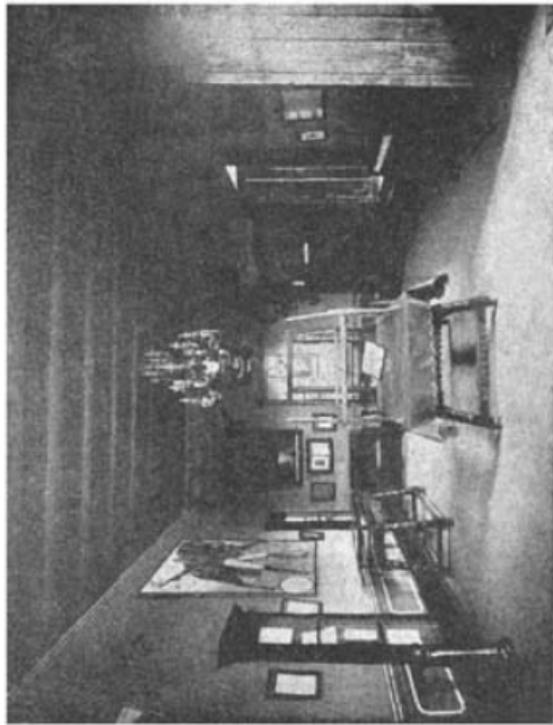
Ministerio de Fomento

Panteón de los Próceres. — Cripta

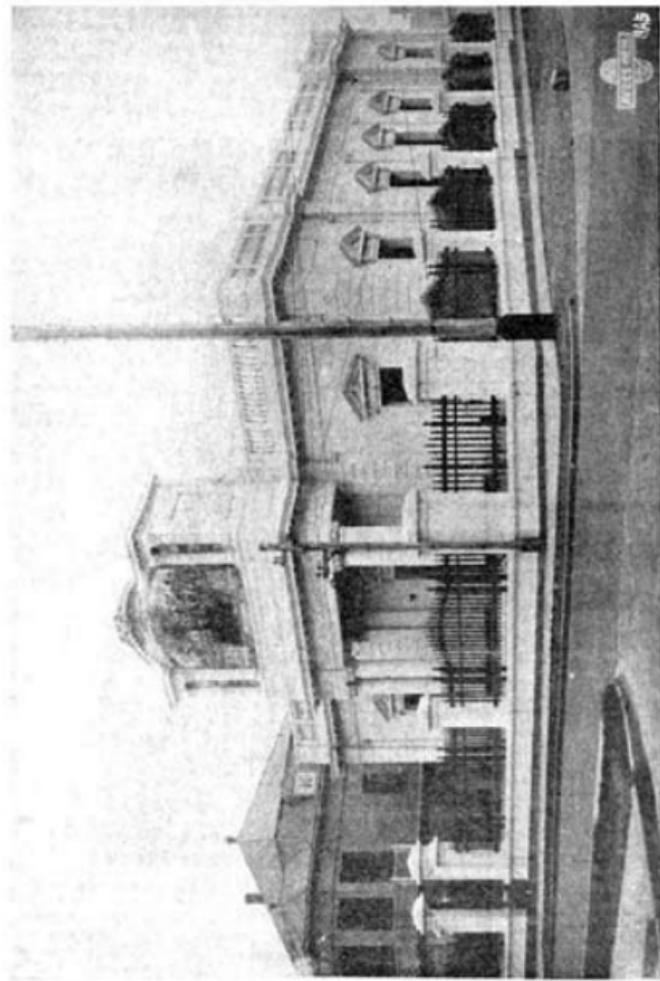




Museo Bolivariano. — Fachada



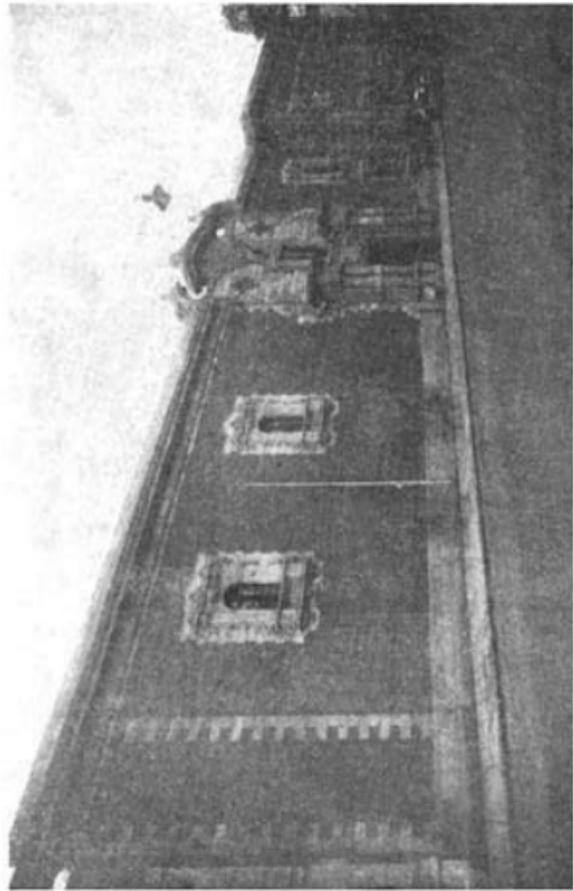
Museo Bolivariano. — Salón Bolívar



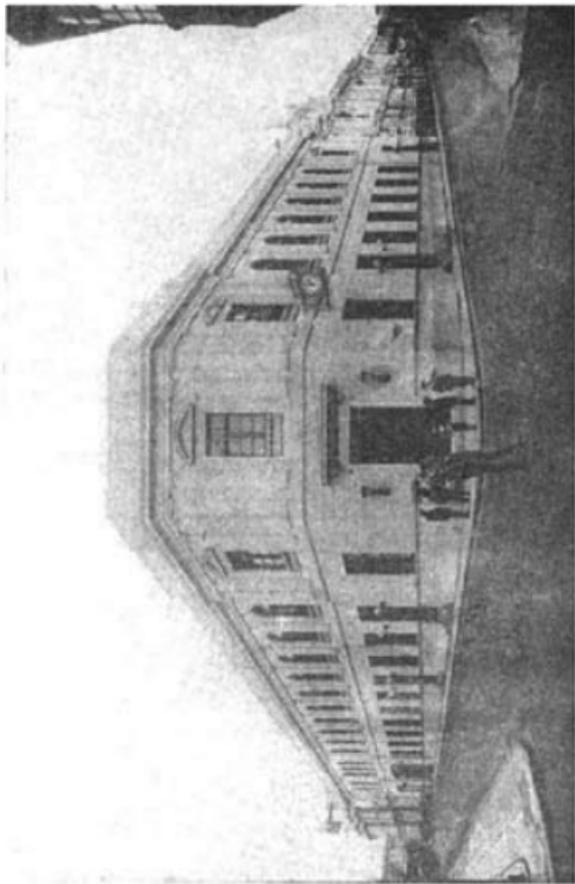
Museo de la Breña



Museo de Arte Italiano Moderno



Escuela de Bellas Artes. — Nueva fachada principal



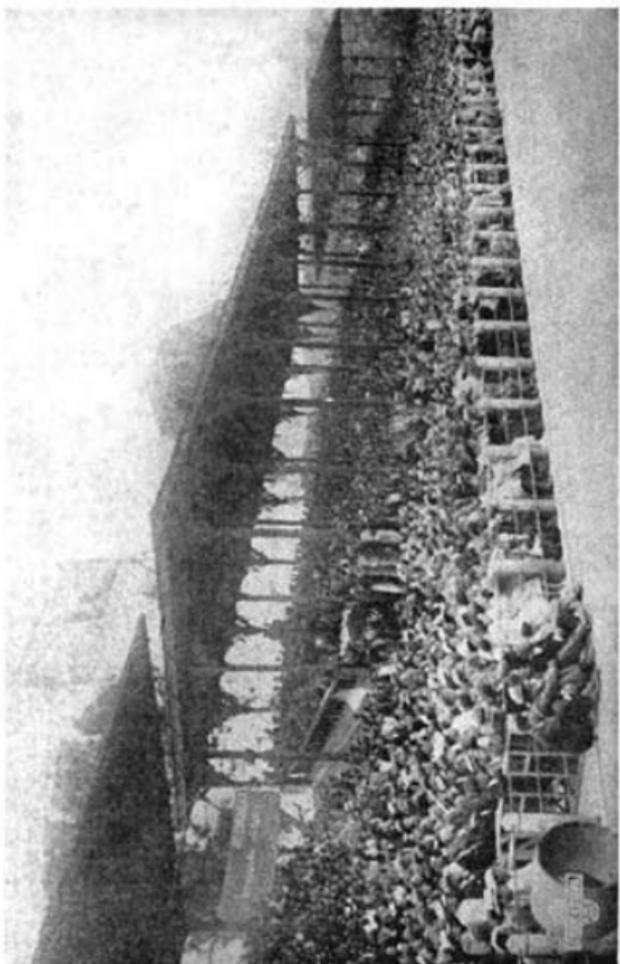
Enranché del Edificio de Correos



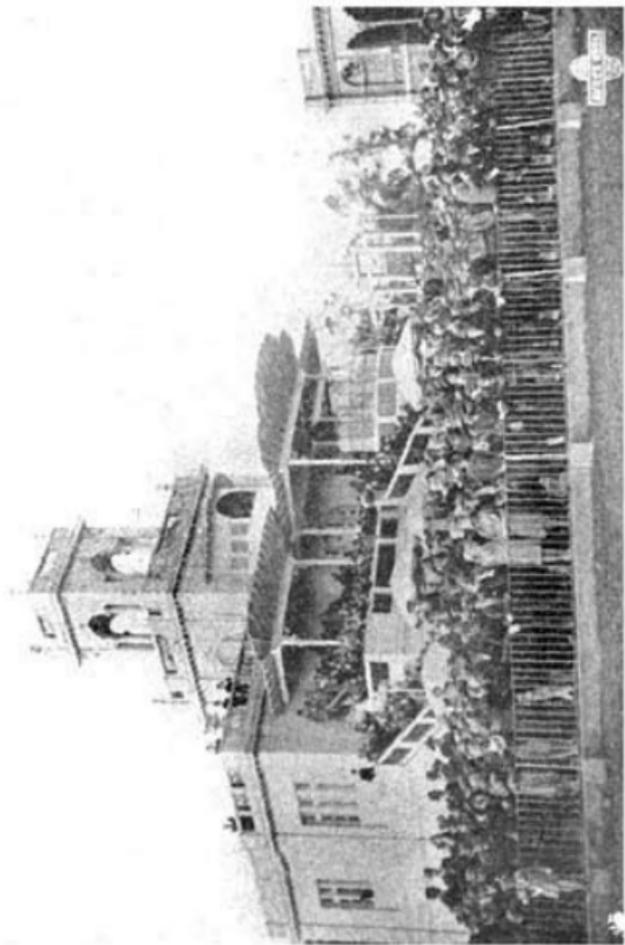
Pasaje Carmen



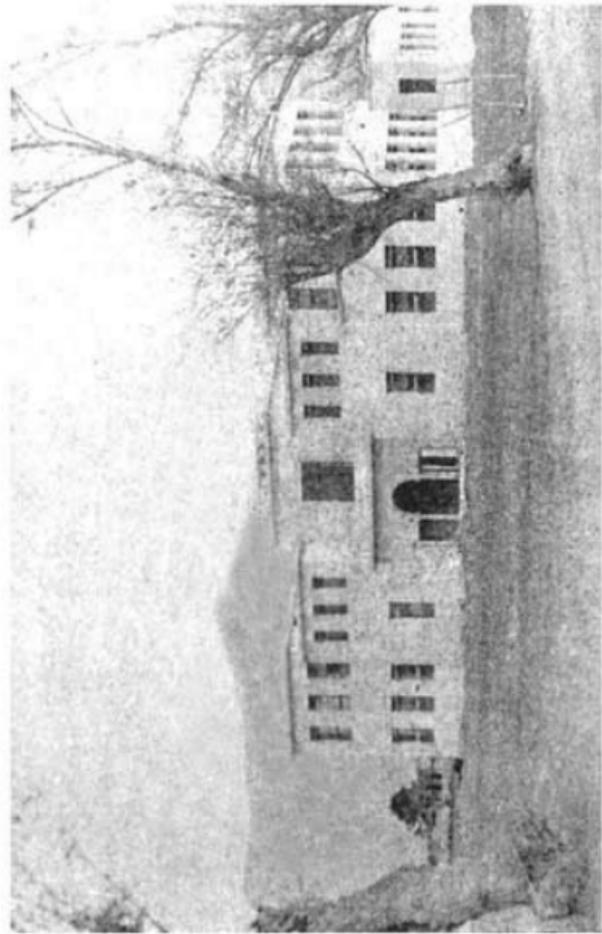
Hospital del Niño



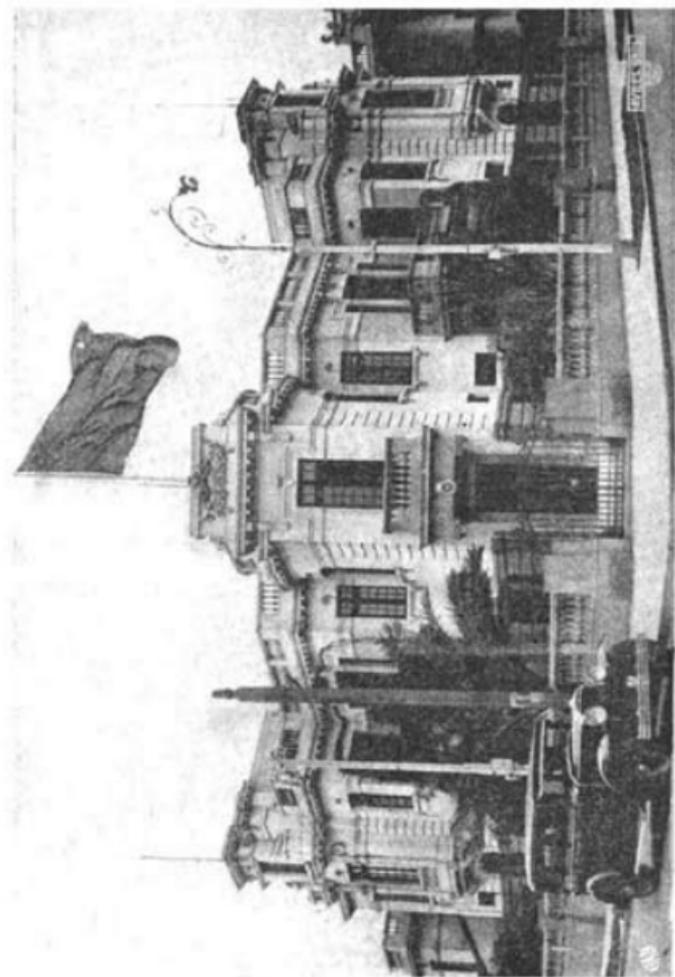
Estadium Nacional



Jockey Club. — Pabellón Presidencial



Escuela de Agricultura de La Molina



Legación de Venezuela



Registro de la Propiedad Inmueble

Otros Edificios Públicos

Hay un grupo de edificios construídos durante el oncenio que a bien no son, propiamente, de carácter fiscal o municipal, son, sin embargo, públicos por la naturaleza de los fines a que están destinados y por la eficacísima cooperación que recibieron de parte del Estado, bajo la acción munificente de Leguía. Tales son los que se enuncian más adelante.

Country Club.—Uno de los efectos visibles de la transformación de Lima ha sido el desarrollar en sus habitantes una marcada afición a la vida del campo que ha llevado a muchos de ellos a fijar su residencia habitual en los suburbios de la ciudad, aprovechando de las pistas de asfalto existentes y de las modernas urbanizaciones que en dichos suburbios se han formado. Esta modalidad de la vida urbana tuvo su más viva culminación en el surgimiento del Country Club que nació bajo los auspicios de Leguía. The Foundation Company, a quién debe el país brillantes iniciativas de utilidad pública, planeó la urbanización que lleva su nombre, de fisonomía predominantemente campestre, en los terrenos de la hacienda Orrantía, y como punto inicial de las nuevas construcciones a efectuarse, resolvió erigir este establecimiento para que sirviese de centro social y de esparcimientos deportivos no sólo a los vecinos de la urbanización sino a cuantos quisiesen compartir de sus beneficios.

Es supérfluo encarecer la magnitud del esfuerzo que representa el Country Club. Su magnífico edificio totalmente construído de cemento armado y ladrillo, en cuyas líneas arquitectónicas y detalles ornamentales se ha puesto a prueba un refinado buen gusto y un deseo de hacer agradable la estancia de quién lo visita; la profusión de los jardines y parques que lo adornan; su espléndida piscina de natación y los extensos campos de Polo y Golf con que cuenta, forman un conjunto de edificios y áreas tan admirablemente dispuestos, que es difícil contener una exclamación admirativa al tiempo de visitársele.

Leguía, contribuyó a esta obra con la instalación de los servicios de agua y desagüe y con la apertura y pavimentación de las varias avenidas que lo conectan con la ciudad. Fué inaugurado el 6 de febrero de 1927.

Hotel Bolívar.—Corrían los primeros meses del año 1924. Eran los días febriles en que Leguía multiplicaba sus actividades y la de sus colaboradores para que la conmemoración del primer centenario de la batalla de Ayacucho no se redujera sólo a fiestas sociales ni a la pueril ceremonia de colocación de primeras piedras a que son tan aficionadas algunos peruanos, sino que fuera oportunidad para exhibir ante los visitantes extranjeros los progresos alcanzados en todas las

manifestaciones de la vida nacional. Consecuente con esta idea, impulsó un conjunto de trabajos públicos que deberían inaugurarse en esa fecha, entre los cuales ocupaba lugar preferente la construcción del hotel cuyo nombre encabeza este párrafo.

El número y calidad de las embajadas y personajes notables invitados a las fiestas del centenario, planteó un problema de muy difícil solución. No había en la ciudad ni en sus alrededores un hotel que mereciera el nombre de tal, ni por su capacidad ni por sus condiciones sanitarias; los existentes estaban lejos de ofrecer cómodos y confortable alojamiento. Es entonces que surge la iniciativa salvadora. Había que construir un nuevo hotel, pero el tiempo era estrechísimo, apenas quedaban unos cuantos meses que no permitirían sino tanteos y quizás algunos trabajos iniciales. Mas, no envano estaba Leguía en el poder. Al conjuro de su maravillosa energía, el tiempo sería suficiente para el cometido y desaparecerían las demás dificultades como por encanto. Y, efectivamente, así sucedió. El reconocido espíritu de empresa de los hermanos Augusto y Fernando Wiesse, dieron forma a la iniciativa y con el concurso de los ingentes capitales que estos aportaron se dió comienzo a los trabajos, faltando solamente ocho meses para las fiestas centenarias. La construcción de este local puso a prueba no sólo las dotes del Mandatario que lo auspició y de los hombres de negocios que lo financiaron, sino también excepcionales cualidades de capacidad y eficiencia de los profesionales y obreros peruanos que intervinieron en los trabajos.

Sobre una área de 4,000 m2. de terrenos situados en el corazón de la ciudad, se levanta este grandioso edificio de tres pisos, en cuya estructura de cemento y en cuyos trabajos de ornamentación, decorado y montaje, hánse invertido más de cinco millones de soles.

Posee más de 200 departamentos de lujo, provistos de baño propio y amueblados con el más refinado gusto; grandes salones y comedores de fiestas, terrazas, piscinas y una completa instalación de lavandería, cocina, panadería y otros servicios. Los muebles, tapices, vajilla, mantelería, cristalería, fueron encargados especialmente a las mejores fábricas de Inglaterra, Bélgica y Francia.

El gobierno contribuyó a la realización de esta obra, exonerando del pago de derechos de aduana a los materiales, maquinarias, muebles y enseres que hubieron de importarse del extranjero, con la exención de gabelas municipales y, sobre todo, con la concesión de facilidades a la firma Wiesse para el pago, en armadas, del valor del terreno, tasado a precio de costo, concesión que después se convirtió en cesión gratuita.

El Hotel Bolívar, es uno de los mejores de su género en la costa del Pacífico. Fué inaugurado el 6 de diciembre de 1924.

Club Lawn Tennis.—Este centro social es uno de los más favorecidos por la buena sociedad de Lima, que encuentra en sus salones y campos deportivos un agradable sitio de esparcimiento. Leguía fué uno de sus más decididos protectores. Mucho de lo que tiene, le debe. Los terrenos que ocupa le fueron cedidos en virtud de diversas resoluciones gubernativas. Y cuando la institución inició un plan de trascendentales reformas bajo la insuperable dirección de su

presidente Dr. Belisario Sosa Artola, Leguía, gran amigo de éste, la calmó de beneficios. Hizo construir varias canchas de tennis, le concedió nuevos terrenos para la cancha de foot-ball y cooperó con sumas considerables a la construcción del nuevo y elegante pabellón de dos pisos que hoy luce con frente a la plaza Jorge Chávez.

Portales de la Plaza San Martín.—El proyecto de ornamentación de la Plaza San Martín, comprendía, también, la construcción de portales en los lados correspondientes a las antiguas calles de San Cristóbal del Tren y Faltriquera del Diablo. Para efectuar la obra hubo que vencer varias dificultades, provenientes en su mayor parte, del hecho de pertenecer las fincas fronterizas a la plaza, a diversos dueños que no siempre estaban dispuestos a efectuar los gastos considerables que demandaban los portales, y menos, a uniformar sus opiniones a fin de conseguir la unidad de estilo arquitectónico deseable. Y las dificultades se hacían aún más insalvables por la falla de la ley que obligaba al propietario a construir los portales, pero no le ofrecía ningún aliciente que contrapesara los subidos gastos en que iba a incurrir. Se hizo, pues, imprescindible, modificar la citada ley y dictar otra que contemplara con criterio realista la posibilidad de la obra. Sólo en posesión de este nuevo instrumento legal que concedía al propietario, entre otras franquicias, cesión gratuita de parte de los terrenos de la calle, que ahora ocupan los portales, con sus aires correspondientes; exoneración de derechos de aduana para los materiales de construcción y exención de gabelas municipales, le fué posible al gobierno conseguir el allanamiento de los propietarios.

Los dos portales están construídos por los dueños de los inmuebles, bajo la supervigilancia del gobierno y de acuerdo con los planos y dibujos de ornamentación que mandó confeccionar con el notable arquitecto don Rafael Marquina.

En los portales del lado norte hay un claro que se reservó con destino a la construcción de un pasaje de lujo que debía practicarse entre la plaza y la calle Mantequería de Boza. El área correspondiente a ese claro es de propiedad fiscal y puede utilizarse en algún edificio público, si acaso se tiene el propósito de abandonar la idea del pasaje.

La arquitectura de los portales guarda armonía con la del hotel Bolívar y forman con éste un marco suntuoso de la Plaza San Martín.

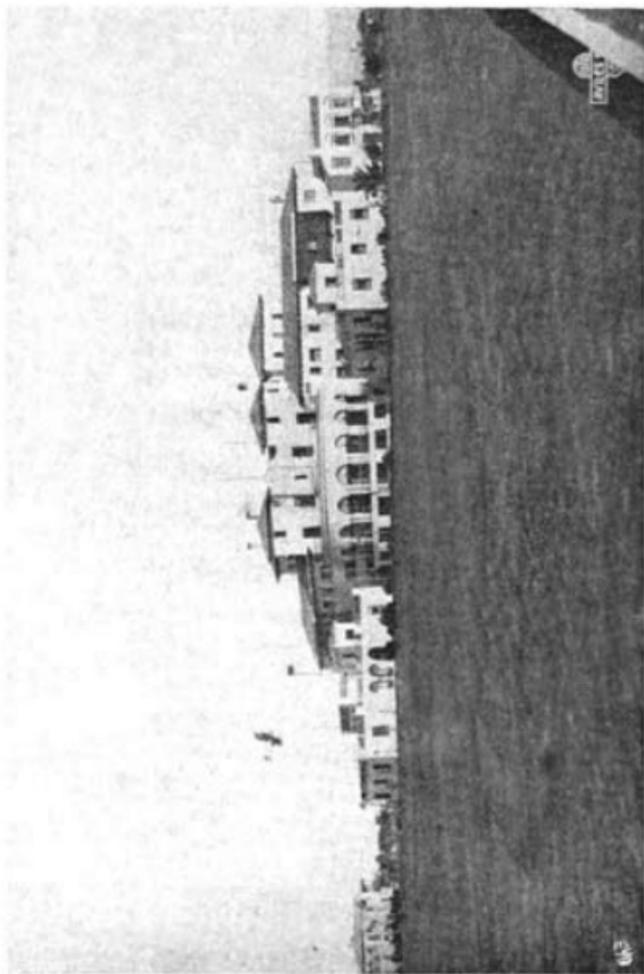
Banco de Reserva—La creación del Banco de Reserva, impulsó la construcción del local en que debía funcionar. El Banco aportó los fondos necesarios y después de un detenido estudio de planos y presupuestos, se dió comienzo a los trabajos constructivos por la firma The Foundation Company. Este edificio que está situado en la esquina formada por las calles de Villalta y Carrera, es una de las más sólidas estructuras que se haya construído en Lima, en los últimos tiempos y uno de los locales de banco que posee cajas de seguridad y zótanos que son la última palabra en edificaciones de esta clase. Leguía auspició el proyecto y concedió al Banco y a la firma constructora todas las facilidades necesarias para su cabal realización. Fué inaugurado el 2 de enero de 1929.

Hospital Arzobispo Loaiza.—Para reemplazar las detestables cobachas de la Plaza Italia, que con el nombre de Hospital de Santa Ana estaban destinadas a la asistencia hospitalaria de mujeres, la Beneficencia de Lima había proyectado muchos años atrás, la construcción de un nuevo Hospital y al efecto adquirido un extenso solar en la avenida Alfonso Ugarte y dado luego comienzo a los trabajos; pero circunstancias que no son del caso apuntar, paralizaron la obra quedando casi abandonados los esfuerzos iniciales. Pero entonces aparece la acción diligente del doctor Augusto Pérez Aranibar, quien poniendo en juego iniciativas y resortes eficaces, logró financiar gran parte de la obra. El Hospital Arzobispo Loaiza, está constituido por un grupo de pabellones distribuidos sobre una área de más de 30,000 metros cuadrados y separados unos de otros, mediante jardines, parques y pasadizos. Tanto los materiales empleados en la fábrica como las instalaciones de variada naturaleza implantadas en él, son de superior calidad. Posee los más completos servicios sanitarios y en materia de cirugía y asistencia médica, es difícil encontrar en la costa del Pacífico, algo que lo supere.

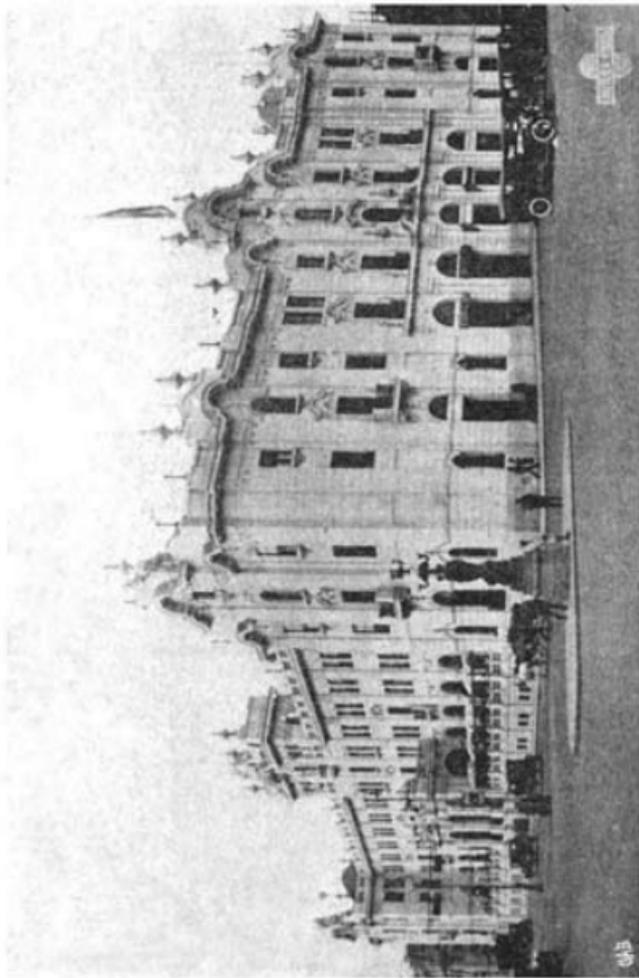
Hay justicia evidente en alabar la intervención decisiva que tuvo el Dr. Pérez Aranibar en la construcción de este nosocomio; pero no la hay menos en reconocer que ni la acción de este ciudadano ni ninguna otra hubieran prosperado, sin el ambiente de vigoroso optimismo y de acción constructiva que Leguía logró crear en el país, y, particularmente, si con su habitual munificencia no hubiera hecho dictar las leyes creadoras de rentas especiales que aseguraron la definitiva conclusión de la obra. Fué inaugurada el 11 de diciembre de 1924.

Orfelinato Pérez Aranibar.—Este grandioso establecimiento de asistencia social que se levanta en la avenida del Ejército, es como el Hospital Arzobispo Loaiza, de propiedad de la Beneficencia de Lima y fué construido por el tesonero esfuerzo del ciudadano cuyo nombre lleva.

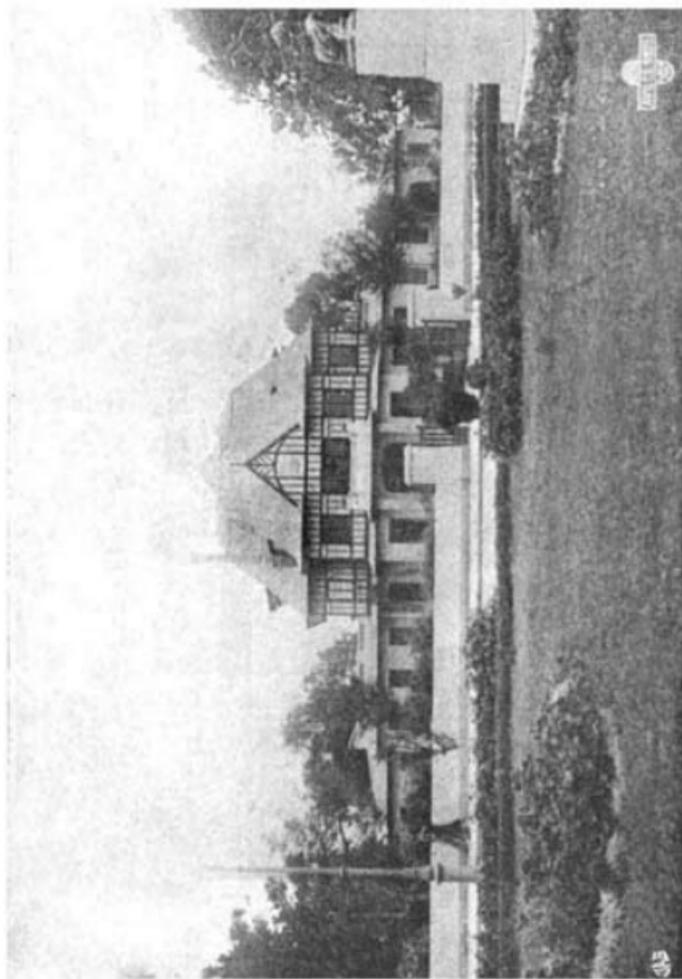
Es un conjunto de vastos pabellones construidos sobre una inmensa área que mira al mar y en los cuales han sido confortablemente alojados los niños huérfanos de ambos sexos que antes eran reclusos en locales inaparentes. Cada uno de estos pabellones llevan los nombres de los filántropos que donaron cuantiosas sumas de dinero para su construcción. Merecen citarse los nombres de Víctor Larco Herrera, Tomás Valle, Miguel Echenique, Felipe Espantoso, Zoila Clotet de Fernandini, Ignacia Rodulfo de Canevaro y Jesús Beltrán de Elías, como los más conspicuos protectores del establecimiento. No es aventurado afirmar que esta obra, como muchas otras de carácter social, artístico o financiero que se llevaron a cabo durante el oncenio, no habría logrado su culminación definitiva sin el impulso vital que Leguía inyectó en el organismo nacional. Fué inaugurado el 9 de marzo de 1930.



Country Club



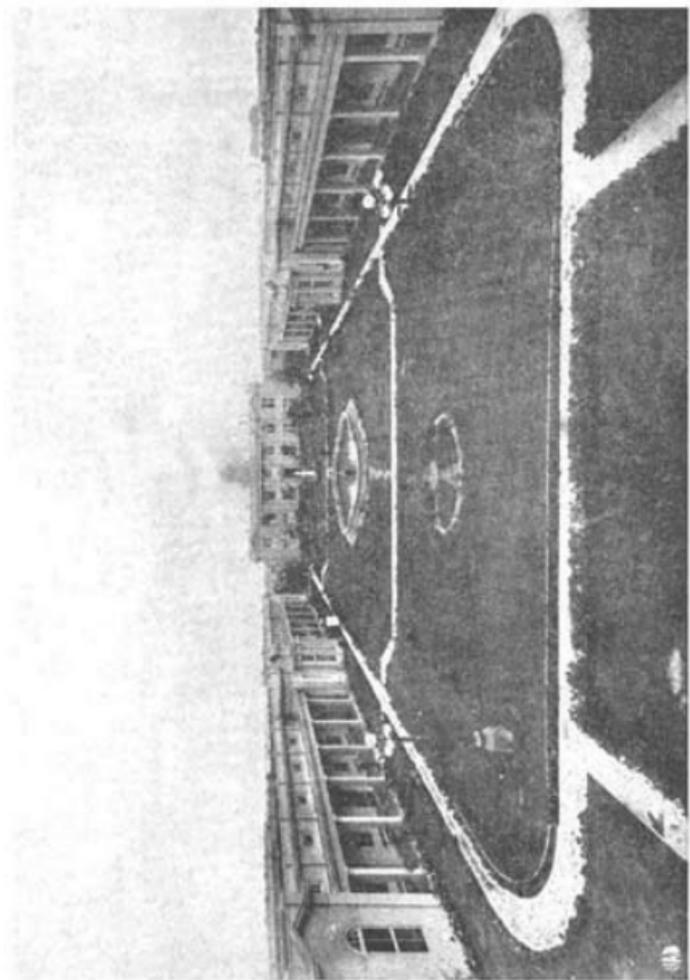
Hotel Bolivar



Club Lawn Tennis de la Exposición



Banco de Reserva



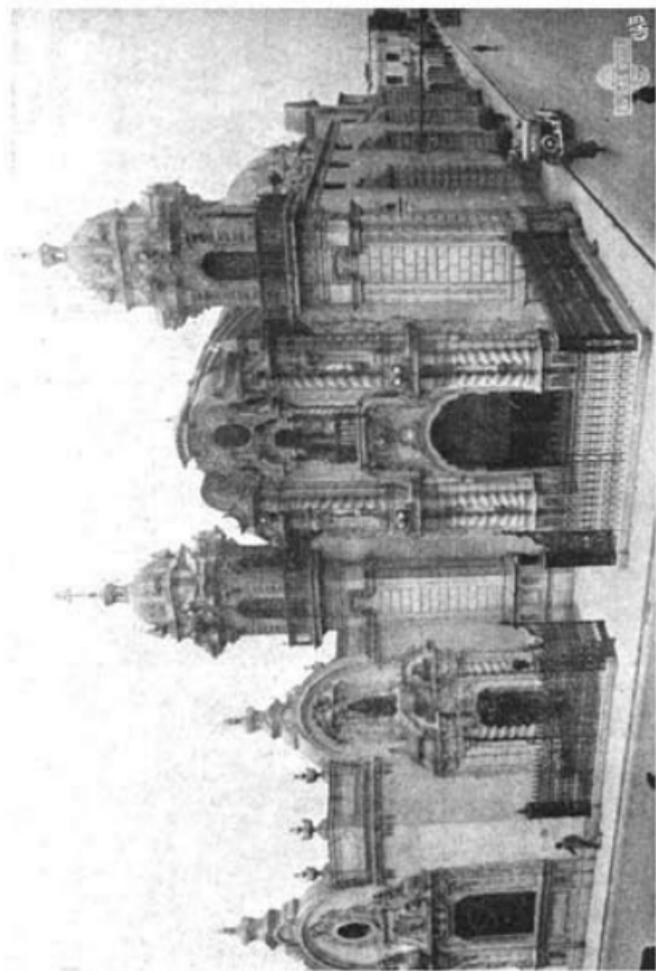
Hospital Arzobispo Loayza



Puericultorio Pérez Aranibar



Portal de la Plaza San Martín



Iglesia de San Marcelo

Edificios y Obras de carácter Militar

A muchos parecerá extraño que en este folleto se aluda a las obras de esta índole cómo ejecutadas durante el oncenio, después de aquella curiosa leyenda: "**Leguía no hizo nada por la defensa nacional**", puesta en circulación a raíz del 22 de agosto de 1930; y, nada sería más injustificado que omitir las obras que le dictaron su auténtico patriotismo puesto a prueba, más de una vez, en circunstancias dolorosas para la nacionalidad. Tarea fácil fué tergiversar toda la actuación pública de Leguía, cuando la pasión sustituyó a la serenidad y cuando éste y sus partidarios gemían en las mazmorras purgando el delito de haber trabajado como nadie por el engrandecimiento del Perú; pero será muy difícil sostener esas tergiversaciones y casi imposible proyectarlas al porvenir, ante la evidencia de los hechos que si algunas veces sufren momentáneo eclipse, tienen la virtualidad inevitable de imponerse siempre a despecho del tiempo y de la artería de los hombres que intentan negarlos o mixtificarlos.

Tratándose de la defensa nacional habría ancho campo para encomiar la acción de Leguía en ese orden; pero circunscribiendo la observación a los más saltantes aspectos de su política gubernamental en aquel ramo, cabe distinguir cuatro reformas de gran trascendencia: **dignificación de los institutos armados, creación de la cuarta arma de guerra, incremento y modernización de la armada y formación de la policía científica.**

El primer objetivo lo consiguió principalmente, mediante la implantación de una nueva escala de sueldos que traducida en una mejor remuneración del ciudadano armado permitió a éste elevar su standard de vida, cobrar una marcada importancia social y económica y, como consecuencia, ganar en la consideración y aprecio públicos. Parece innecesario hacer hincapié sobre la eficiencia del procedimiento adoptado. Basta consignar el dato de que la nueva escala contempló aumentos que llegaban casi al ciento por ciento de los sueldos antiguos.

Esto por un lado, mientras que por otro, dió excepcional impulso al perfeccionamiento de los institutos superiores de guerra, reorganizando los servicios geográfico, topográfico, remonta, veterinario y sanidad militar; estimulando el tiro de guerra; dictando la Ley Orgánica del Ejército; creando los fondos de la defensa nacional, y por último, sosteniendo en el extranjero un numeroso pensionado militar como medio de perfeccionar la preparación técnica de jefes y oficiales, en escala no sobrepasada por ningún gobernante. Sólo en 1928, había en las escuelas y unidades de los ejércitos de Francia, España, Alemania, Bélgica, Estados Unidos de Norte América y la Argentina, 46

jefes y oficiales, además, 14 agregados militares en las principales capitales del mundo.

Antes de 1919, la aviación peruana estaba en su período inicial, en el cual los pocos aviadores civiles y militares que habían se disputaban el aire en hazañosos y románticos vuelos de acrobacia y esparcimiento. Pero vino el oncenio y entonces la aviación peruana entra de lleno en el campo de las aplicaciones útiles, de las que, la de mayor trascendencia fué su incorporación en el ejército como arma de guerra. En setiembre de 1919 se inauguraba oficialmente la aviación militar y el 5 de abril de 1924 se creaba el arma de aviación en concordancia con la ley N° 4936. Es obvio que Leguía al obrar así, lo hizo siguiendo el ejemplo de otras naciones más avanzadas que ya habían realizado esta conquista; pero ello no le quita el mérito de haber sido el gobernante peruano que más hizo por la aviación militar, el que dió el paso más decisivo para su ulterior desarrollo, tan decisivo, que hoy esa arma es uno de los baluartes más formidables de la defensa nacional. Resultado de esos esfuerzos patrióticos son, el perfeccionamiento de la Escuela de Aviación Jorge Chávez, la Base de Hidro - Aviación de Ancón, la Base de San Ramón, como medio de unir Iquitos a Lima, la creación de la Dirección de Aeronáutica y la compra de aviones e hidro - aviones en cantidad y calidad requeridas por las necesidades de la época.

Prácticamente, la armada estaba reducida a los cruceros Grau y Bolognesi, y en cuanto a organización y preparación del personal, la marina de guerra del Perú, no respondía ya a las nuevas exigencias del servicio. Pues bien, Leguía la incrementó con la compra de los cuatro modernos sumergibles y del cazatorpedero Rodríguez que hoy la integran, constituyendo su más temible poder ofensivo y defensivo; y, para la formación del personal encargado de imprimir nuevos rumbos a la marina nacional, contrató la Misión Naval Americana, que trajo junto con la ciencia de sus marinos, las nuevas orientaciones que rigen en la armada de guerra de aquella gran nación.

Finalmente, revolucionó la institución policial tan radicalmente con la creación de la policía científica, que, de la antigua no queda sino el recuerdo compasivo hasta irónico de sus más saltantes defectos. La fundación de la Escuela de Policía y la contratación de la Misión Española, fueron los medios de que se valió Leguía, para llevar a cabo tan fundamenta reforma que por si sola es bastante para prestigiar al régimen que la implantó.

Si a quien realizó tantas y tan grandes cosas en favor de los institutos armados, puede imputársele el cargo de **no haber hecho nada por la defensa nacional**, ¿qué habría de decirse de quienes que no sólo no hicieron nada parecido siquiera a lo hecho por Leguía a este respecto, sino que empujaron al país al crimen de la guerra del que sólo pudo librarse providencialmente? No parece difícil ni dudosa la respuesta.

Y, ya que de defensa nacional se trata, es pertinente anotar la circunstancia especialísima de que Leguía, al mismo tiempo que trabajaba por la reforma e incremento razonable de los institutos armados, confrontaba y liquidaba los pleitos de fronteras con casi todos

los países vecinos, alejando en forma efectiva todo peligro de guerra y haciendo del Perú una heredad concreta y jurídicamente asentada dentro de fronteras definidas. Así evitó a su patria el peso muerto de la paz armada, pues, no tuvo necesidad de almacenar pertrechos de guerra ni improvisar ejércitos; y, más confió para culminar sus grandes empeños patrióticos en el poder de la inteligencia que en la eficacia de los cañones.

Los edificios de carácter militar más importantes construidos o mejorados en Lima y sus alrededores, son los que siguen:

Escuela de Aviación Jorge Chávez.—Este establecimiento de primer orden fué objeto del más solícito interés. Cuando se implantó la Escuela en los terrenos de Surco, disponía de modestos locales, los absolutamente indispensables para las necesidades limitadas de una institución que apenas nacía; pero bien pronto fué menester la transformación total de todos sus servicios por el rápido incremento de la nueva arma. La adquisición de nuevos aparatos y la demanda cada vez mayor de aspirantes que solicitaban su ingreso a las filas de la nueva arma, eran manifestaciones de que la escuela de Surco no respondería ya a las exigencias del futuro. Es entonces que se llevaron a cabo fundamentales mejoras en todas sus secciones. Se construyeron nuevos pabellones destinados al funcionamiento de las asignaturas, al mejor alojamiento de profesores y alumnos; se fabricaron nuevos húngares; se ampliaron los terrenos de aterrizaje con terrenos de propiedad particular expropiados al efecto y con áreas de propiedad fiscal tomadas de la Escuela Correccional de Surco; se abrió y pavimentó la avenida que le sirve de acceso con una longitud de más de un kilómetro, poniendo a la Escuela mediante ésta a unos 15 minutos en automóvil, de la capital; se desecaron los puquiales y pantanos vecinos a fin de sanear la zona en que está ubicada y finalmente, se erigió en uno de sus compartimentos, un monumento a Jorge Chávez, padre de la aviación peruana.

La Escuela de Aviación Jorge Chávez, después de las ampliaciones y mejoras de que fué objeto durante el oncenio, es uno de los institutos superiores del ejército que responde a sus elevados fines, y puede figurar entre los de su clase sin desventaja.

Escuela de Hidro-Aviación de Ancón.—Está constituido de varios pabellones destinados a estudio y alojamiento de profesores y alumnos; de hangares y talleres. Ubicado en una extensa área de la ribera norte de la bahía de Ancón, reúne los adelantos y comodidades indispensables en esta clase de edificios. Fué inaugurado el 27 de enero de 1921.

Base Naval de la Isla de San Lorenzo.—Es una obra que realizó el régimen de Leguía sin alharacas ni autobombos. Se compone de una factoría naval; de amplios talleres provistos de poderosas y modernas maquinarias; de muelles, varaderos y diques, y de los pabellones destinados a la instrucción y alojamiento de profesores, alumnos y empleados. Fué inaugurada el 26 de setiembre de 1926.

Escuela Naval de La Punta.—En este instituto en que se forman los futuros marinos del Perú, se llevó a cabo ur antes mejoras. Se la ensanchó con nuevas adquisiciones de chalets y terrenos adya-

centes y, sobre todo, se construyó el magnífico pabellón para cadetes, que es el edificio de mayor valía con que cuenta la Escuela. Estas obras se inauguraron el 30 de diciembre de 1927.

Escuela de Transmisiones de Ancón.—La creación de este nuevo servicio en el ejército, determinó la construcción de un cuartel en que debería funcionar. Se escogió el balneario de Ancón para el objeto, y allí se levantó el nuevo edificio que es, entre los de su clase, uno de los mejores del Perú por la solidez de su estructura y por sus comodidades.

Cuartel de San Martín.—Esta obra comenzada muchos años atrás, había sido casi abandonada. Con motivo de las fiestas del centenario de la independencia, el gobierno resolvió alojar en él al Regimiento de Granaderos Argentinos que vino al Perú en esa oportunidad y para el efecto dispuso la rápida ejecución de los trabajos necesarios para su conveniente utilización. Así se hizo. Se terminaron las cuadras, los salones, el comedor y los cuartos para oficiales y se preparó caballerizas adecuadas para el ganado. En estas condiciones fué estrenado este cuartel por tan gratos huéspedes, los Granaderos argentinos.

Escuela Militar de Chorrillos.—En este primer plantel militar del país se ejecutaron importantes trabajos de mejoramiento. En primer lugar, sus servicios sanitarios dejaban mucho que desear. El abastecimiento de agua potable era deficiente y se hacía mediante un pozo accionado por una bomba anticuada y de escasa potencia. Por efecto de esta deficiencia los lavabos y los reservados destinados a la tropa casi no funcionaban. Después, las tropas no tenían un recinto adecuado para tomar sus alimentos; las cuadras estaban deterioradas y los pasadizos, patios y caballerizas carecían de pavimento; el director no tenía donde residir y la esplanada, en el frente de la Escuela, estaba convertida en matorral.

Todo esto se subsanó satisfactoriamente. Se dotó al establecimiento de abundante agua potable, proveniente de las instalaciones de la Atarjea, para lo que se hizo una conexión de la tubería madre que abastece de este líquido elemento a la población de Chorrillos; se colocaron grifos de agua y cañerías en los lavabos de la tropa; se repararon las cuadras de los soldados; se construyó un magnífico comedor para éstos; se pavimentaron con adoquines de cuarcita los patios pasadizos y caballerizas; se construyó un pabellón para alojamiento del director y su familia; se construyeron pistas de concreto asfáltico en la esplanada y en las avenidas interiores del campo de maniobras; se formó un campo especial para los deportes del alumnado y se restauró completamente el tennis y el kiosco que lo adorna, para recreo de la oficialidad.

Cuartel de Santa Catalina.—En este cuartel se renovaron todos los servicios sanitarios, especialmente los destinados a la tropa. Se construyeron lavabos, reservados y urinarios, en reemplazo de los antiguos que estaban en calamitoso estado de conservación y desaseo; se pavimentaron totalmente los pasadizos, patios y caballerizas con los adoquines extraídos de algunas calles de Lima; se refeccionaron y pintaron muchas cuadras de los soldados; se arregló un salón para

biblioteca y se construyó una cancha de tennis para recreo de la oficialidad.

Cuartel de Barbones.—Este cuartel donde se aloja el Escuadrón Escolta del Presidente, se encontraba en condiciones deplorables desde el punto de vista higiénico. Sus patios y caballerizas eran lodazales inmundos, los que al mismo tiempo constituían nidos de zancudos y mosquitos venenosos. En tales condiciones, lo primero que había que hacer era su más completo saneamiento. En efecto, se ejecutaron serios trabajos de canalización de acequias y desagües y renovación de las cañerías de agua para un más eficaz abastecimiento de este elemento; y, para acabar con los focos de infección permanente, se procedió a la pavimentación total del cuartel, con adoquines de piedra.

Cuartel de San Francisco.—Este viejo caserón que lleva este nombre era sencillamente detestable desde el punto de vista higiénico. Decenas de años habían trascurrido sin que la acción oficial se dejara sentir en este local, y como consecuencia del abandono, estaba en condiciones casi inhabitables. El oncenio dirigió su mirada también aquí y procedió a la renovación total de sus servicios sanitarios, a la reparación de sus compartimentos y a la pavimentación de sus patios y caballerizas, con adoquines de piedra.

Cuartel de San Lázaro.—Aquí, como en los otros cuarteles, se llevaron a cabo trabajos de saneamiento consistentes en la renovación de cañerías de agua, colocación de desagües, de lavabos y urinarios, y pavimentación de patios y caballerizas con adoquines de piedra. En la segunda planta, se construyó un comedor para oficiales de bastante amplitud.

Cuartel de Artillería de la Magdalena.—También se manifestó en este cuartel la acción renovadora de Leguía. Se realizaron trabajos sanitarios consistentes en dotación de agua y renovación de desagües, en pavimentación de sus patios y de la esplanada de la entrada al cuartel.

Local de la Escuela de Policía.—Para la implantación de la escuela de este nombre se habilitó la sección de paga del antiguo Manicomio que era lo único aprovechable; pero como no era suficiente, se emprendieron grandes trabajos constructivos en el ala derecha consistientes en salones, galerías, talleres y patios. En esta parte los edificios construídos son de estructura sólida, de cemento y ladrillos, y en el acabado se ha puesto especial cuidado a fin de obtener la máxima comodidad y una agradable presentación. No obstante las condiciones satisfactorias del local, así transformado, se planeaba ya su ensanche con el objeto de ampliar sus nuevos servicios y ofrecer buen alojamiento al numeroso cuerpo de oficiales y alumnos que integran la Escuela.

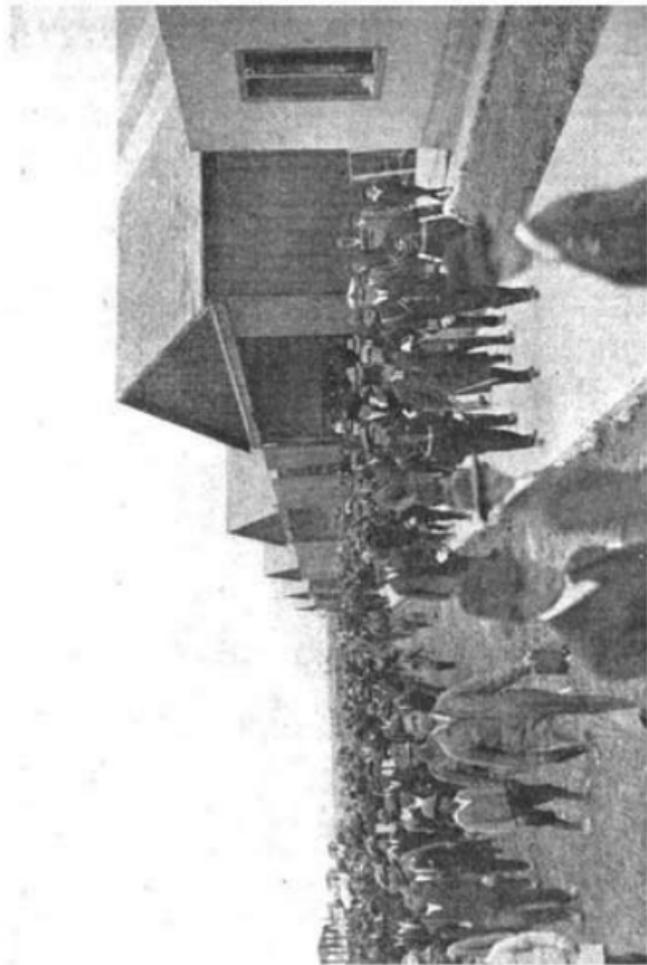
Cuartel de Potao.—El gobierno de Leguía adquirió la antigua huerta del Potao para construir en ella un cuartel moderno destinado a una de las unidades de la Policía. En los últimos meses de su gobierno, se llevó a cabo la fábrica del cuartel en las mejores condiciones posibles. El ingeniero don Luis Santisteban Benavides, corrió a cargo de los trabajos de construcción. El edificio construído puede

considerarse como uno de los mejores de su clase en Lima, y tanto en su estructura como en sus detalles más mínimos se ha consultado los últimos adelantos constructivos.

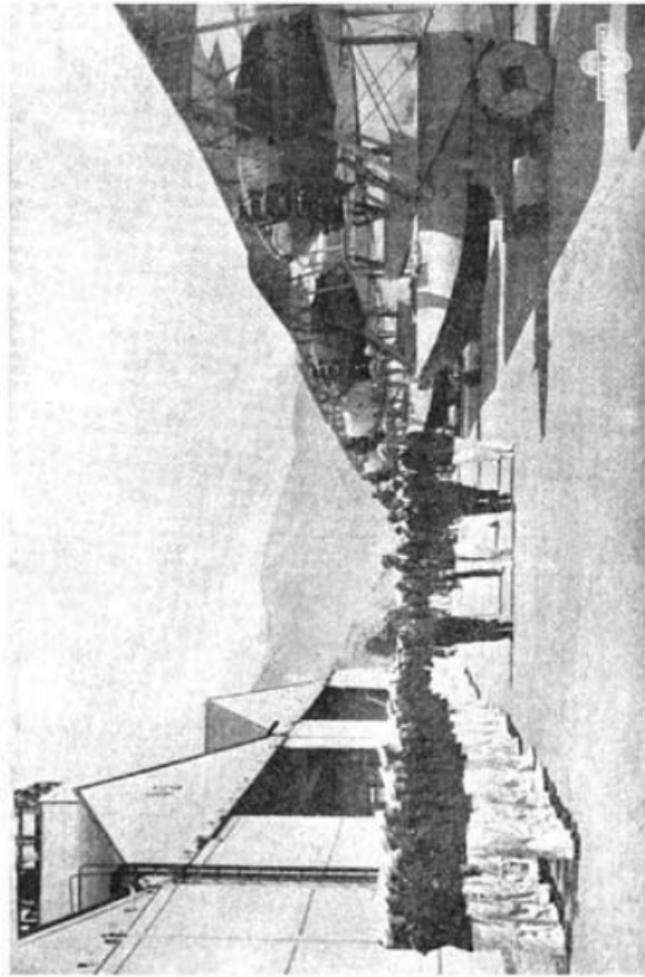
Cuartel Sexto.—La Comisaría del Sexto ocupa actualmente el local destinado para Cárcel Central de Mujeres, en la avenida Alfonso Ugarte. Como el primitivo uso que se quiso dar a este local fué postergándose, el gobierno de Leguía lo aprovechó convenientemente alojando en él a la Comisaría de que se trata. Durante su gobierno no se construyeron los edificios que sirven ahora de Comisaría, que se llevaron a buen término aunando los esfuerzos fiscales con el donativo que para la nueva Cárcel hizo la señora Ignacia Rodulfo de Canevaro. En dicha obra tuvieron intervención, como colaboradoras de Leguía, el Dr. Manuel Augusto Olaechea y el Dr. Ezequiel F. Muñoz.

Casino Militar.—El local en que funciona, en la avenida Piérola, fué de propiedad de la extinguida Junta Departamental de Lima. Suprimida la Junta y después de la liquidación de los bienes inmuebles y enseres de la misma, el gobierno adquirió dicho local y lo destinó para Casino de los militares. Posteriormente introdujo radicales transformaciones en todos sus compartimentos, tendientes, en su mayor parte, a convertirlo en un verdadero palacio elegante y confortable, como lo es ahora.

Creía, Leguía, que los miembros del ejército, en todas sus graduaciones y jerarquías, deberían ser objeto del respeto y de la estimación de sus conciudadanos y para conseguir tal objeto, no vaciló en rodearlos de cuantos honores y facilidades fueran compatibles con su decoro. Y, el Casino Militar, es uno de los testimonios que dejó de su afecto y consideración por los institutos armados.



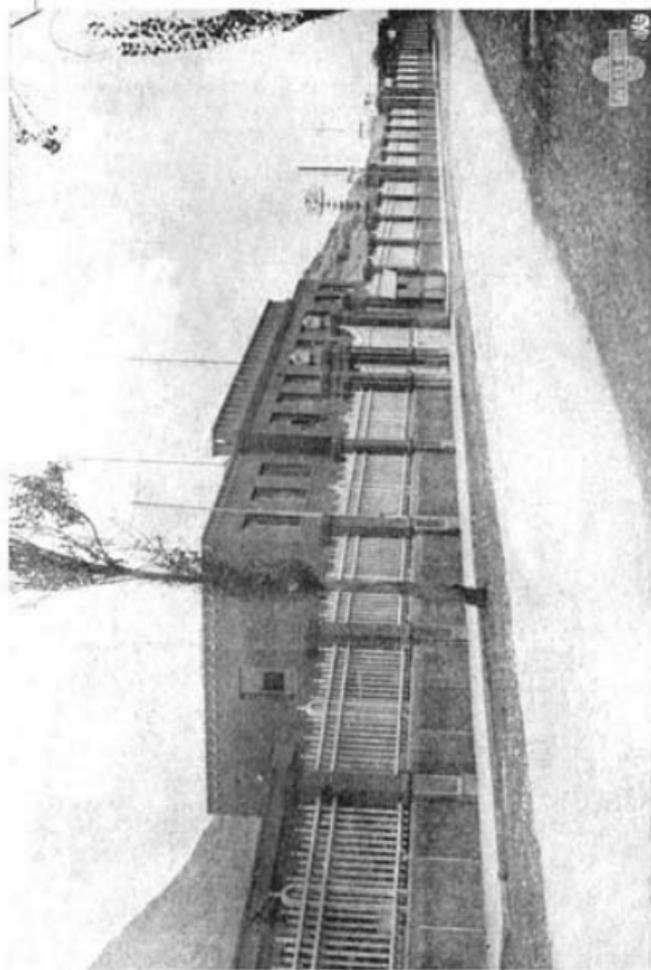
Escuela de Aviación Jorge Chávez . — Hangares



Base de Hidroavión de Ancón



Escuela Naval



Cuartel de Potao



Escuela de Policía



Casiro Militar

Las construcciones urbanas

Una de las repercusiones visibles del plan de edificaciones públicas llevada a cabo por el oncenio, es el auge de las nuevas construcciones urbanas de estructura sólida y líneas arquitectónicas monumentales que se alzan en diversos sectores de la ciudad, dando la impresión de grandeza y de un vigoroso movimiento edificacionista.

La tendencia predominante de este movimiento, en lo que se refiere a las construcciones urbanas erigidas en el sector antiguo de la ciudad, es reemplazar la vieja y derruida casa-vivienda por edificios suntuosos de cinco y seis pisos especialmente adecuados al funcionamiento de oficinas de negocios, consultorios, estudios y almacenes de comercio, y tratándose de las construidas en las urbanizaciones modernas, la de levantar chalets y quintas residenciales en que el arbolado y la jardinería entran como elementos principales de ornamentación. Estas modalidades definen ya el rol de los sectores antiguo y moderno de la ciudad. El primero, como el centro de las actividades comerciales y de los negocios, y el segundo, como el barrio preferido para la residencia, tal cual ocurre en las grandes urbes europeas y americanas.

No obstante la frecuencia con que se repite este fenómeno en las grandes ciudades, su constatación en Lima produjo escozores en quienes no conciben nada que sea comparable a la antañona ciudad virreynal de calles empedradas y sucias, y casonas de barro y quincha; y sin embargo, para el observador imparcial, la Lima del oncenio, es decir la Lima de hoy, higiénica, limpia, ventilada, cruzada de amplias avenidas urbanas e interurbanas, con soberbios edificios de material noble que invitan al trabajo y encantadoras moradas de campo que brindan reposo y descanso, es mil veces preferible e inmensamente más bella que la de ayer. Y no se diga que el esfuerzo renovador hubiera barrido, en afán inconoclasta, con los signos de la cultura colonial, nó. Lima trasformada, conserva de esa cultura, lo que vale la pena conservar desde el punto de vista urbano, como son sus rincones históricos, sus balcones moriscos, y lo que es más importante, sus templos y conventos y algunos de sus edificios públicos, ya que ellos caracterizan más que nada la fisonomía típica de la ciudad virreynal, recordando, los primeros, el fervor religioso que animó a sus antiguos moradores, y evocando los últimos, el señorío colonial y primorosos pasajes de bizzarria de que fueron escenario. La restauración iniciada de la Casa de Pizarro y de la Quinta de la Pericholi, la terminada del Palacio Arzobispal y del de los Marqueses de Torre Tagle, confirman lo anterior.

Paralelamente a los grandes edificios comerciales y residenciales, pero en mucha menor escala, las nuevas construcciones urbanas

destinadas a casas-habitaciones de personas de modesta condición económica y de la clase obrera, evolucionaron, también, en el sentido de su mejor concepción y de un más intensivo empleo de materiales sólidos en su construcción. Las casas de alquiler fabricadas durante el oncenio, reúnen condiciones de higiene y ornato antes ignoradas. Están dotadas, necesariamente, de correctos servicios de agua y desagüe, y de un departamento de baño. Muchas de ellas son de ladrillos y ostentan decoraciones apreciables.

Igualmente, los callejones son de ladrillos o adobes revestidos, con pisos de concreto y provistos de duchas y piletas de agua potable.

Aún cuando estas mejoras no son, ni en calidad ni en cantidad, el ideal apetecible de la casa destinada al alojamiento de las clases pobres de la colectividad, constituyen, sin embargo, un adelanto innegable sobre los antiguos departamentos de alquiler y solares, carentes, de los más indispensables servicios sanitarios.

Son tan numerosas las nuevas construcciones urbanas, de propiedad particular, levantadas durante el oncenio, que su enumeración completa, sería difícil, y sobre todo, inconducente, toda vez que están a la vista de quien quiera cerciorarse. Para el objeto de este folleto, basta con indicar las más importantes por su valor intrínseco y monumental.

Edificios de carácter social.—El del Club Nacional, con frente a la plaza San Martín; el local de la Sociedad de Ingenieros, en la avenida Piérola; el local de la Sociedad Empleados de Comercio, en la urbanización de Santa Beatriz.

Edificios Escolares.—Colegio de la Recoleta, en la avenida Uruguay; Colegio Anglo Peruano, en la avenida Du Petit Thouars; Colegio Antonio Ravmondi, en la avenida Leguía; Colegio Villa María, en la avenida Leguía; Colegio de la Salle, en la avenida Bolivia; Lima High School, en la avenida 28 de Julio.

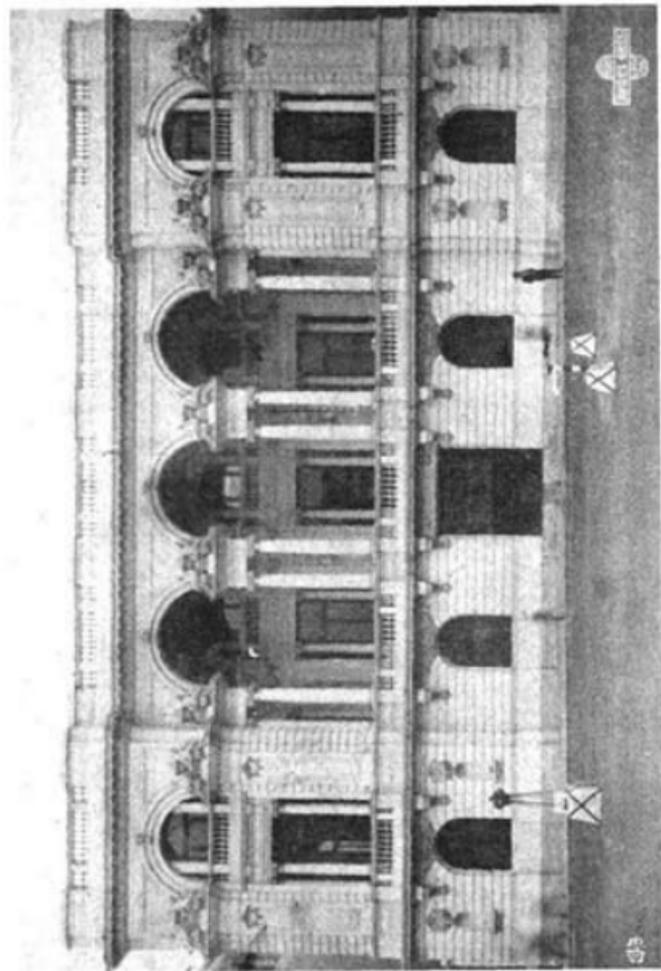
Edificios de Instituciones Bancarias.—Banco Anglo Sud Americano Ltd., en la calle Carabaya; Banco Central de Reserva, en la esquina de las calles de Villata y Carrera; Banco Internacional del Perú, en la calle Jesús Nazareno; Banco Italiano, en la calle de Carrera; Banco Popular del Perú, en la calle de San Pedro.

Edificios de Compañías de Seguros.—El de la Compañía de Seguros Italia, en la calle de Jesús Nazareno; los edificios de la Rímac, en la plaza de la República; los de la Popular, en la calle de Lampa.

Edificios de Empresas Comerciales e Industriales.—El edificio de "El Comercio", en la calle de la Rifa; el de La Auxiliar, en la esquina formada por las calles de La Rifa y Banco del Herrador; el edificio Wiese, en la calle de Filipinas; la casa Grace, en la calle del Banco del Herrador; el de La Previsor, en la misma calle; el edificio Gildemeister, en la calle de Aldabas; el edificio de la esquina de Misericordia; la casa Oechsle, en la plaza de Armas; el edificio del Guano, en la calle de Zárate; el edificio de la Compañía de Teléfonos, en la calle de Jesús Nazareno.

Teatros y Cinemas.—El Princesa, en la calle de San Antonio, el Leguía, en la avenida de este nombre; el Foulie Rouge, en la avenida Piérola; el Roxi, en la avenida Alfonso Ugarte.

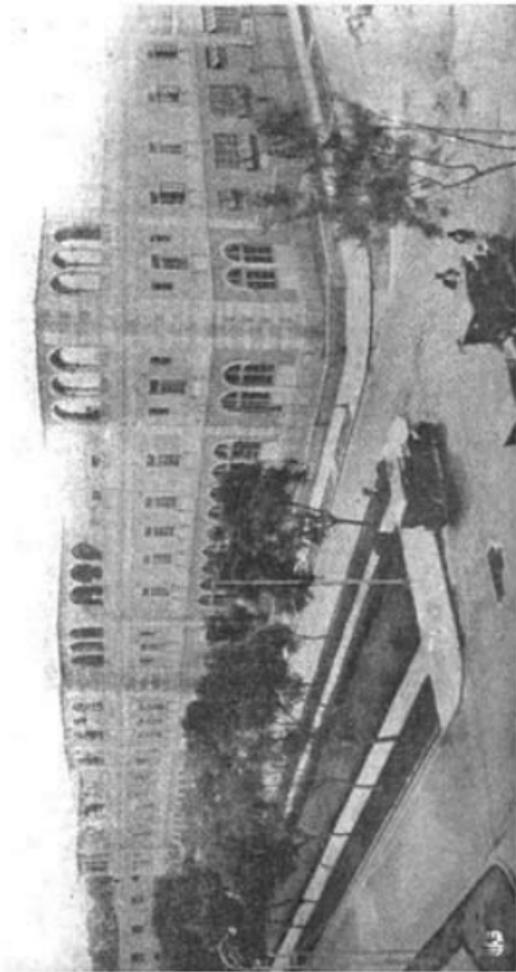
Edificios Residenciales.—Todos los palacetes que rodean la plaza 2 de Mayo; la mayor parte de los edificios de las avenidas Piérola, Alfonso Ugarte, Wilson, Grau, del Pasaje Olaya, del girón de la Unión y del Paseo Colón.



Club Nacional



Sociedad de Ingenieros



Colegio Italiano Raimondi



Instituto de Niños Ciegos



Colegio de Villa María



Banco Anglo Sud Americano



Banco Internacional del Perú



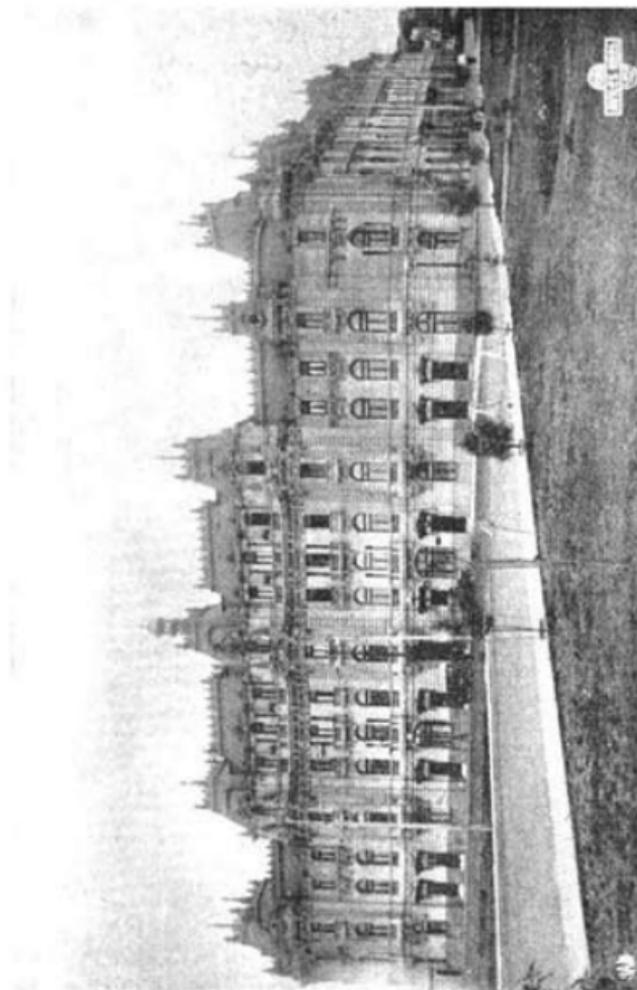
Banco Italiano



Banco Popular del Perú



Compañía de Seguros Italia



Edificio de la Compañía de Seguros Rimac



Edificio de "El Comercio"



Edificio La Auxiliar



Edificio Wiese



Edificio de la Cerro de Pasco Mining Co.



Edificio Gildemeister



Edificio Minería



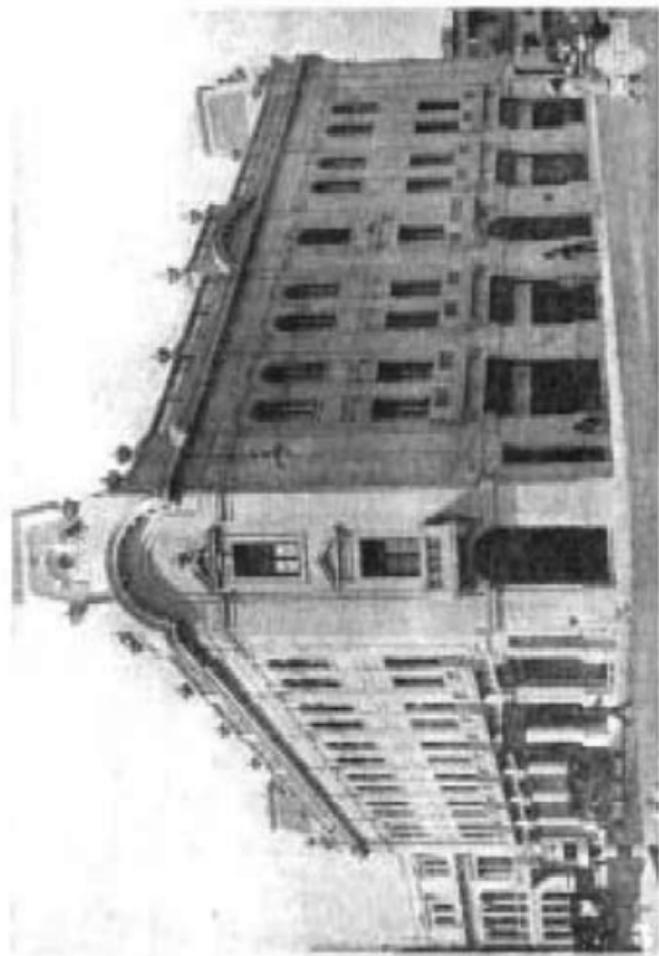
Edificio de la Compañía de Teléfonos



Edificio de la Caja de Depósitos y Consignaciones



Edificio Ochsle



Edificio Belts

Los nuevos Monumentos Públicos

Durante el gobierno de Leguía se erigieron monumentos y estatuas en Lima y sus alrededores, en cantidad no superada por todos los gobiernos juntos que ha tenido el Perú. Este record de homenajes tributados a las más excelsas encarnaciones de nuestro acervo espiritual o a la perpetuación de los fastos nacionales, es otro mentis a la especie inventada de que Leguía no tuvo más preocupación que el adelanto material del país. Día llegará en que al enjuiciarse serena e imparcialmente la obra política y gubernamental del insuperable estadista, se ponga en evidencia no sólo sus grandes merecimientos como hombre de acción, sino también sus innegables dotes de varón selecto, ahito de nobles idealidades y en constante fervor de superación espiritual, cualidades que fueron durante su larga actuación pública acicate para realizar y alentar cuánto tuviera relación con las grandes y permanentes intereses morales del país.

Sin entrar en el detalle, es pertinente enumerar los principales monumentos y estatuas.

Monumento a San Martín.—Inaugurado en la fecha del centenario de la independencia nacional, como homenaje de la nación al Procer de este nombre. Sobre un pedestal de granito, que simula la mole de los Andes, emerge la figura del Protector en actitud ecuestre. Es obra del renombrado escultor español don Mariano Benlliure.

Monumento a Sucre.—Inaugurado con ocasión del centenario de la batalla de Ayacucho, en 1924, en homenaje al glorioso vencedor de esa jornada. Sobre un pedestal de granito aparece el Mariscal Sucre blandiendo su espada y cabalgando un brioso corcel. Su autor es el escultor nacional don David Lozano.

Monumento al Almirante Du Petit Thouars.—Grupo escultórico en bronce, sobre un pedestal de granito. Es el homenaje que la ciudad de Lima tributó al gallardo marino que en la guerra del 79 la salvó de los horrores del saqueo. Es obra del escultor peruano Ocaña.

Monumento al Soldado Desconocido.—Es un obelisco de granito de gran elevación en cuya base yérguese la figura bizarra de un soldado. Es el tributo que la nación rindió al soldado ignorado que sucumbió en las jornadas de la guerra del 79. Su erección se debió a la iniciativa y empeños del entonces Ministro de la Guerra, don Germán Luna Iglesias. Es obra del escultor peruano Agurto. El obelisco se yergue en el Morro Solar.

Monumento a Jorge Washington.—Sobre una base de granito, aparece de pié la figura del fundador de la independencia americana. Es una copia de la estatua original que existe en el Estado de Virginia EE. UU. de Norte América. Se erigió en la plaza de este nombre.

Estatua de Bartolomé Herrera.—Sobre un pedestal de granito aparece el gran sacerdote sentado en un sillón, en actitud de plática. Esta estatua fué erigida como tributo de admiración al pensador y polemista que ilustró los claustros de San Marcos y el Parlamento. Es obra del escultor Piqueras Cotolí y se levanta en el Parque Universitario.

Estatua de Hipólito Unánue.—Como homenaje a los grandes merecimientos de este varón, prócer y sabio, Leguía dispuso se erigiera un monumento en la plaza que existe frente a la Universidad. Al efecto contrató con el escultor Piqueras Cotolí la factura del monumento, el que fué ejecutado en mármol, en uno de los establecimientos más renombrados de Italia. Los acontecimientos de agosto de 1930, impidieron que el mismo Leguía inaugurara el monumento, pues éste ya había llegado de Europa en aquella fecha. Es una magnífica escultura que representa al prócer, sentado.

Estatua de Sebastián Lorente.—Esta estatua representa el homenaje del Perú al sabio y educacionista de este nombre que durante largos años formó varias generaciones en las aulas del Colegio de Guadalupe. Es una escultura de bronce en que el sabio aparece de pie. Fué inaugurado en el Parque Universitario.

Estatua de Guillermo Rey.—Como homenaje a la vi a inmaculada y a la probidad ciudadana de este hombre público, se le erigió un monumento en la plaza San Marcelo de esta ciudad. Los vendabales de la política han quitado de la veneración pública esa efigie que simbolizaba la pulcritud cívica; y nada es más paradójico en el Perú que suprimir motivo escultóricos que recuerdan virtudes a menudo olvidadas.

Estatua de Mateo Paz Soldán.—Es el tributo de admiración y respeto que el Perú rindió a los eminentes servicios que en el campo de la ciencia prestó este notable hombre de pensamiento. Es una escultura de bronce que representa al sabio en actitud contemplativa. Se levanta en la plaza situada frente al local del Ministerio de Fomento.

Estatua de Candamo.—Leguía gran admirador de este ciudadano honorable y patriota, mandó se restaurara su estatua en el Parque Neptuno.

Estatua de la señora Juana Alarco de Dammert.—Cristaliza la devoción admirativa de la sociedad de Lima, a la más conspicua benefactora de los niños. Fué inaugurada en otra sección del Parque Neptuno.

Monumento a Manco Cápac.—La colonia japonesa residente en Lima, obsequió al Perú con motivo de su primer centenario de la independencia, este magnífico monumento. Representa al Inca fundador del imperio, de pie, sobre un pedestal de granito. La estatua del Inca es de gran tamaño. Se levanta en el crucero formado por las avenidas Grau y Manco Cápac.

Monumento a la Libertad.—Es el obsequio de la colonia francesa con ocasión del centenario de la independencia. Simboliza la Libertad, una figura de mujer que alza el brazo sosteniendo una antorcha de luz. Fué erigido en la plaza de este nombre, en la urbanización de Santa Beatriz.

Estatua "El Trabajador".—Obsequio de la colonia belga con motivo del centenario de la independencia. Simboliza al trabajador manual. Es una bella creación artística. Se levanta en la plaza Bélgica.

Fuente Monumental.—Obsequio de la colonia china. Es, seguramente, una de las ofrendas más valiosas y artísticas que el Perú recibió en la fecha de su primer centenario de la independencia. Es una interpretación acabada del consorcio de las razas y artísticamente ejecutada en mármol de Carrara y bronce. Se yergue en la rotonda central de los parques del antiguo Zoológico.

Arco de Triunfo.—Este motivo ornamental de gran efecto, es obsequio de la colonia española. Ubicado en el comienzo de la avenida Leguía, sirve como portada entre la capital y las poblaciones que se extienden hacia el sur.

La Torre del Reloj.—Obsequio de la colonia alemana. Es un edificio de sólida estructura que en su parte alta sostiene un reloj. Yérguese en el centro del Parque Universitario.

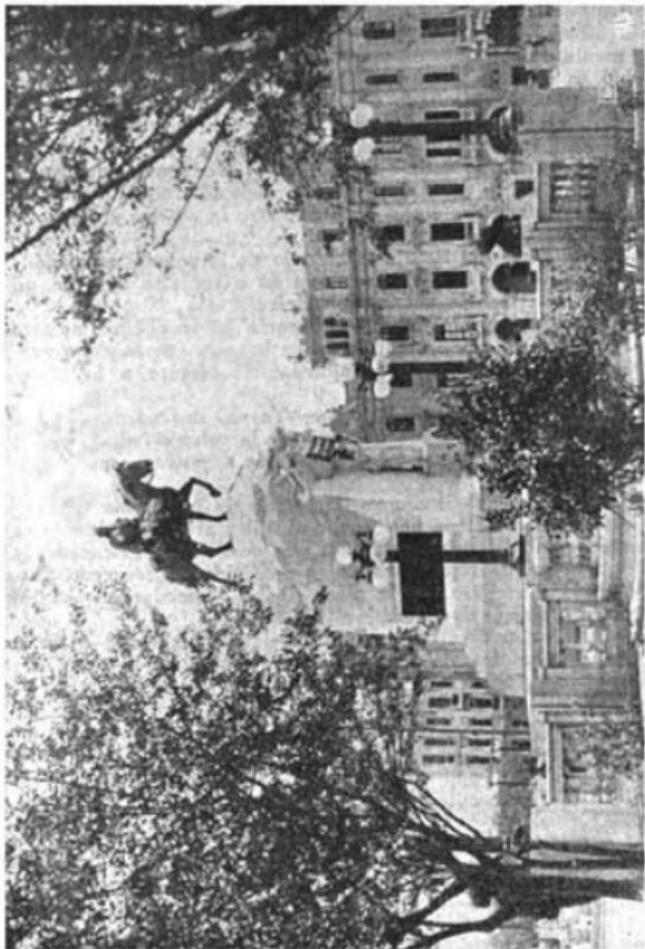
La Fuente Americana.—Obsequio de la colonia norteamericana representa un grupo escultórico, en bronce, que sostiene una fuente de agua. Se levanta en la avenida Leguía, frente a la plaza Washington.

El Museo de Arte Italiano.—Ya en otro párrafo se ha hecho mención de este espléndido obsequio de la colonia italiana y que como edificio monumental, es uno de los más sugestivos que adornan a Lima.

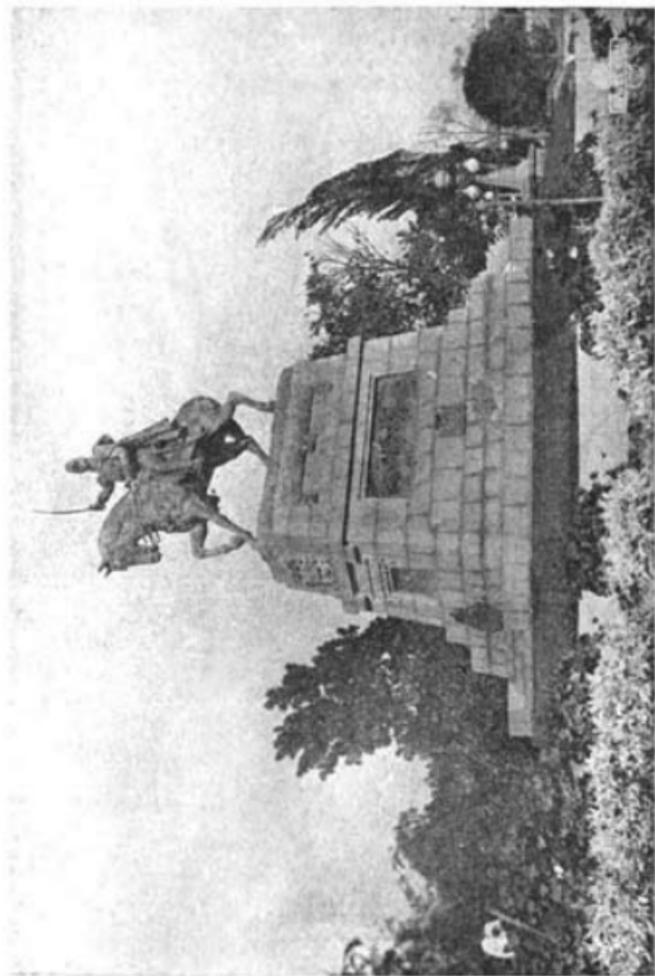
Pabellón del Stadium.—Obsequio de la colonia británica. Es una estructura que llena una finalidad útil y al mismo tiempo es adorno ornamental del primer stadium con que cuenta la capital.

Estatua de Ramón Espinoza.—Erigida en recuerdo de su larga carrera de maestro, en la plaza de las Mercedarias. La erigió el Concejo Provincial de Lima.

Estatua a don Pedro Barrós.—Igual homenaje a los merecimientos de este notable educacionista, erigida en la plaza de Santo Tomás.



Monumento a San Martín



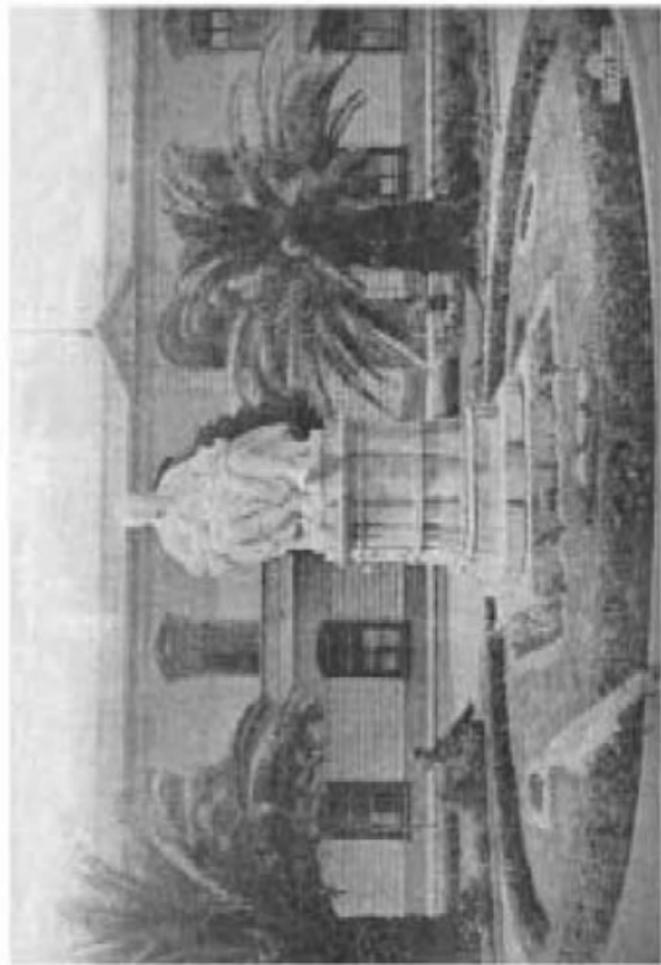
Monumento a Sucre



Monumento al Soldado Desconocido



Estatua de Bartolomé Herrera



Escuelas de Hipólito Unzué



Estatua de Sebastián Lorente



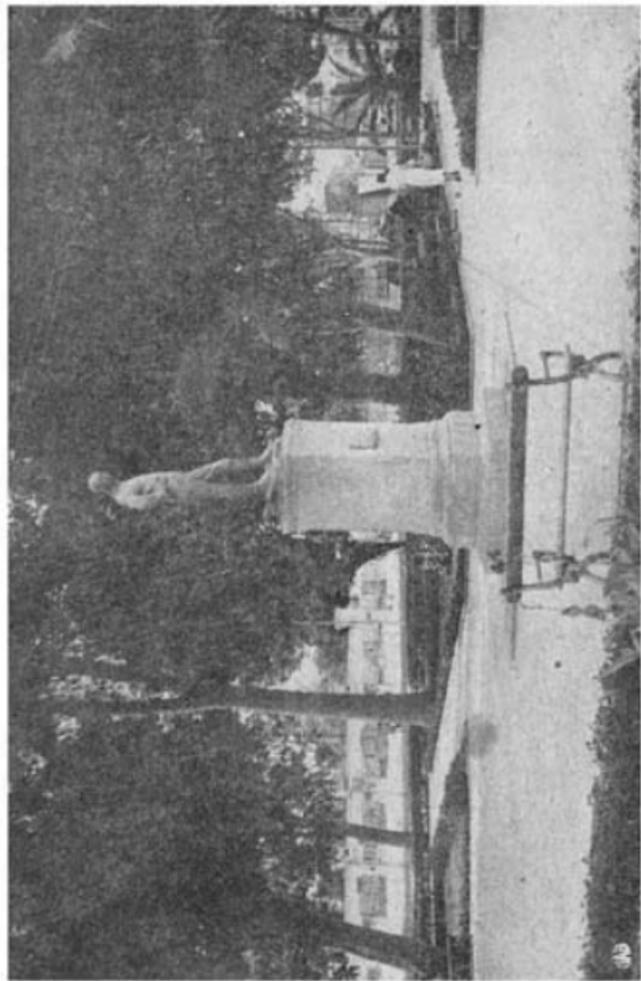
Estatua de Mateo Paz Soldán



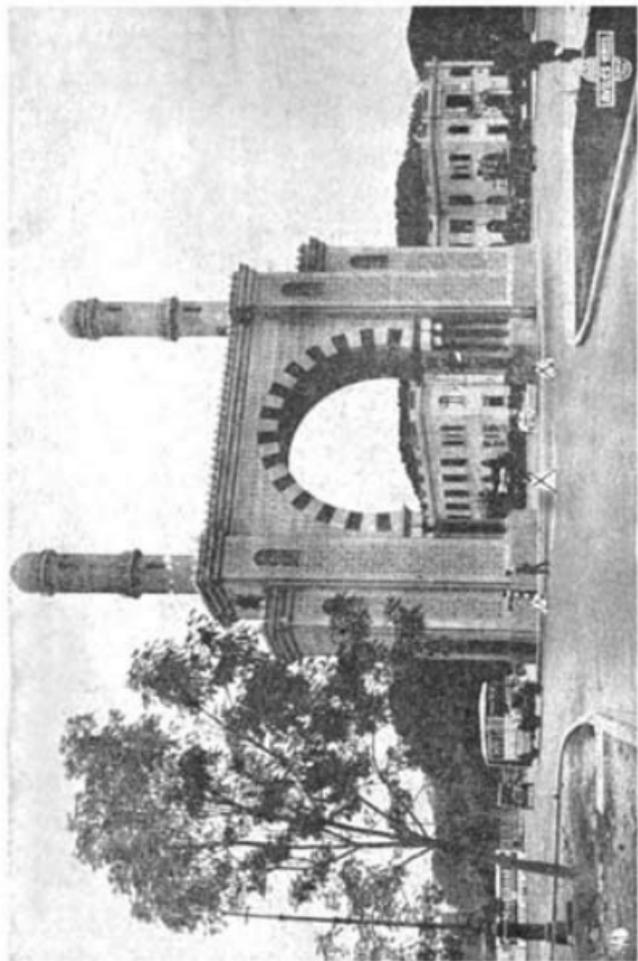
Estatua de Candamo



Monumento a Manco Cápac



Estatua de El Trabajador



Arco del Triunfo



La Torre del Reloj



La Fuente Americana

Las obras públicas en el Callao y Balnearios

En el plan de reformas que Leguía acometió para transformar Lima, no podía ni debía omitir las poblaciones de sus alrededores, que no obstante ser entidades autónomas dentro de la demarcación política y municipal del país, forman con la capital de la República una sola y grande unidad urbana. Al mencionar las numerosísimas obras de beneficio público efectuadas en dichas poblaciones durante el oncenio, hay que insistir, una vez más, en el carácter meramente evocativo que tiene este folleto, sin pretensiones literarias y sin el deseo de valorizar y enjuiciar con criterio técnico —que por otra parte no sería hacedero en las circunstancias actuales—, la obra constructiva llevada a cabo en esa interesante etapa de la vida nacional. Por eso, los datos consignados en este capítulo como los apuntados en los anteriores, no tienen otro objeto que dar una impresión panorámica de todo lo hecho por Leguía en beneficio de Lima y sus alrededores.

OBRAS PUBLICAS EN EL CALLAO.—Prescindiendo de la grandiosa obra del Terminal Leguía, que es materia de otro capítulo, merecen citarse por su importancia: el Saneamiento, el Frigorífico, el Mercado de Flores, el Muelle de Guerra, La Plaza y Malecón Grau, la restauración de la plaza de la Independencia y la construcción de la plaza del Pueblo.

El **Saneamiento**, consistió en la construcción de un reservorio, galerías filtrantes y planta de bombeo en el Chivato; colocación de tuberías de agua potable y canalización de desagüe en las calles de la ciudad y pavimentación de las principales arterias urbanas e interurbanas con concreto asfáltico, concreto y adoquín de piedra.

El **Frigorífico Nacional**, inicia en el país una saludable reforma en la manipulación de las carnes destinadas al consumo que antes se hacía en condiciones deplorables desde el punto de vista de la higiene. Leguía, auspició esta reforma con todo el entusiasmo que sabía poner en sus empresas de bien público, logrando estimular el empleo de capitales privados en esta industria. Se organizó al efecto una sociedad anónima y con el concurso de los fondos aportados por ella, se llevó a cabo la construcción del edificio y anexos del Frigorífico. Como es natural, el gobierno hubo de acordar a la firma concesionaria, exclusiva de explotación durante 25 años, como legítima garantía de los capitales comprometidos en la obra, que exceden de cinco millones de soles. El Frigorífico y sus anexos constituyen un conjunto de edificios e instalaciones único en su género en el país y probablemente uno de los mejores de la costa del Pacífico meridional. El Frigorífico, como tantas otras obras de Leguía, ruidosamente cele-

bradas mientras tuviera en sus manos el poder, pero escandalosamente denigradas al tiempo de su caída, también tuvo detractores inverecundos, que, cerrando los ojos ante la realidad, calificaron de inmoral y atentatoria de la Carta Política, la concesión otorgada. Sin embargo, cuatro años después, el gobierno que no está en manos leguistas, no sólo no la repudió sino que la ratificó y la amplió, extendiendo la exclusiva hasta cuatro años más de la fijada en la primitiva concesión.

Las Casas para Obreros, construídas durante el oncenio en una amplia zona de terrenos ribereños a la Mar Brava, es un conjunto de 72 casas que forman un barrio modelo. Seguramente, es el esfuerzo más grande que se ha hecho en el país para dotar a la clase obrera de alojamiento barato e higiénico. Por lo demás, las casas están construídas de material de primera clase y provistas de las comodidades y servicios sanitarios más indispensables.

El Real Felipe, que es una Fortaleza de la época colonial y que recuerda episodios resonantes de la gesta libertadora, fué completamente restaurada. Sus muros y torreones y algunos de sus compartimentos interiores corrían peligro de ruina definitiva sino se atendía a su reparación; galpones y caserones destaralados estaban adosados a sus muros que le hacían perder su vista de conjunto, y lo que es peor, la vetustez y desaseo de aquéllos los habían convertido en madriguera de ratas y focos de infección permanente. Todos estos inconvenientes se suprimieron con las expropiaciones efectuadas y con la construcción de una pista de concreto alrededor de la Fortaleza, que al mismo tiempo que la saneó, la convirtió en un paseo público. La restauración del Real Felipe, tuvo en el ministro Manchego Muñoz, su más entusiasta y diligente animador.

El Mercado de Flores, tuvo como finalidad dotar al Callao de un establecimiento especial destinado al expendio de flores y frutas, tal cual ocurre en las grandes ciudades de Europa. El construído en el primer puerto, es un conjunto de kioscos de cemento armado, profusamente ornamentado con columnas y pilastras que le dan un vistoso y original aspecto.

El Muelle de Guerra, se construyó como una comodidad exigida por la marina de guerra que no tenía un muelle adecuado para su servicio. Las obras de ensanche y embellecimiento ejecutadas en ese lugar, se estrenaron en las fiestas del centenario. Por ese muelle desembarcaron y embarcaron las diversas embajadas que vinieron al país.

La Plaza y Malecón Grau, consisten en el ensanche de la antigua plaza de este nombre. Para el objeto se expropiaron varios inmuebles y en las áreas dejadas se construyó la rotonda donde se alza el asta de la bandera y el malecón adyacente, con vista al mar.

La Plaza de la Independencia, fué completamente modificada, dándosele la actual estructura y ornamentación que tiene.

La Plaza del Pueblo, es la que se construyó en los terrenos del barrio obrero en la Mar Brava. Es un paseo de grandes dimensiones, dotado de jardines, kioscos, veredas para peatones, pistas para automóviles, alumbrado y bancas.

Sería olvido inexcusable no nombrar al malogrado alcalde Carlos E. Roe, que puso en la obra de transformación del Callao, todo su dinamismo y su fé en el resurgimiento de su ciudad natal.

OBRAS PUBLICAS EN LA PUNTA.—En este balneario se completó la red de tuberías de agua y la canalización de desagües; se construyó el tramo de la avenida del Progreso hasta el Malecón; se hizo la pavimentación total del balneario hasta convertirlo en el primero entre los de su género y en la ciudad más limpia del Perú; se prolongó el Malecón hasta Punta - Punta, dotándolo de alumbrado, pérgolas, bancas y obras de arte, y se embelleció el Parque Central. Propulsor entusiasta del progreso de este balneario, fué el alcalde Luis T. Larco.

OBRAS PUBLICAS EN BELLAVISTA.—Consistieron en trabajos de agua y desagüe; pavimentación total de la población; arreglo y embellecimiento del Parque; erección de la Iglesia cuyos trabajos se hallaban muy avanzados y construcción del Stadium Modelo.

OBRAS PUBLICAS EN LA PERLA.—Este pueblo surgido al soplo creador del oncenio, recibió, entre otras mejoras de aliento, la del Malecón en la parte alta y baja y que constituye su principal atractivo y la implantación del servicio de alumbrado público y privado.

OBRAS PUBLICAS EN SAN MIGUEL.—Esta población formada antes del oncenio, carecía de los servicios sanitarios más indispensables. Se la proveyó de agua abundante proveniente de las instalaciones de la Atarjea y de una completa red de tuberías de agua y desagüe; se construyó su más importante paseo que es el malecón, dotándolo de alumbrado, bancas, árboles y jardines y se llevó a cabo la pavimentación total de sus calles y plazuelas.

OBRAS PUBLICAS EN MAGDALENA NUEVA.—A pesar de estar unida a la capital por tranvía eléctrico, sus condiciones urbanas eran inaceptables desde todo punto de vista. Leguía le dió las condiciones indispensables para su actual auge. Se ejecutaron trabajos de agua y desagüe; se canalizaron sus acequias de riego; se la unió con San Miguel y con Lima, mediante pistas asfaltadas; se pavimentó la mayor parte de sus calles y avenidas; se construyó el Malecón que es su paseo más importante y se proyectaba grandiosas obras, consistentes en Baños y Casino, en la parte baja de los barrancos un poco más al sur del Malecón.

OBRAS PUBLICAS EN MAGDALENA VIEJA.—Este pueblecito apacible que parecía sumido en sueño eterno, fué despertado a la vida del progreso como jamás lo hubieran presentado sus tranquilos moradores. La primera clarinada que tocó sus puertas fué la inauguración del Museo Bolivariano en la Quinta de los Virreyes, a raíz de la celebración de las fiestas del primer centenario de la independencia nacional. Desde aquella fecha hasta los últimos días del

gobierno de Leguía, no dejaron de ejecutarse sinnúmero de obras que dieron por resultado su total transformación. Se realizaron trabajos completos de instalación de agua potable y canalización de desagües; se arregló y pavimentó la Alameda que le sirve de acceso; se construyó la hermosa Plaza Bolívar que hoy es su más bello paseo público; se clausuró el río de albañal que lo cruzaba de este a oeste mediante costosas obras hidráulicas; se construyó el Paseo San Martín; se regularizaron algunas de sus calles, para lo que fué necesario expropiar varios inmuebles; se pavimentaron sus calles y se proyectaba la construcción del edificio destinado a local municipal y la apertura de una avenida entre este pueblo y la Magdalena Nueva, siguiendo el antiguo trazo del ferrocarril inglés.

OBRAS PUBLICAS EN MIRAFLORES.—La Avenida Leguía fué la primera obra pública que llevó a este balneario el afán reformista del oncenio. Su buena situación y la importancia de las construcciones urbanas levantadas en él, exigían un conjunto de mejoras indispensables. Lo primero que se hizo fué proveerlo de un abundante servicio de agua potable mediante la prolongación de las tuberías de la capital; se extendió nueva red de agua y desagüe tanto en la parte antigua como en las nuevas urbanizaciones; se pavimentó la totalidad de sus calles, avenidas y paseos; se embelleció el Parque Central; se pavimentaron y ornamentaron los malecones Balta, 28 de Julio y de La Reserva; se ejecutaron los trabajos de la Bajada de los Baños en un 50 % de su longitud; se erigió una estatua al tradicionista don Ricardo Palma y se proyectaba la construcción de un Cementerio, un Mercado y un local de Baños. El nombre del alcalde Luis Gallo Porras, tiene que estar forzosamente vinculado al progreso y embellecimiento de este balneario, a cuyo servicio puso sus innegables dotes de asiduo trabajador y honorable funcionario.

OBRAS PUBLICAS EN BARRANCO.—El primer trabajo público de importancia en este balneario, fué su unión con Miraflores, mediante la prolongación de la avenida Leguía, cuya pista de asfalto llegó en un principio hasta el Paseo Sáenz Peña. Después se llevaron a efecto trabajos de agua potable, desagües y pavimentación de sus avenidas, calles y plazas; se construyó la Plaza de Abastos, el Malecón Pazos, la Plaza Pekin; se arregló la bajada de los Baños y se erigieron los monumentos a San Martín y a la Victoria de Ayacucho. Corresponde al alcalde Enrique de las Casas, parte principalísima en el éxito obtenido en la ejecución de la mayor parte de los obras llevadas a cabo en este balneario.

OBRAS PUBLICAS EN CHORRILLOS.—Este balneario muy frecuentado por la antigua sociedad limeña, estaba casi abandonado antes del oncenio. Se implantaron nuevos servicios de agua potable para lo que fué menester conducir dicho líquido desde Lima mediante tuberías de gran diámetro; se renovaron las tuberías de desagüe; se pavimentaron las avenidas Olaya y Alfonso Ugarte; se adoquinó la calle de Lima; se hicieron serios trabajos de sostenimiento en los mu-

ros del Malecón; se ensanchó y transformó los Baños; se construyó la Plaza Miguel Iglesias y se hizo el primer camino para automóviles a la Herradura.

OBRAS PUBLICAS EN ANCON.—Las más importantes ejecutadas en este balneario, son el ensanche, prolongación y ornamentación del Malecón; la construcción de la Base de Hidro - Aviación, la de los Depósitos de Explosivos, a unos dos kilómetros al norte de la bahía; la del Cuartel para la Escuela de Trasmisiones y se proyectaba la apertura de un camino de concreto para automóviles, entre dicho balneario y Lima, con cuyo objeto ya se había acordado la concesión respectiva.

OBRAS PUBLICAS EN CHOSICA.—La obra de más aliento llevada a cabo en beneficio de este magnífico lugar de reposo, es indudablemente, la gran pista de concreto, cuyos trabajos de construcción llegaban a su fin cuando sobrevino el movimiento de Arequipa. Además, merecen citarse los trabajos de mejoramiento de agua potable, la pavimentación de algunas de sus calles y los ensanches efectuados en su área urbana.

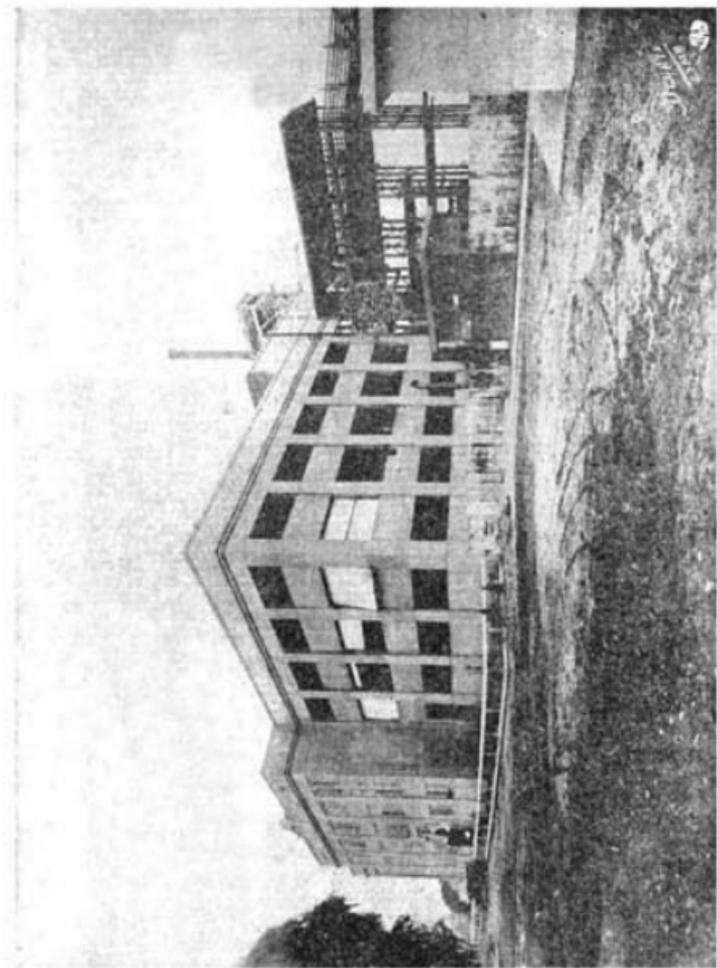
OBRAS PUBLICAS EN EL DISTRITO DE LA VICTORIA.—Este barrio cuya fundación se remonta a 35 años atrás, si bien perfectamente trazado, no era en buena cuenta sino una lotización hecha sobre terrenos sin los más elementales trabajos de urbanización. Sólo a partir del año 1920 en que se le elevó a la categoría de distrito, asignándosele rentas propias para atender a la satisfacción de sus necesidades comunales, es que comienza para este barrio una era de resurgimiento. Hasta entonces, por sus principales calles discurrían ramales del río Huatica en acequias abiertas que eran, al mismo tiempo, nidos de anofeles y albañales públicos; sus calles no podían transitarse libremente por la enorme cantidad de tierra que las cubría y las construcciones urbanas se reducían, en un 80 %, a corralones habitados por gentes de muy precaria situación económica.

El oncenio acabó con estas anomalías. En una primera etapa de mejoramiento, se comenzó con el empedrado de sus calles, con la construcción de veredas e implantación de los servicios de baja policía y alumbrado que no existían en gran parte del barrio. Después, vino la segunda etapa que se caracteriza por la ejecución de trabajos sanitarios consistentes en la colocación de tuberías de agua potable y redes de desagüe en toda el área del distrito; en la canalización de los ramales abiertos del río Huatica que dió por resultado la supresión de los focos de paludismo; en la pavimentación de las avenidas y calles con concreto. Pertenecen, también, a esta etapa, el arreglo y mejor embellecimiento de la Plaza Principal; el incremento de edificaciones urbanas en armonía con las ordenanzas dictadas al efecto; la construcción del Teatro Olimpo y la plantificación del Gimnasio en la avenida Iquitos.

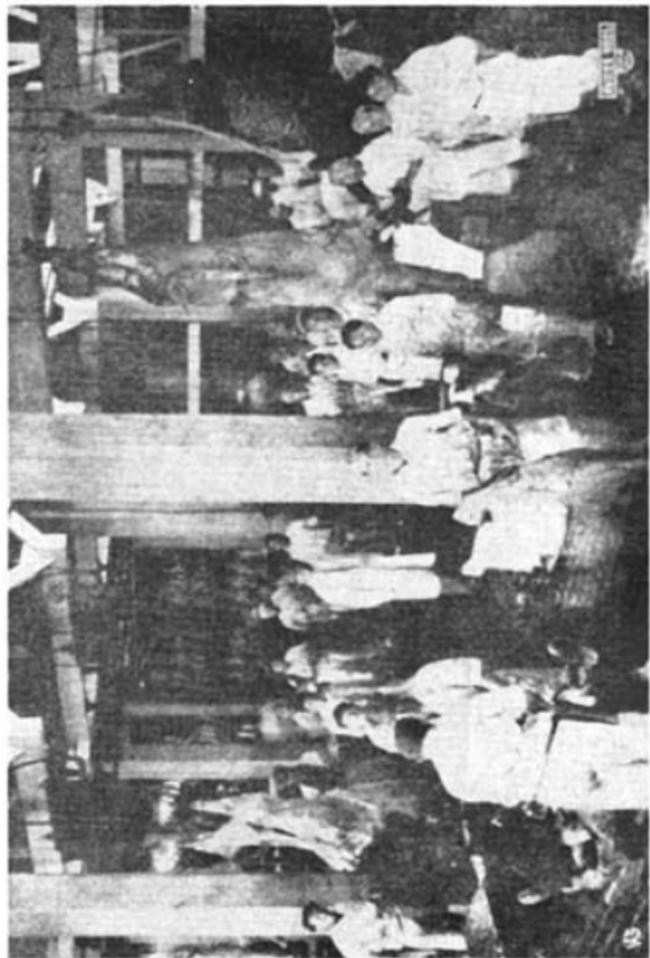
En el plan de mejoramiento de este distrito, se contemplaban varios proyectos tendientes a satisfacer premiosas necesidades o a dar-

le mayores atractivos. Así, se daban los pasos necesarios para acometer la construcción de un mercado de abastos, la terminación de la Iglesia, la pavimentación y ornamentación de la avenida Manco Cápac, la de un gran local Escolar y la plantación de árboles en todas las avenidas.

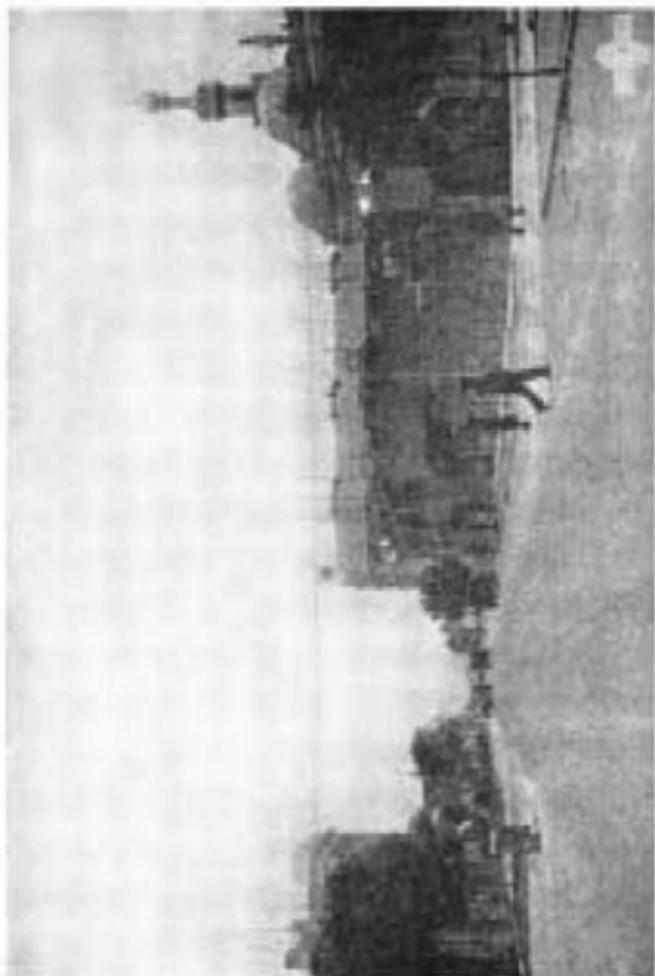
OBRAS PUBLICAS EN EL DISTRITO DEL RIMAC.—Es evidente que este barrio no se sacudió de su estado de postración y abandono sino después del año 1920, en que fué elevado a la categoría de distrito. Los varios municipios que se han sucedido en la administración comunal, pero muy señaladamente el presidido por don Juan Ríos, se esforzaron por que este barrio fuera también copartícipe de los beneficios públicos que el oncenio derramaba, a manos llenas, en los otros sectores de la capital. Y en verdad que lo consiguieron ampliamente. Aparte de las importantes obras públicas mencionadas en el curso de este folleto como realizadas en ese distrito, habría que nombrar, especialmente, las de saneamiento que significaron: renovación de las redes de agua potable y desagüe; canalización de las acequias descubiertas que atravesaban algunos sectores del distrito y pavimentación de todas sus calles y plazas con concreto asfáltico. Merecen, también, citarse las siguientes: Reconstrucción del Puente Balta, colocación de la Cruz luminosa de San Cristóbal, la construcción del Malecón Leguía en la ribera derecha del Rímac, la creación de la Biblioteca Popular Municipal, la construcción iniciada del primer Restaurante Obrero en lo que fué el antiguo Mercado del Baratillo y se proyectaba la construcción del Local Municipal, del Teatro La Perricholi y la restauración del Paseo de Aguas.



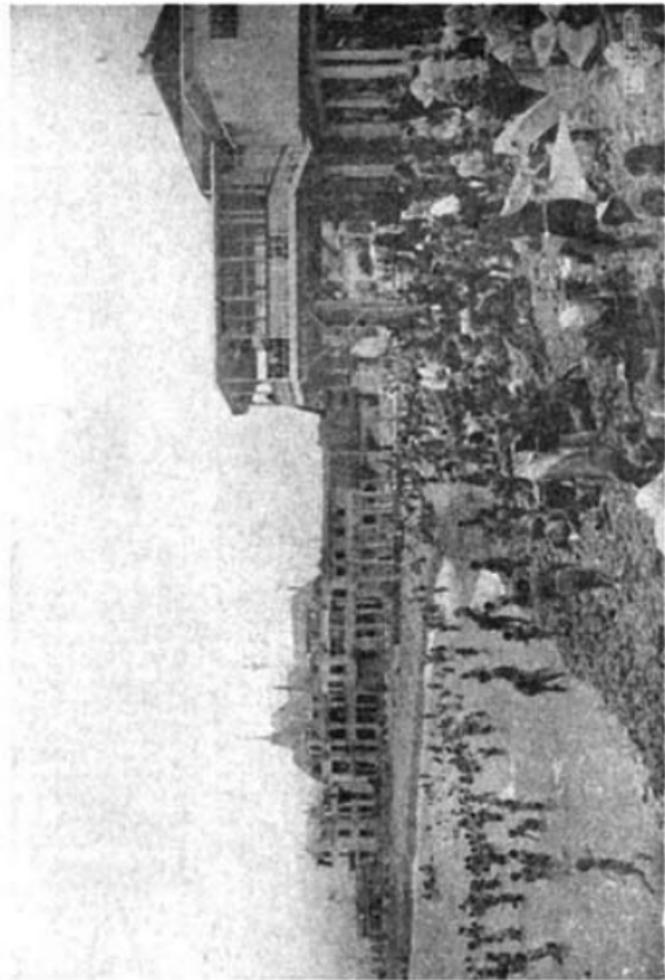
Frigorífico Nacional. — Fachada



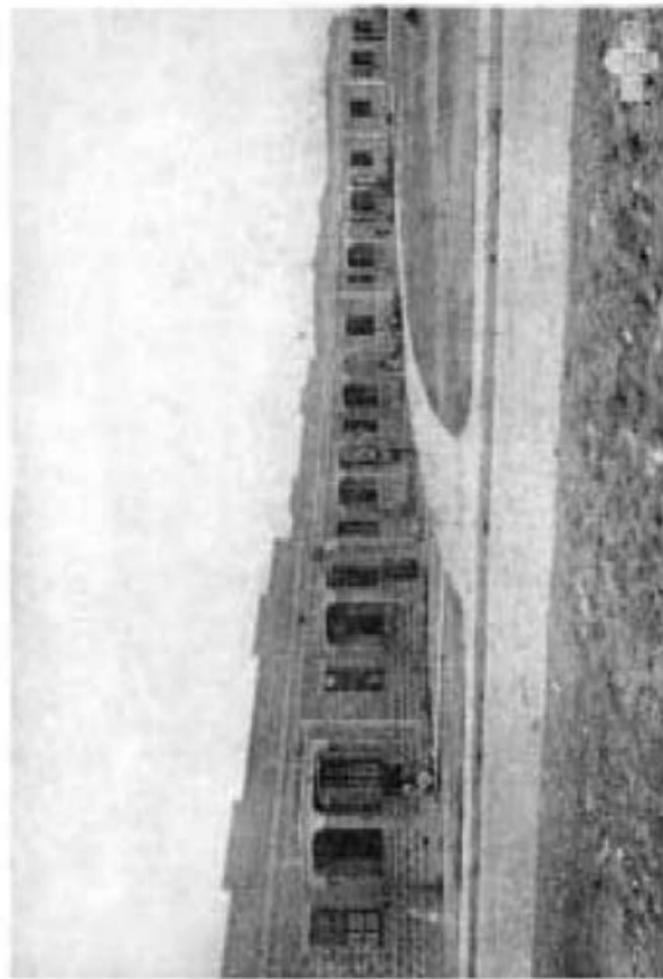
Frigorífico Nacional. — Beneficio



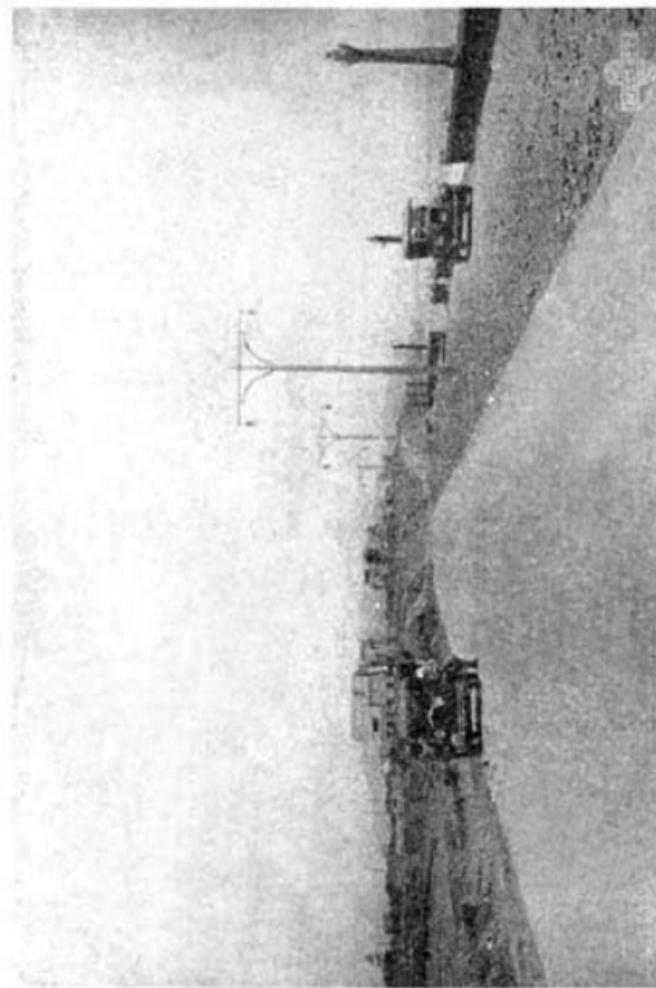
Avenida del Progreso



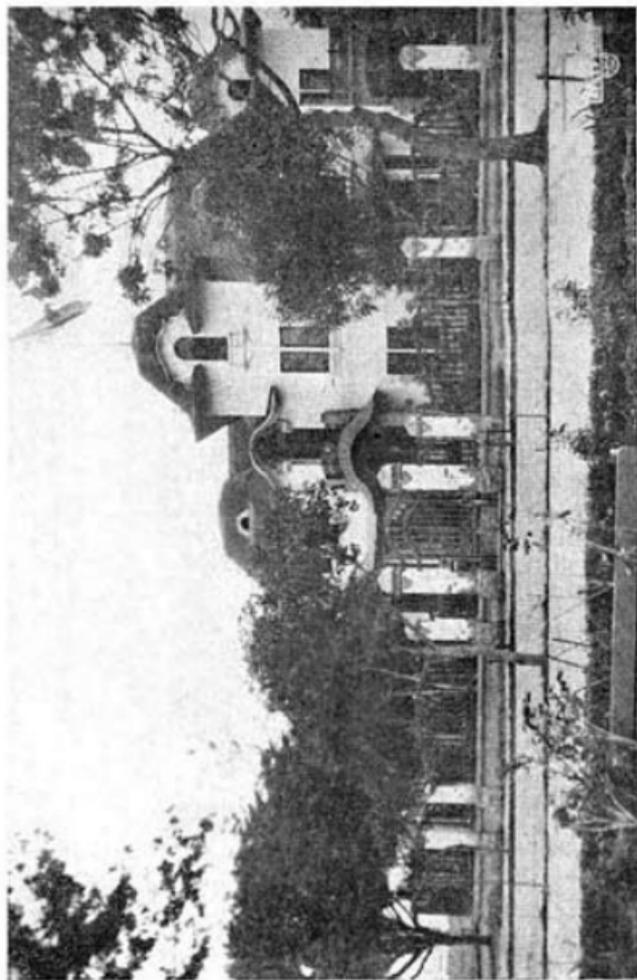
Malecón de la Punta



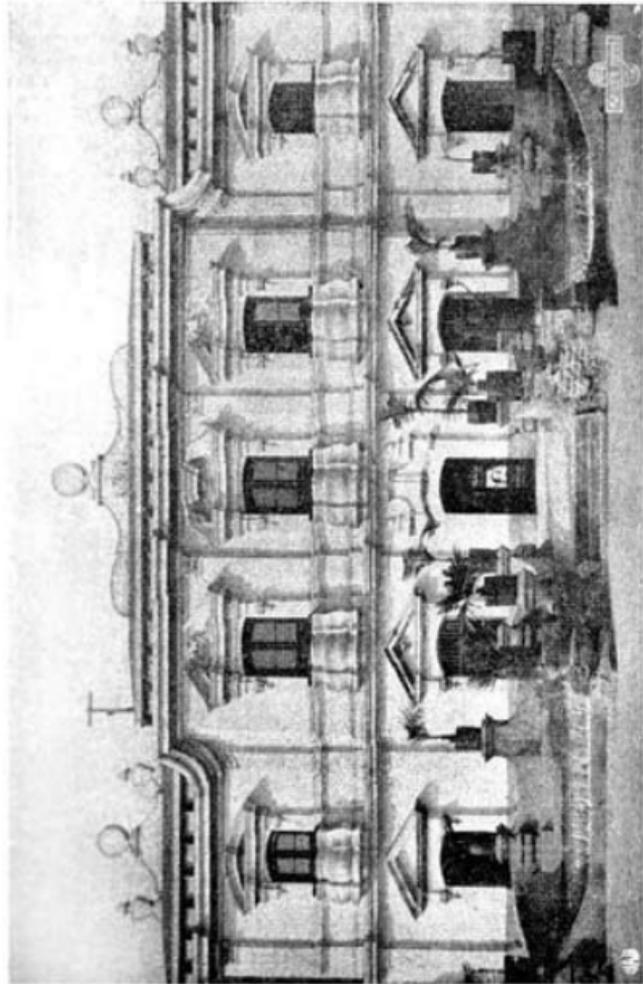
Un grupo de las treinta y dos casas para obreros en Bellavista



Avenida Costanera



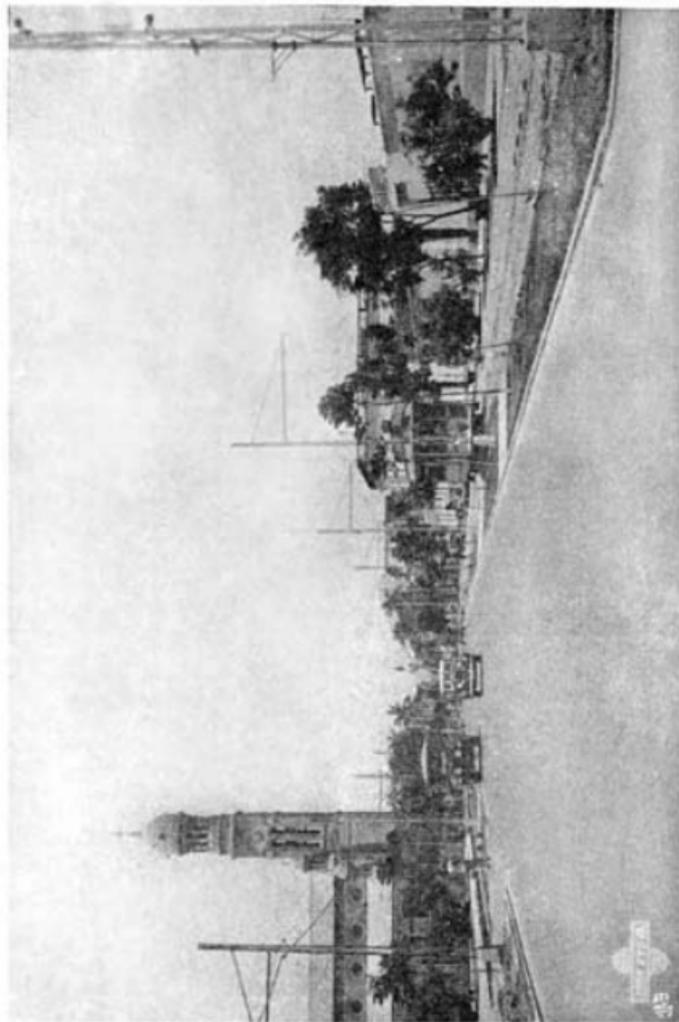
Legación de España. — Barranco



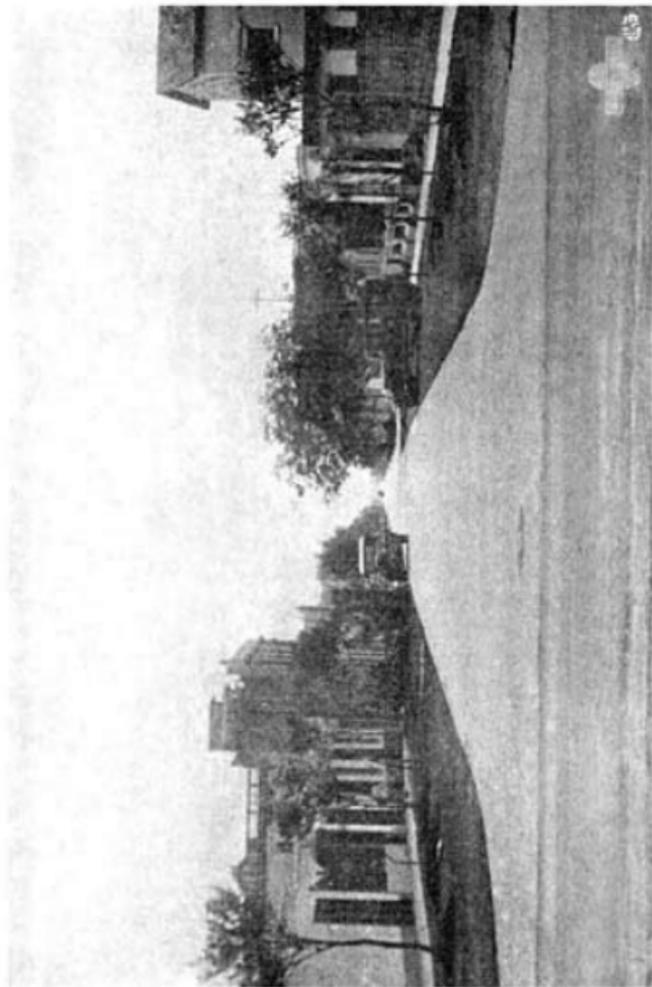
Quinta de Presa o de la Perricholi



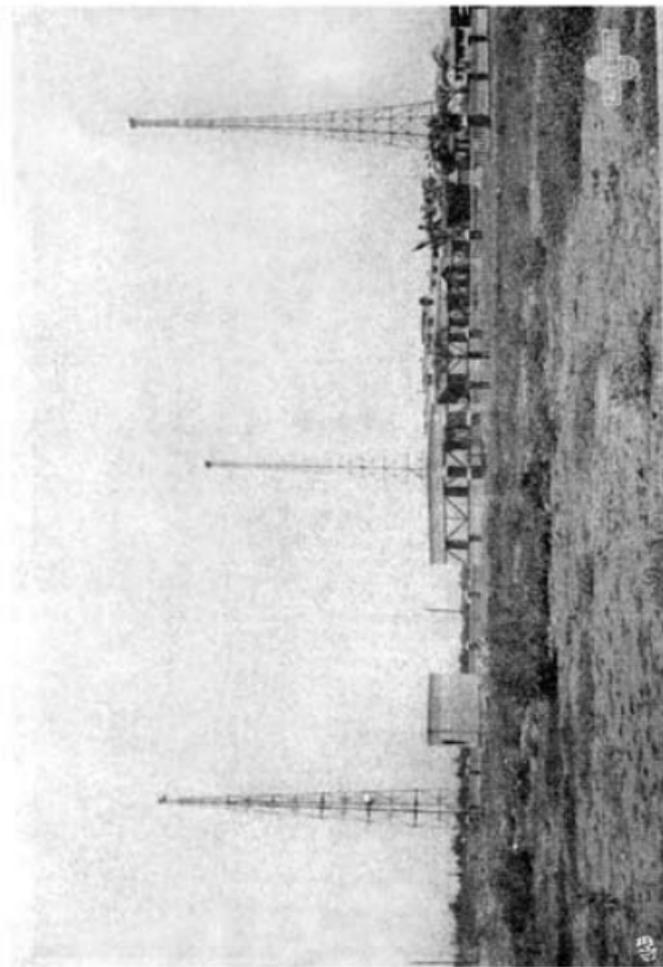
Edificios del Estarco del Tabaco



Avenida del Brasil con el Templo de María Auxiliadora



Avenida Francisco Javier Mariátegui, entre la Magdalena Vieja y la Avenida Leguía



Estación Radio Telegráfica



Estación Experimental Agrícola de la Molina



Asilo Colonia Víctor Larco Herrera

La acción Municipal

Si la benéfica labor de Leguía en favor de todos los pueblos del Perú, puede apreciarse con sólo recordar que entre los primeros actos de su segundo gobierno, se destacan la autonomía otorgada a las provincias para el manejo de los intereses locales y la ejecución de obras de agua potable, canalización y pavimentación de las principales ciudades de la República, es evidente que la ciudad de Lima mereció la más preferente atención de ese Mandatario para convertirla en una ciudad hermosa, higiénica, monumental, porque, como lo expresara en alguna oportunidad, su apoyo amplio, absoluto, sin limitaciones con tal objeto, lejos de contradecir, corroboraba el plan general que su administración se había trazado en orden al progreso y perfeccionamiento del país, finalidad de la que debía resultar más que nadie, Lima, la sede primaria, el eje y centro de la vida moral y política del Perú.

NACIONALIZACION DE LA DEUDA MUNICIPAL

Ese apoyo no sólo se concretó a dotar a Lima de obras de pavimentación, canalización y agua potable, sino que liberó al Municipio de Lima del pago del empréstito de £. 600,000, emitido en 1911 para la cancelación de sus deudas, entre las que figuraban los saldos de los empréstitos de S/. 800,000 y S/. 400,000, de los años 1874 y 1888, respectivamente. De manera que Leguía, al nacionalizar la deuda municipal, saneó las finanzas comunales, descargando del Concejo Provincial de una serie de obligaciones que venía arrastrando durante 40 años; y es de advertir que, a través de las graves crisis económicas afrontadas por Leguía, jamás dejó de hacer el puntual servicio de intereses y amortización del empréstito municipal de £ 600,00.

Merece anotarse que en 1923 se canceló la deuda flotante acumulada desde 1912 y entre las que figuraba un fuerte crédito de la Empresa del Gas de Lima, por servicios de alumbrado público realizados desde 1896, que no había sido cancelado con los productos del empréstito de 1911.

Reforma de las Tarifas de Alumbrado y Baja Policía—Lograr la justa retribución de los servicios de alumbrado y baja policía, que el Concejo realiza por cuenta del vecindario, fué tarea que se impuso el Municipio de 1929, con el decidido apoyo de Leguía; y al obtenerse la modificación de las tarifas respectivas, alguna vigente desde 1880, se eliminó el fuerte déficit que anualmente arrojaba la satisfacción de ambos servicios, con mengua del cumplimiento de otras obligaciones y de la ampliación de servicios públicos de importancia.

Desechando los temores que abrigaron Concejos anteriores, el de 1929 afrontó las resistencias de algunos contribuyentes y la maniifiesta parcialidad de algún órgano de la prensa local; y con clara visión de sus deberes, llevó adelante la reforma de esas anticuadas tarifas, lo que ha permitido que los Municipios posteriores a 1930, cuenten con la renta necesaria para realizar dichos servicios, sin dejar déficit alguno y puedan destinar otras al cumplimiento de sus obligaciones.

Transformación de los Servicios Eléctricos.—La transformación de los servicios eléctricos, es obra de importancia capital. Los de alumbrado y tranvías son calificados por propios y extraños, como de 1ª clase; y las condiciones en que se realizan, superan en muchos casos a los de importantes ciudades de América y Europa. Lima cuenta, pues, con servicios de alumbrado y de tranvías eficientísimos, debido al decidido apoyo que prestó Leguía para la transformación del anticuado y peligroso sistema empleado en la transmisión de energía eléctrica hasta 1922.

Diversas Obras Públicas.—Una corta relación de las obras públicas de que fué dotada la ciudad de Lima, mediante la acción del Concejo Provincial, demostrará que era fundada la confianza que tenía Leguía en sus colaboradores, cuando en pública actuación hizo "votos por la ciudad nueva que pronto ha de surgir de nuestros esfuerzos y por el gran gestor de su prosperidad y embellecimiento: el Concejo Provincial de Lima". Algunas de ellas están descritas en capítulos anteriores, pero se consignan aquí referencias sobre las mismas y sobre otras, a fin de exhibirlas en conjunto, como resultado de la acción municipal.

Avenida Alfonso Ugarte.—Las obras de embellecimiento de esta amplia avenida, ejecutadas en 1927, comprenden 24,286 m² de pavimento de asfalto sin incluir las 2 pistas del mismo material que, anteriormente, había ejecutado el gobierno; 16,371 m² de aceras de locetones de cemento; 9,710 m. l. de sardineles; 223 faroles ornamentales construídos en Lima; 150 pozas para jardines y 186 bancas de mármol de Carrara, adquiridas en Italia.

En esta avenida fueron construídos los 2 únicos locales de servicios higiénicos públicos con que cuenta la ciudad, los que fueron dotados de todos los últimos adelantos.

Las obras fueron abonadas por los propietarios de inmuebles, según el metraje del frente de sus predios, con un costo de S/. 500,000. El Concejo Provincial abonó, íntegramente, la instalación eléctrica, faroles ornamentales, bancas de mármol, construcción de jardines, con un gasto de S/. 179,800.00.

Avenida Grau.—La ejecución de las obras de saneamiento y ornato de esta avenida, en sus 2 secciones, plaza de la República - Monumento Manco Cápac y de éste hasta la plaza Diez Canseco, fueron llevadas a cabo con el concurso del Supremo Gobierno, el Municipio de Lima y los propietarios de inmuebles.

Respecto de las obras ejecutadas en las 2 avenidas de circunvalación, Alfonso Ugarte y Grau, es conveniente recordar que el médico higienista Dr. Hugo Biffi, contratado por el Municipio de Lima,

decía en 1903, al tratar sobre la contaminación del aire urbano, que la mala pavimentación de las calles poco centrales de la ciudad y la pésimas de sus alrededores, sobre todo la de las alamedas de circunvalación, contribuía en gran parte a esas contaminaciones, lo que estaba posiblemente relacionado con la alta mortalidad por tuberculosis que se observaba en Lima.

Esa importante observación del Dr. Biffi para recomendar el inmediato cambio del pavimento por otro macadanizado, sólo fué atendida a los 25 años de hecha.

Avenida Bolognesi.—Bajo el mismo plan que el empleado en las avenidas Alfonso Ugarte y Grau, se reformó la que se encuentra entre las plazas 2 de Mayo y de La Unión, con un gasto para el Municipio de S/ 25,000.

Esta avenida termina en el río Rímac, en el punto donde debe construirse un puente para descongestionar el tráfico por el de Piedra, que hoy soporta todo el del valle de Carabaylo.

Avenida Arica.—También mereció esta avenida, importantes reformas realizadas por el Municipio, con gasto de S/. 48,550.

Avenida Central.—Esta avenida interior, proyectada por Piórola, durante su gobierno, 1895 - 1899, quedó abierta en su primer tramo, plaza Bolognesi - Avenida Alfonso XIII, tan solo en 1928, mediante la expropiación de una finca a la Srta. Escudero y de diversos arreglos con otros propietarios. La expropiación demandó un gasto de S/. 15,960, además de los que impusieron la construcción de calzadas, aceras, etc.

Baños de la Avenida Grau y Maravillas.—Estos 2 locales, construidos entre los años 1924 y 1927, vinieron a llenar una necesidad del vecindario. En ambos establecimientos se proporciona servicios para más de 170,000 bañantes por año; y es de suponer que hoy haya aumentado ese número, dado el desarrollo que ha adquirido el deporte de la natación.

Capilla de Pizarro.—Con un gasto de S/. 70,000 se decoró esta Capilla en la Basílica Metropolitana para guardar los restos del fundador de la ciudad. La obra fué realizada por el artista veneciano Man ellato.

Organización del tráfico de vehículos.—La organización del tráfico de vehículos en la ciudad, fué la más pesada tarea que acometió el Municipio de Lima en 1925 y para la cual se vió obligada a traer de Estados Unidos un experto que estableció las reglas generales de tráfico. El éxito de la labor municipal en este ramo, es innegable; y los esfuerzos desplegados para organizar debidamente el tráfico y someter a los conductores de vehículos a la observancia de las disposiciones pertinentes, fueron compensados con el éxito.

Ensanche de la esquina de la plaza San Martín y calle de Belén.—Entre las obras que fué necesario realizar para lograr la regularización del tráfico de vehículos, sobresale el ensanche de la esquina de la calle de Belén, mediante la compra que hizo el Municipio a la Sociedad de Beneficencia de una parte del terreno de un inmueble que poseía esa Sociedad en la citada esquina, abonándosele la suma de S/. 1,490.00.

Esta obra permitió completar la regularización de la plaza San Martín y del Portal construido en la que fué calle de la Faltriguera del Diablo.

Ensanche de la calle de Paz Soldán.—Esta importante obra que, al suprimir el foco de infección que constituían las tiendas de madera construídas por el Municipio de Lima en esa calle para obtener renta, permitió el alineamiento de las calles del Puno y Santa Rosa de las Monjas y el ensanche de la de Paz Soldán, en casi 5 metros, fué llevada a cabo en corto plazo, con pequeño gasto y con aplauso público.

Regularización de las calles de Mercedarias y Santa Clara.—El obstáculo que representaba para el tráfico urbano la Iglesia de Santa Clara, fué eliminado con la demolición de esta Iglesia, arreglo de la plazoleta y construcción de la nueva fachada del templo. Esta importante reforma, impuso al Concejo un gasto de S/. 100,000, sin incluir en él los de pavimentación de calzadas y aceras, refuerzo del puente sobre el Huatica.

Mercado Modelo.—Esta construcción, una de las mejores que existen en Sud América, reúne todas las condiciones de higiene, comodidad y ornato que se exigen en esta clase de establecimientos. Cuenta con una planta de refrigeración modernísima, que permite mantener en los mismos puestos de venta las carnes, pescados, mariscos y verduras, sin peligro de alteraciones perjudiciales a la salud del vecindario. Este edificio significa para el Municipio una inversión de S/. 700,000.

Mercado Central.—En este Mercado fueron ejecutadas obras de higiene y comodidad de gran importancia, tales como la instalación de 8 grifos de agua para el lavado diario del Mercado, operación que no se realizaba sino en una cuarta parte del establecimiento por día; habilitación de 2 grandes depósitos en los salones altos, con estantería y puestos adecuados para guardar las mercaderías y colocación de un elevador de carga; construcción de nuevos y amplios servicios higiénicos para el público y otras obras que permitieron sanear el local y descongestionar los puestos de venta del exceso de mercadería, que los industriales tienen costumbre de aglomerar en ellos. Estas obras importaron más de S/. 90,000.

Mercado de la Aurora.—El ensanche de este Mercado permitió dotarlo de 100 puestos más de venta; y las obras de refección impusieron un gasto de S/. 40,000.

Mercado de Buenos Aires.—Satisfaciendo una necesidad de vecindario de los barrios altos de la ciudad, se construyó este Mercado, que presta importantes servicios desde hace 11 años; y aún cuando su ubicación, obturando una avenida, no es adecuada, no ha sido posible construirlo en el solar que existe en la esquina de las calles Acequís de Islas y Huaquilla, por hallarse este predio en litigio.

Fueron hechos los estudios para adquirir ese predio, construir el Mercado y un local de baños para mujeres y abrir una calle entre la de Acequia de Islas y Rastro de la Huaquilla, que empalmaría con la abierta en los terrenos del antiguo Hospital de Santa Ana.

Plaza 2 de Mayo.—Esta hermosa plaza formada por el filántropo Víctor Larco Herrera, fué completada en su embellecimiento con

la construcción de aceras, jardines, colocación de faroles ornamentales, por cuenta del Municipio, con un gasto de S/. 26,000.

Plaza Jorge Chávez.—Para la conveniente ubicación del monumento al héroe peruano, fué necesario que el Municipio comprara al Jockey Club una parte del terreno de la Cancha de Carreras, con un costo de S/. 55,700; habiendo dicha Institución reconstruido la fachada del Hipódromo en su nuevo alineamiento.

Plaza de la República.—Proyectada por la Alcaldía y resuelta su ejecución por el Concejo, se encargó al arquitecto municipal Ricardo Jaxa Malachowsky, la formación de los planos; y se procedió a la tasación de los inmuebles que era necesario expropiar, trabajo realizado por el ingeniero municipal Haacker Fort.

Como la construcción del Palacio de Justicia era una de las obras que Leguía tenía resuelto acometer, el Municipio de Lima quedó encargado de realizar las expropiaciones necesarias a fin de que ese monumental edificio quedara ubicado en el eje de la avenida Alfonso XIII y en el frente de la plaza.

Las fincas adquiridas por el Municipio y demolidas para formar la plaza de la República, fueron las siguientes:

M. Delpino	Calle Habich	Lp.	150.0.00
C. Ponce de Barbera	" Azángaro	"	2,800.0.00
María L. de Olavegoya	"	"	9,000.0.00
J. F. Robert	"	"	10,000.0.00
M. A. Quiroz de los Ríos	" Carabaya y Lampa	"	7,278.3.07
E. Gamboa	" Lampa	"	16,500.0.00
N. y J. Guimet	" " y Carabaya	"	10,500.0.00
Parroquia de los Huérfanos	" " " "	"	6,500.0.00
C. y M. Tealdo	" " " "	"	8,400.0.00
J. Rossel y Cacho	" Mapiri	"	3,500.0.00
Gerardo Ríos	" Carabaya y Lampa	"	9,250.0.00
A. Montori	" " " "	"	12,000.0.00
" " De Laney Mc	" " " "	"	
" Kay	" " " "	"	600.0.00
E. Montesinos	" Lampa	"	3,383.0.00
			Lp. 99,861.3.07

De estas expropiaciones corresponden a terrenos destinados al Palacio de Justicia, las de los Sres. Robert, Barbera, Olavegoya, Gamboa y Rossel y Cacho, con un costo total, deducidas las partes destinadas a la Plaza de la República, de Lp. 32,333.1.95; cantidad a cargo del gobierno y de la que se dedujo la suma de Lp. 7,180.5.96, valor del terreno de una finca del Colegio de Minería de Huánuco, que el gobierno hizo demoler y asumió su pago. De manera que las expropiaciones para el Palacio de Justicia a cargo del gobierno, importaron Lp. 25,152.5.99, que el Concejo gestionó su reintegro oportunamente, lo que se ha realizado hace pocos años.

Otros gastos se impusieron para llevar a cabo esta obra; tales como el traslado del Instituto de Vacuna al local del de Higiene, pro-

pio del Concejo, cuyas obras de adaptación importaron Lp. 3,817.2.10; arreglo del local para la Academia Nacional de Medicina, que ocupaba el Observatorio Unánue, Lp. 932.8.28.

Además, el Municipio celebró contratos con el Ferrocarril Inglés y las Empresas Eléctricas Asociadas para el cambio de las líneas en la Plaza de la República, abonándoles la suma de S/. 120,000; obra que no se llevó a cabo por haber anulado el Municipio de 1931 esos contratos.

El Concejo Provincial de Lima, invirtió, pues, en preparar las obras de pavimentación y ornato en la Plaza de la República, en los años 1928 y 1929, las siguientes cantidades:

En expropiaciones para la Plaza	Lp.	74,708.7.08
„ „ „ el Palacio de Justicia	„	25,152.5.99
Gastos Instituto de Vacuna	„	3,817.2.10
„ Academia de Medicina	„	932.8.28
„ escrituras y otros	„	102.9.00
Traslado líneas FF. CC. Inglés y EE. AA.	„	12,000.0.00
Trabajo nivelación, Ing. E. Silgado	„	60.0.00

Lp. 116,774.2.45

De esta cantidad, el Concejo ha sido reintegrado por el Gobierno con Lp. 25,152.5.99, invertidas en la expropiación de fincas cuyos terrenos serán ocupados por el Palacio de Justicia.

Teatro Forero.—Con el gasto de Lp. 140,000, la ciudad de Lima cuenta con un Teatro digno de su adelanto y cultura. Han actuado en él compañías de reconocida fama; y sus condiciones generales no desmerecen de las de otros teatros de ciudades de mayor población que Lima.

Viveros municipales.—La formación de estos viveros constituyó un gran paso en orden a la formación y sostenimiento de las alamedas, paseos y jardines públicos; aparte de la economía que representa para la hacienda municipal disponer, en número suficiente, de árboles, arbustos y plantas para atender al servicio de aquellos. Puede formarse una idea de la importancia que tienen esos viveros, si se recuerda que, en un año, fueron dotados los jardines y alamedas de Lima con 467 árboles y 10,980 plantas, cultivados y extraídos de los viveros. La adquisición de esas plantas habría significado un gasto de S/. 7,000.

Los viveros Nos. 1 y 2, con una área de 3,500 m²., rodean el local de los Baños de Maravillas; y el N^o 3, en el que se construyó un departamento con 3 habitaciones para los guardianes, se estableció en terrenos de la Atarjea, propiedad de la Municipalidad de Lima.

Avenida Wilson.—El ensanche de esta avenida, desde la del Progreso hasta la plaza Jorge Chávez, obra indispensable para facilitar el tráfico de vehículos en ella por ser la que conduce a los balnearios y pueblos del sur, era fácil de realizar sobre la acera izquierda,

porque los terrenos de los Parques de la Exposición y Neptuno, y res-paldo de la Penitenciaría, eran de propiedad municipal; faltando solo expropiar un inmueble y parte de una huerta de la 4ª calle, de no muy elevado costo.

Realizados los estudios y formulados los planos y presupuestos de la obra en 1928, se presentó como obstáculo insalvable para la ejecución de esta obra, el reservorio de agua de Miraflores, cuyo cambio de ubicación no le fué posible conseguir al Municipio, a pesar de sus reiteradas gestiones. Es satisfactorio anotar que el actual Concejo haya dispuesto llevar a cabo dicho ensanche conforme al proyecto antes mencionado.

Avenida y Plaza Nicolás de Piérola.—La prolongación de esta avenida hasta su intersección con la Grau, quedó estudiada desde 1928; así como también lo está la plaza que debe construirse en esa intersección. Al pavimentarse la avenida Grau, se colocó adoquines de piedra cuarzita en vez de asfalto, en la zona que debe ocupar esa plaza.

Prolongación de la avenida Bolivia.—También quedó estudiada la prolongación de esta avenida hasta el Parque Universitario; obra que pondría término al peligro que constituye el tráfico de vehículos en el cruce de las calles del Paeae y Mandamientos.

Malecón Bolívar.—Los estudios, planos y presupuestos para la construcción de este Malecón, sobre la orilla izquierda del Rimac, desde el Martinete hasta la Avenida Bolognesi, a nivel con los puentes de Piedra y Balta, fueron enviados al Ministerio de Fomento en 1929 para la aprobación suprema correspondiente.

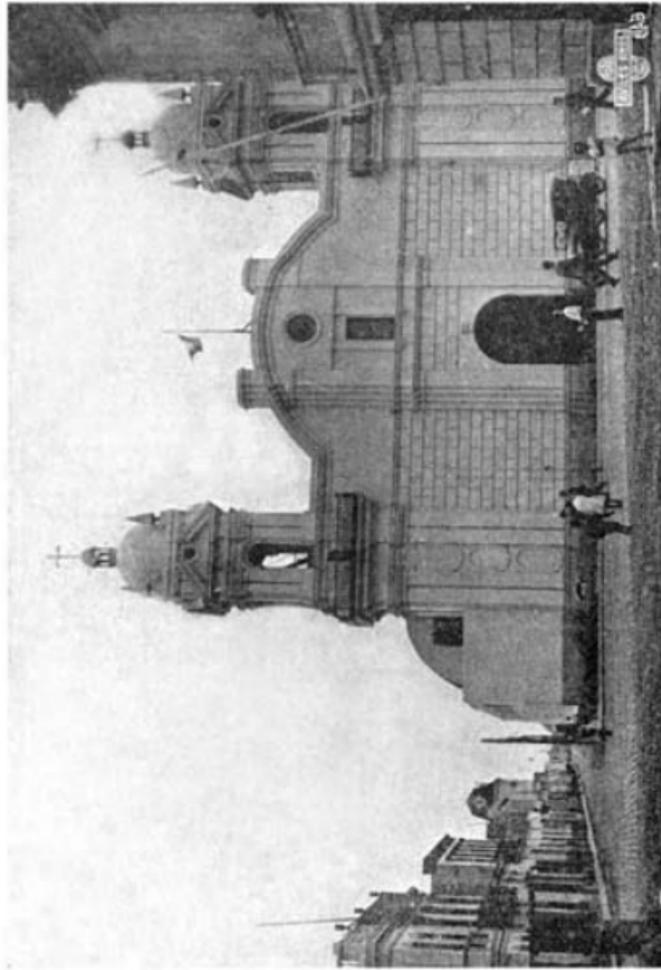
Frigorífico Nacional.—Para eliminar las dificultades que se presentaron con motivo del contrato celebrado para la construcción de un Matadero Modelo, en reemplazo del antihigiénico Camal de Monserrate y de los anticuados sistemas de beneficio de reses, el Concejo de Lima facilitó la rescisión de ese contrato para permitir que se construyera el Frigorífico Nacional por una Compañía Nacional, que aportó un capital de Lp. 500,000.

El Frigorífico está dotado de todos los adelantos exigibles en esa clase de establecimiento; y los servicios que presta no dejan nada que desear.

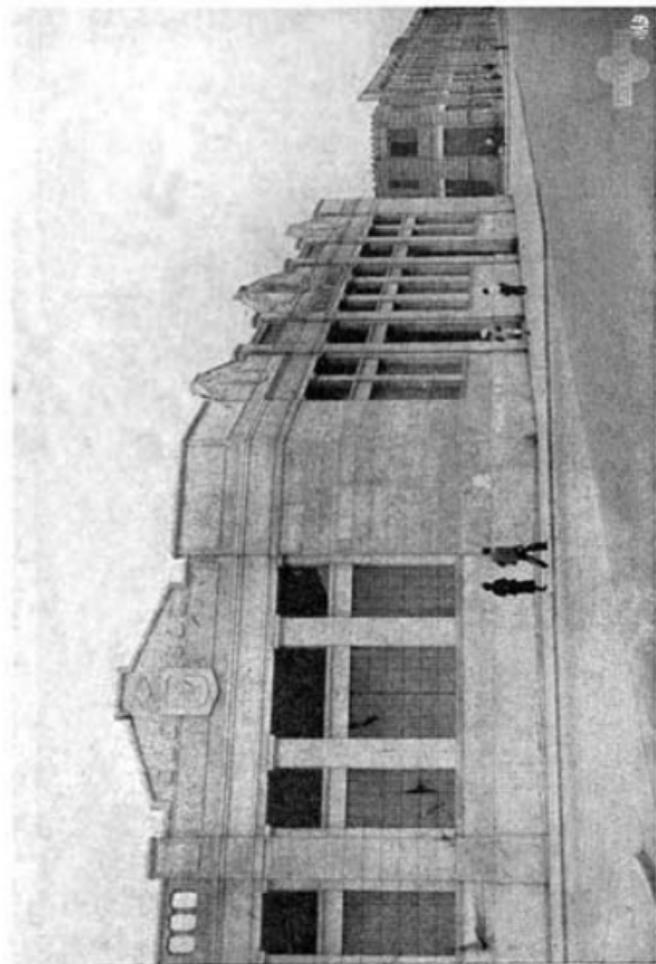
Otras actividades del Concejo de Lima.—La labor de Leguía y de sus colaboradores del Municipio de Lima, no se concretó tan solo a la ejecución de obras de higiene y ornato, sino que abarcó, también, la satisfacción de otras necesidades del vecindario de carácter cultural, de asistencia social y de beneficencia.

Así tenemos, que se facilitó la actuación de compañías teatrales de 1ª clase; se organizaron los conciertos sinfónicos con elementos residentes en la capital; se subvencionó a las Srtas. Paernio, Sarria y Lavalle para que estudiaran canto; las Fiestas del Carnaval fueron transformadas, ofreciéndose espectáculos y diversiones en armonía con la cultura de la ciudad; se rindió homenaje al Libertador San Martín, colocándose una artística placa en el Monumento levantado en el Cerro de la Gloria, en la ciudad de Mendoza; se establecieron los Concursos Literarios con motivo de la Fiesta de la Raza; se cons-

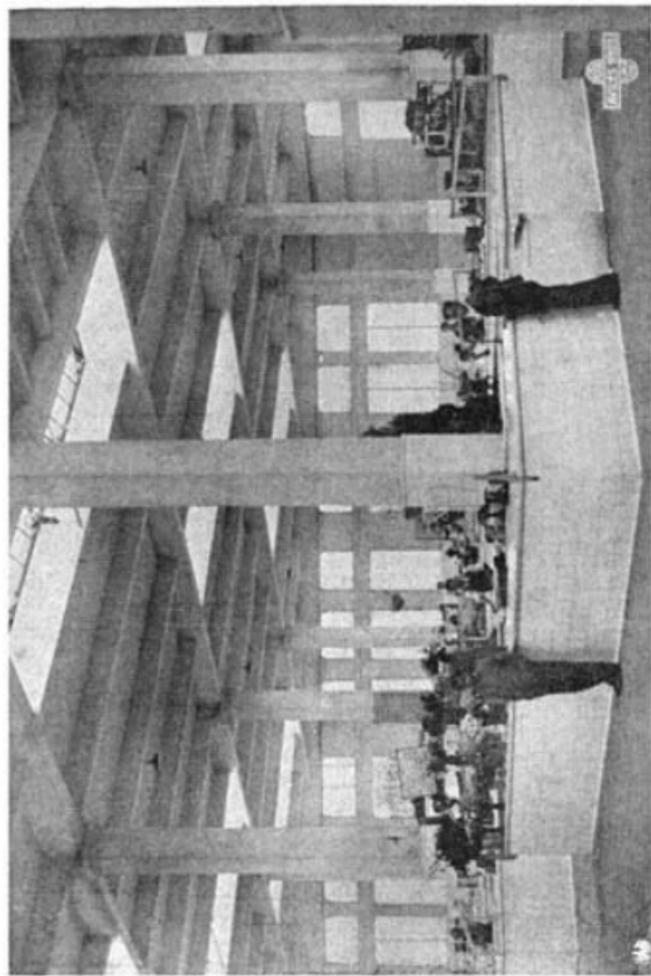
truyó un local especial y se adquirió un Vitaxophone para ofrecer diariamente audiciones literarias y musicales; se obsequió a la Maternidad de Lima un instrumental completo y a la Beneficencia de Lima, un Gabinete Dental, con un gasto total de S/. 57,515.54; se adquirieron valiosos cuadros del pintor Ignacio Merino; se estableció el obsequio de juguetes a los niños de las Escuelas Fiscales con ocasión de la Pascua, llegándose a distribuir, por año, más de 10,000 juguetes, que eran entregados a los alumnos en propias manos; y, finalmente, se favoreció todo aquello que pudiera significar algún beneficio para el vecindario.



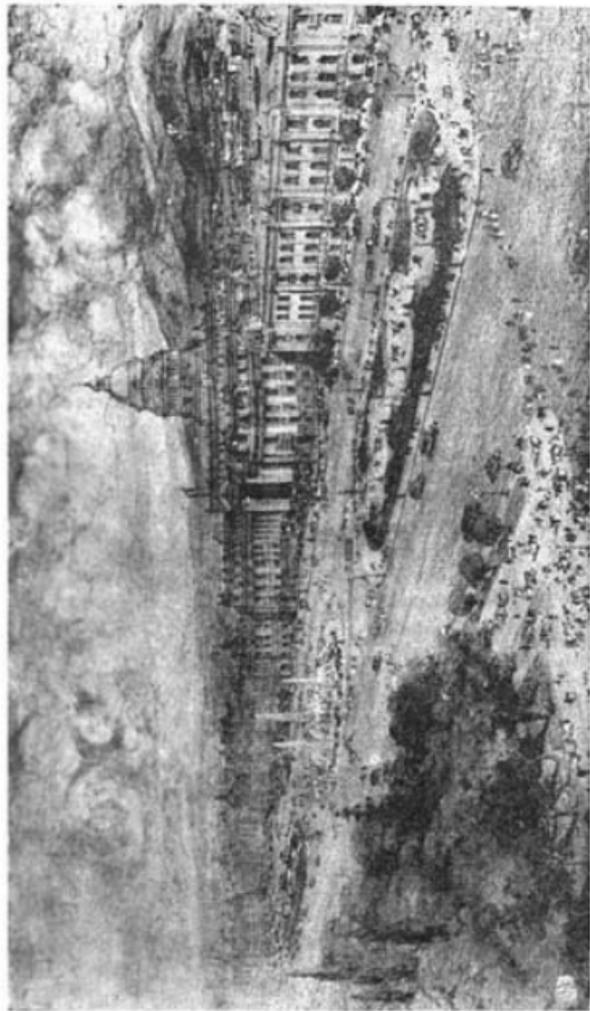
Regularización de la calle Mercedarias y nueva Fachada de la iglesia de Santa Clara



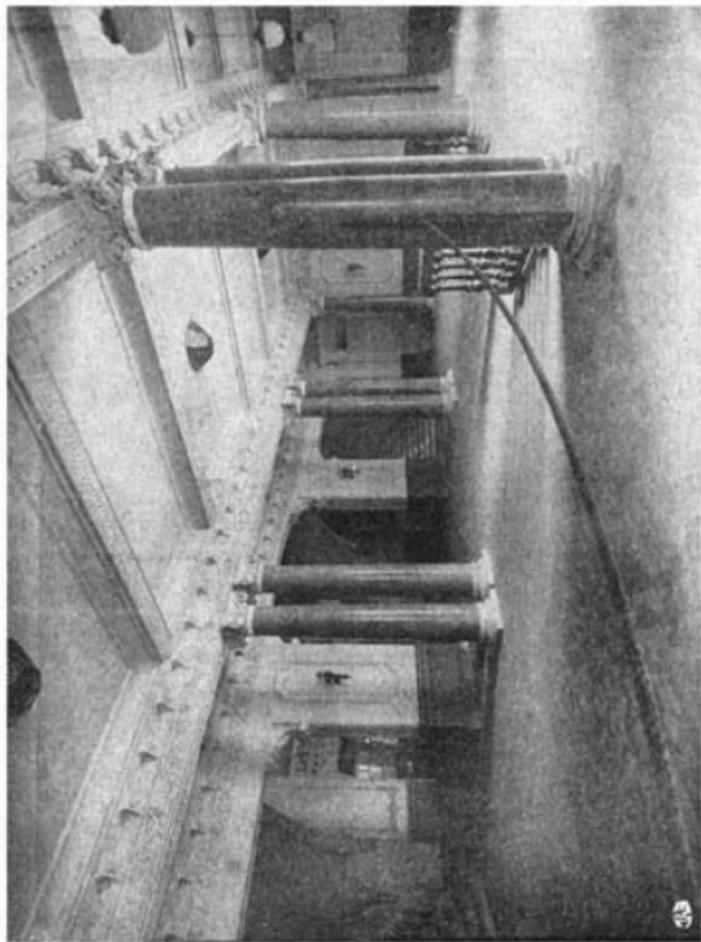
Mercado Modelo. — Fachada



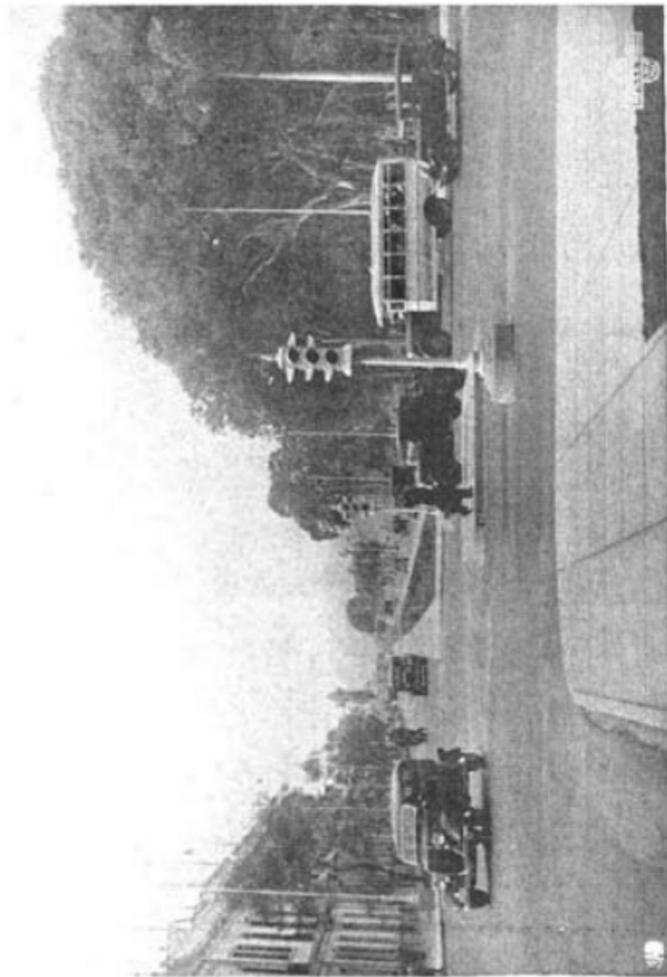
Mercado Modelo. — Interiores



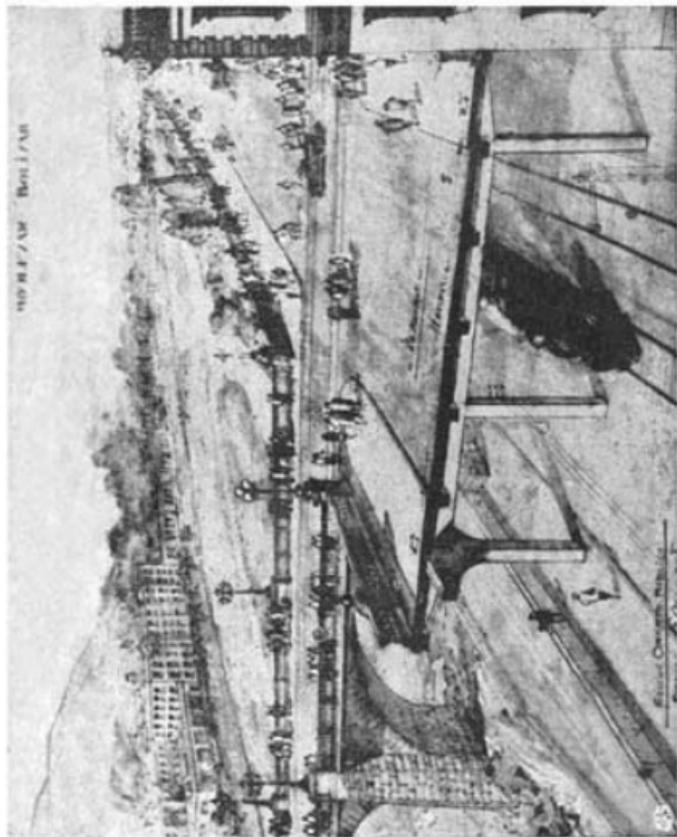
Plaza de la República y Palacio de Justicia conforme a los proyectos del Oncenio



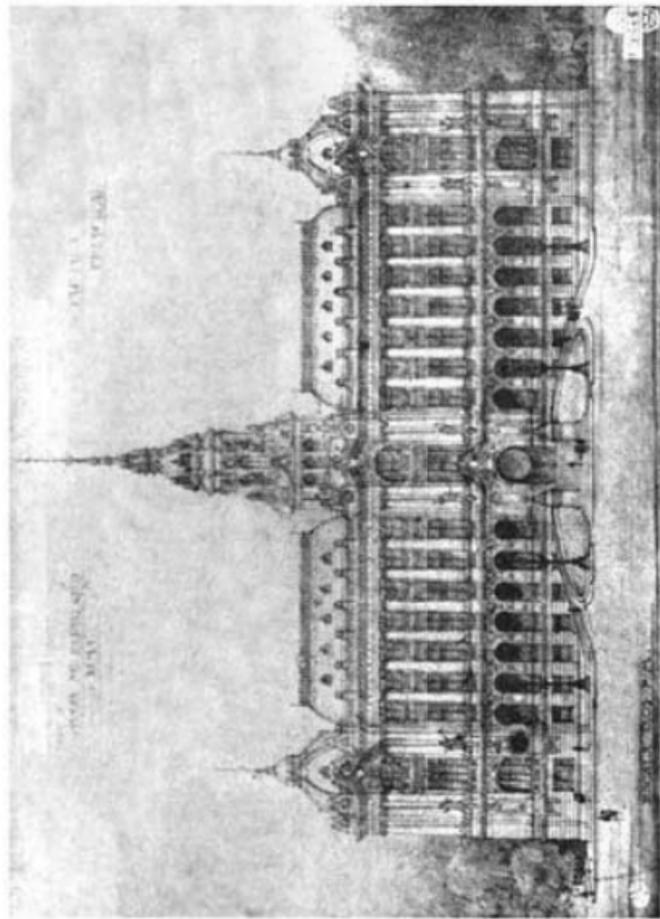
Teatro Municipal. — Hall



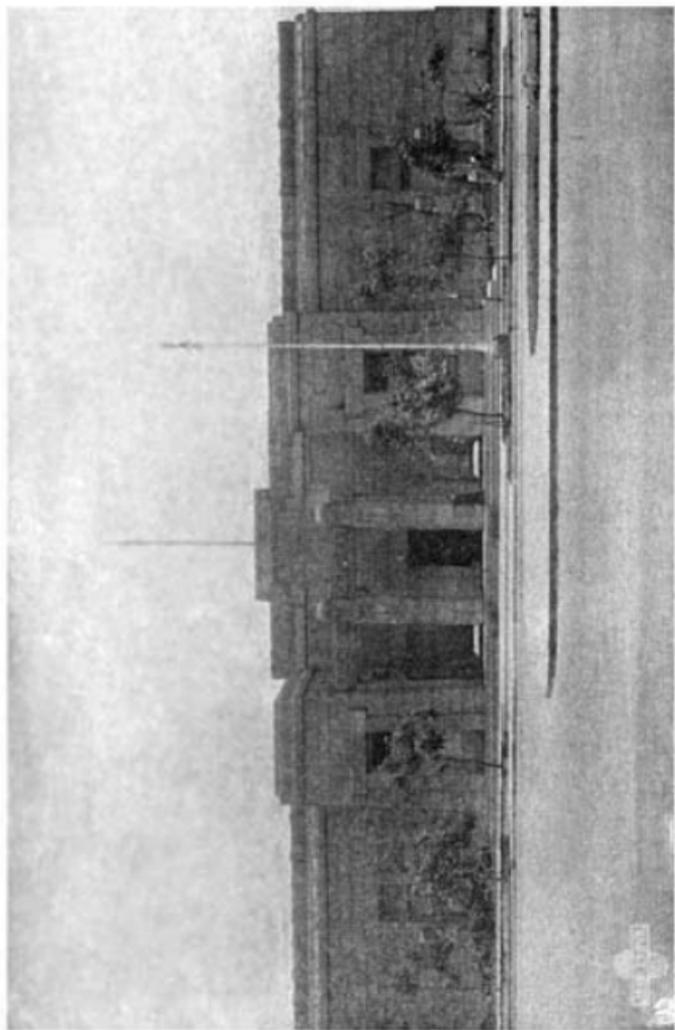
Avenida Wilson con el corte del Pasco Colón y proyectado ensanche



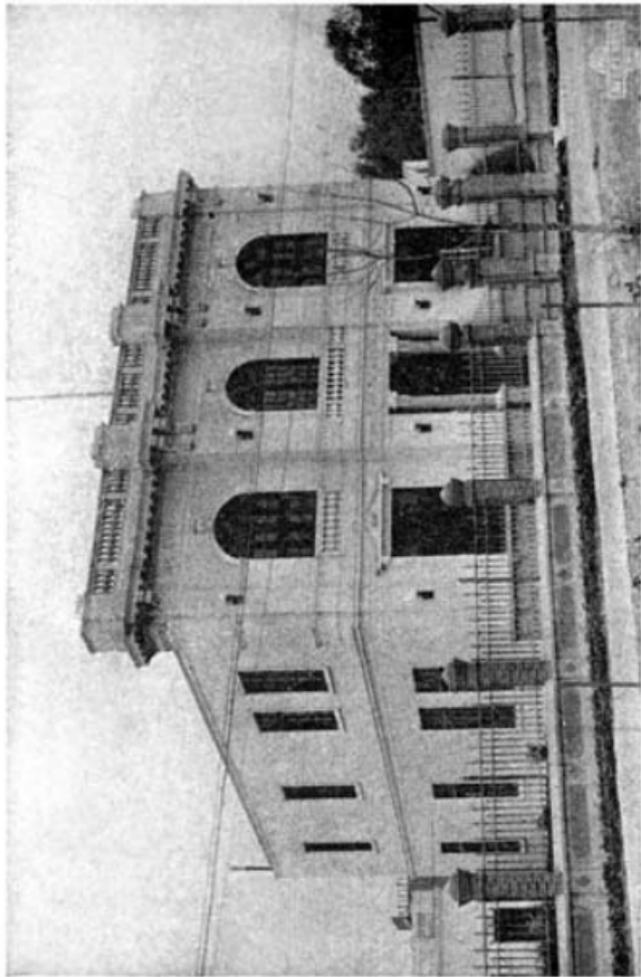
Malecón Eolivar entre el Martinete y la Avenida Bolognesi, sobre la margen izquierda del Rimac. — Proyecto del Oncenio



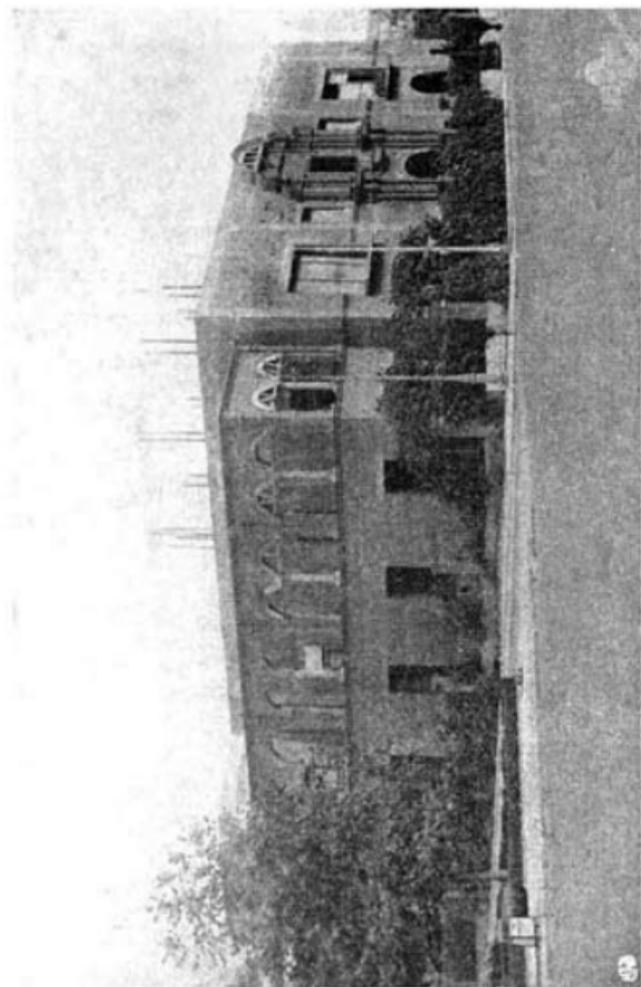
Palacio Municipal. — Proyecto del Oncoeno



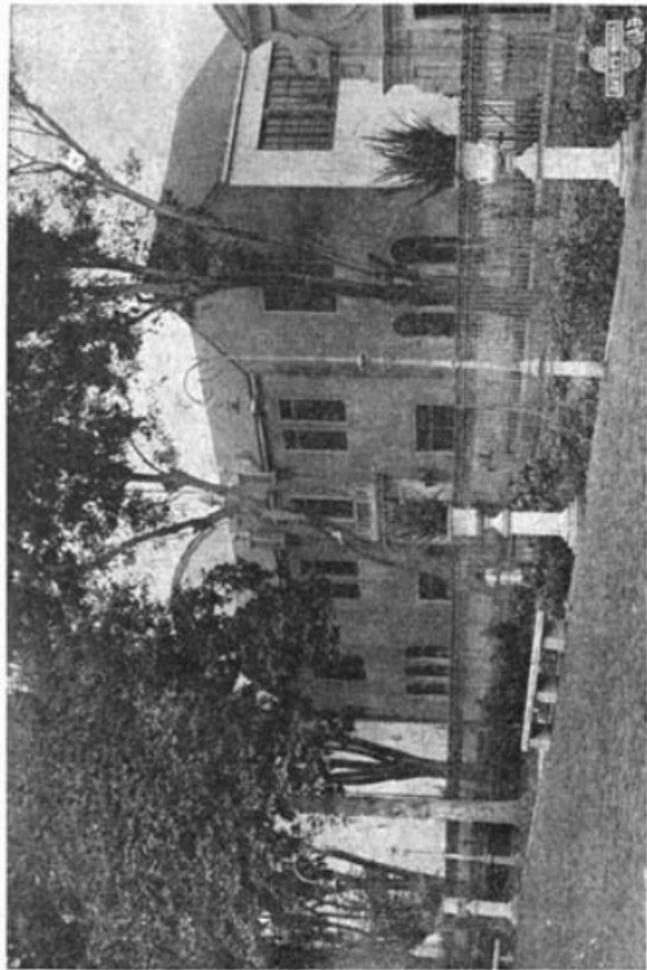
Museo Arqueológico



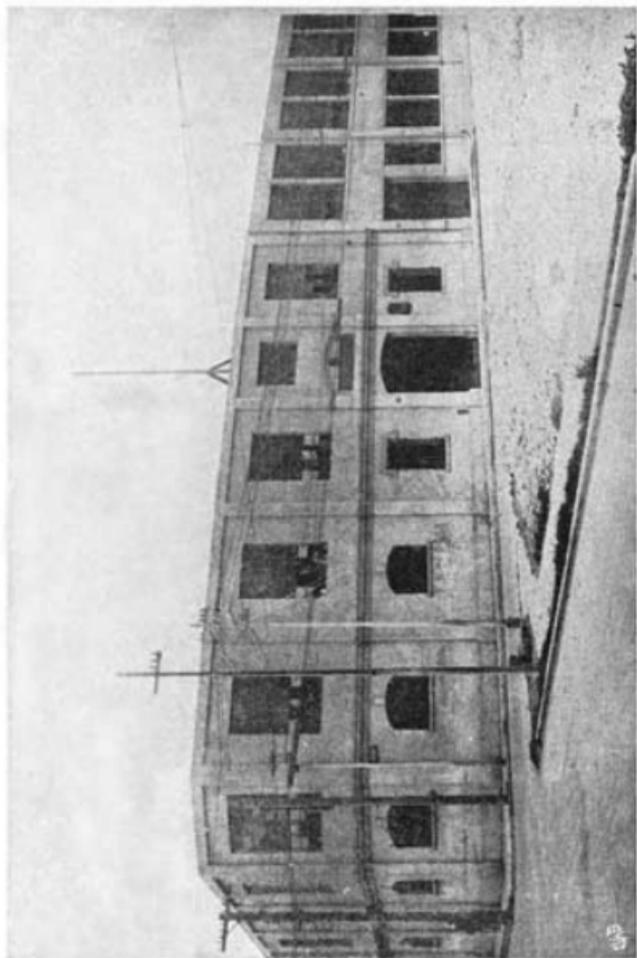
Edificio de la Sociedad Empleados de Comercio



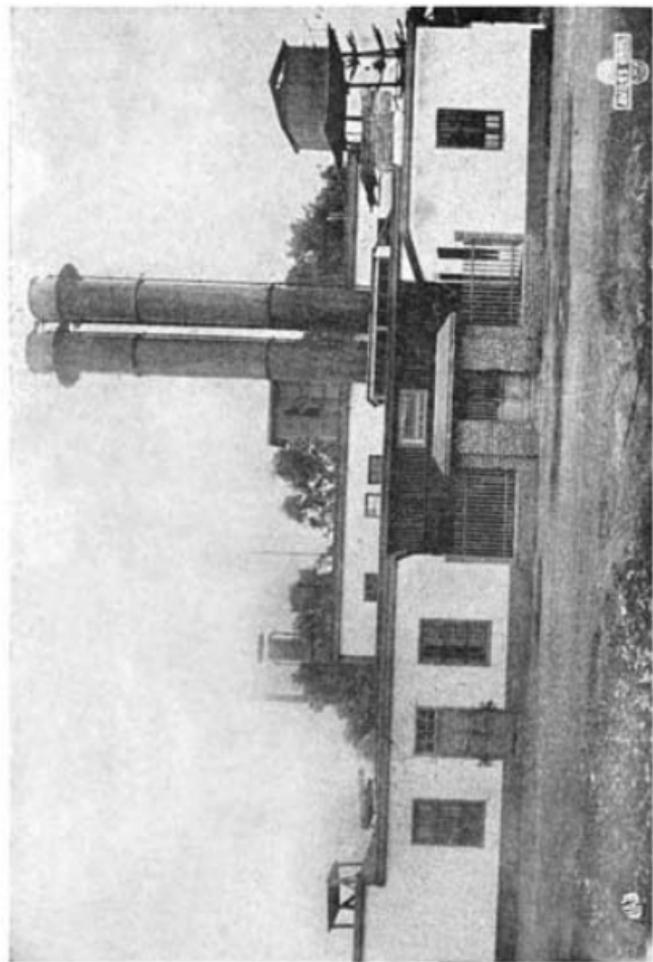
Palacio de la Embajada Argentina, en construcción



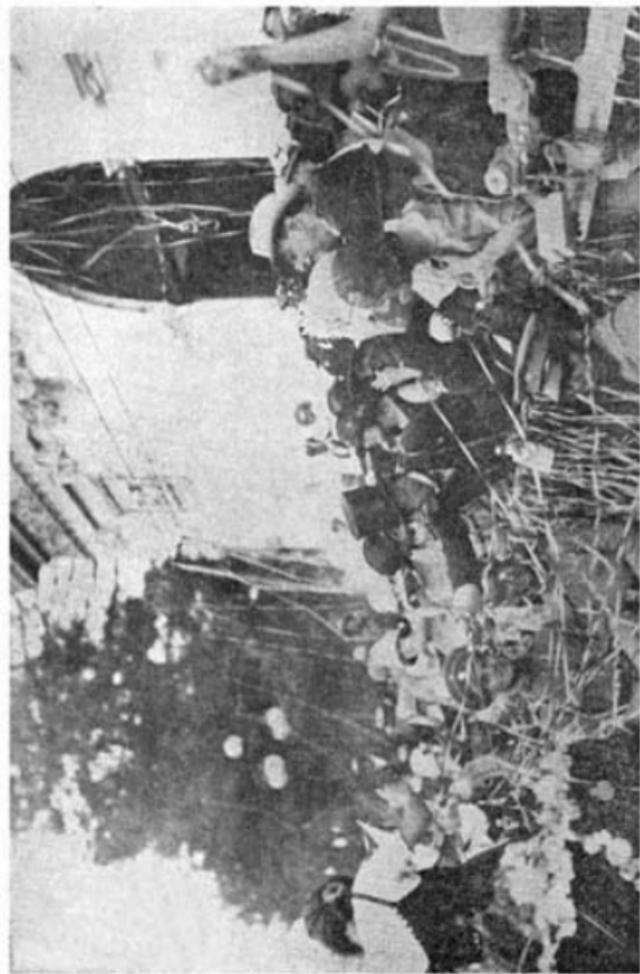
Colegio de Santa Liberata



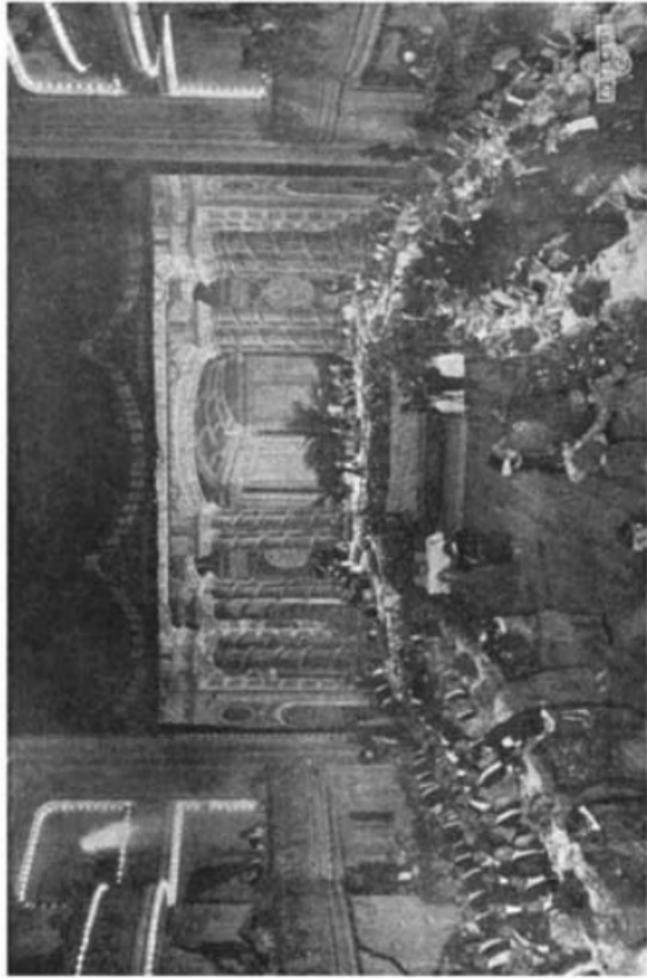
Fábrica de Médias



Fábrica de Gas Carbónico



El Carnaval en el Oncenio



Un homenaje histórico al Presidente Leguía

El Terminal Leguía

A Leguía le corresponde, también, el privilegio de haber dotado al Callao de las obras portuarias de más aliento que se hayan efectuado hasta la fecha en la costa meridional del Pacífico.

Como se hacían las operaciones marítimas antes de ahora.— Los muelles de la Dársena construídos hace más de cincuenta años, resultaban deficientes para soportar las operaciones marítimas del primer puerto de la República, cuyo volumen, cada vez más creciente, en concordancia con el aumento del intercambio comercial del país, requería inmediatas reformas en aquéllos. Las deficiencias de que adolecían eran muchas y de varia naturaleza. El desequilibrio entre el volumen del movimiento y la capacidad de los muelles, era lo más saltante y lo que más producía serios trastornos en la manipulación de la carga, con derivaciones perjudiciales para el comercio. Ni los barcos podían acoderar a los muelles por falta de fondo, ni éstos podían movilizar la mercadería por insuficiencia de espacio y de material móvil, dando por resultado que las operaciones de carga y descarga tenía que hacerse mar afuera, por medio de lanchas, y que los muelles se convirtieran en depósitos de inmensos stoks de mercadería que dificultaban el tráfico y congestionaban los reducidos espacios disponibles. Fácil es darse cuenta lo que representaba para el comercio, este modo de accionar del Muelle y Dársena del Callao.

Lentitud en las operaciones marítimas, morosidad en el despacho, pérdida de mercaderías por sustracciones ilícitas o por daños consiguientes a la manera riesgosa cómo se efectuaba la carga y descarga, elevado costo de estas operaciones, pues el promedio de los gastos de desembarque de mercadería general era de S/. 13.87 por tonelada, y el del embarque de productos, de S/. 9.35 por tonelada, hacían del Callao uno de los puertos más caros del mundo y constituían manifestaciones ostensibles de un estado deplorable de cosas, atribuible más que a la defectuosa organización del trabajo establecido en los muelles, a la incapacidad de éstos que, calculados para una décima parte del tonelaje actual, no respondían ya, bajo ningún aspecto, a las exigencias del movimiento existente en el Callao.

Antecedentes del Terminal Marítimo.—El malogrado Presidente Billingham, fué el primero que concibió la idea de acabar con esta calamidad pública, contratando, al efecto, al notable ingeniero holandés Jacobo Kraus, para que estudiara el problema y propusiera al gobierno el proyecto que fuere mas conveniente. Kraus, probablemente, dando forma a un antiguo proyecto de Billingham, presentó uno fantástico, que consistía en la construcción de un gigantesco rompeolas entre La Punta y la isla de San Lorenzo y un conjunto de muelles y edificios, en la rada formada por dicho rompeolas y la isla; pero

la desproporción entre la capacidad económica del Callao y la grandiosidad del proyecto portuario, hizo que se le desestimase y que se encomendara al mismo Kraus, la confección de otro que estuviese más concorde con las necesidades del primer puerto y con los recursos del país. El segundo proyecto de Kraus, consistía en una dársena de 930 metros de longitud, frente a Chucuito, con capacidad para manipular 400,000 toneladas de mercaderías y embarcar 2'670,000 toneladas por año y un costo de Lp. 1'480,250.00.

Después de estos intentos, en los que hay que ver la clarividencia del Presidente Billinghurst, la idea de un nuevo puerto para el Callao, sufrió un largo aplazamiento, para volver a agitarse nuevamente en 1919, con la presencia de Leguía en el poder, y luego adquirir los contornos de una realidad promisoría en 1928, fecha en que se iniciaron los trabajos del actual Terminal Leguía.

No se crea que para llegar a este resultado el camino haya sido fácil de recorrer. Todo lo contrario. Primeramente, la confección de los estudios técnicos fué laboriosa y demandó pacientes esfuerzos de parte de los funcionarios encargados de su control y del concurso de las más acreditadas firmas extranjeras especializadas en este género de trabajos. Desde 1920 hasta 1928, se presentaron hasta ocho propuestas para tomar a su cargo las nuevas obras, entre las que merecen mencionarse: la del notable ingeniero H. J. Bingham Powell, que proyectaba un puerto interior en la zona norte del Callao; la de la firma inglesa Pearson & Son; la de la firma Doullut & Williams de Nueva Orleans; la de Chester, que envió al conocido ingeniero americano coronel Goethals, para hacer estudios; la de la firma Williams R. Clarke, que trajo al famoso ingeniero Barnes, que falleció en la clínica de Bellavista; la de The Foundation Company y la de la misma Empresa del Muelle y Dársena del Callao.

Los anteproyectos y proyectos presentados por cada una de estas entidades fueron objeto de un minucioso estudio y revisión por profesionales de la talla de los ingenieros Manuel G. Masías, Alfredo Mendiola y Bernardo Pellny, los más capacitados que hay en el país en esta clase de obras. Si hay algo merecedor de aplauso, en el proceso constructivo de las obras portuarias del Callao, es el meticuloso cuidado que puso Leguía para que los diferentes proyectos que le fueron sometidos, fuesen objeto del más severo examen de parte de los técnicos que le asesoraban, de suerte que cuando llegó el momento de adoptarse la propuesta de la firma americana Frederick Snare Corporation de Nueva York, se hizo con un conocimiento cabal de lo que se tenía entre manos.

En segundo lugar, había que contemplar el derecho de la Societé Generale de París, concesionaria del Muelle y Dársena del Callao, cuyos derechos de explotación sólo terminaban el año 1937. Se presentaban dos soluciones: o se dejaba terminar la concesión, o se pactaba su caducidad por el tiempo que faltaba para su término. Compulsando las ventajas y desventajas de los dos términos del problema, y teniendo en cuenta que el objetivo esencial que se perseguía con las nuevas obras portuarias, era hacer sentir desde el momento mismo en que se pusiesen al servicio público sus efectos benéficos en el comer-

cio marítimo del puerto, el gobierno optó por el segundo, ajustando con aquella entidad un convenio equitativo en que se contempló los derechos legítimos de la Société Generale de Paris y los permanentes del país.

Quedaba por solucionar la cuestión financiera, pero ésta pudo encararla Leguía, satisfactoriamente, con la sin igual pericia que poseía en este campo de las actividades humanas. Se proyectó, primitivamente, hacer una emisión de bonos hasta por \$ 7'500,000 para cubrir el costo de las obras, más el de la emisión y los intereses. Los bonos devengarían un interés del 7 % al año con un servicio de amortización acumulativa del 1 %, en el plazo de 30 años; pero después se hicieron otras operaciones financieras, todas tendientes a asegurar la factibilidad de aquellas.

Cómo es el Terminal Leguía.—Las nuevas obras portuarias consisten en dos rompeolas, uno de 1,090 metros de longitud, que es como prolongación del muro sur de la antigua Dársena y que está destinado a defender la rada de las marejadas que vienen de esa dirección, y otro, de 2,170 metros de longitud, para defenderla de las del norte y que parte de un punto situado más al sur de la desembocadura del Rímac y va casi a encontrar el cabezo del otro rompeolas, dejando entre los dos cabezos, una abertura de 180 metros lineales de ancho. Estos dos brazos forman una ensenada de 265 hectáreas, a la que perentran los barcos por la abertura antedicha.

Dentro de esta poza interior y partiendo desde un terreno ganado al mar en la zona norte de la antigua Dársena, arranca cuatro espigones o muelles paralelos entre sí, dos centrales de 182.88 metros de largo y una superficie de 15,718.00 metros cuadrados cada uno, y dos laterales angostos, con 5,574.00 metros cuadrados de superficie cada uno, destinados al atraque de los barcos. Sirven los muelles centrales para la descarga de la mercadería en general y los laterales para el embarque de artículos de exportación y descarga de madera, carbón, cemento y trigo. Los muelles anchos tienen cuatro líneas férreas, dos a cada uno de los costados y dos líneas para gruas de portal, y al centro una faja pavimentada de concreto asfáltico para el tráfico de camiones. Los muelles angostos están provistos de dispositivos para el rápido embarque y descarga de la mercadería.

En los muelles anchos y en el espacio comprendido entre las vías férreas y la pista para camiones, se levantan cuatro Almacenes, con una área total de 17,856.00 metros cuadrados, lo que permite que las mercaderías vayan directamente de las bodegas de los vapores a los Almacenes, evitando pérdidas, robos y deterioros.

En parte del terreno ganado al mar y desde el cual arrancan los cuatro espigones, existe un gran malecón de 585,21 metros lineales y una superficie de 4,787.00 metros cuadrados, en parte del cual se ha construido el edificio de la Aduana y anexos necesarios para el funcionamiento de las oficinas del Terminal. El área de terreno ganado al mar es de 217,400.00 metros cuadrados que, en su mayor parte, podrá ser vendido en lotes para negocios relacionados con el movimiento marítimo. El malecón es susceptible de prolongarse en dirección norte para la ubicación de los nuevos muelles, cuando así lo requieran las necesidades futuras del puerto.

El dragaje efectuado, acusa una profundidad al pie de los muelles y en el canal que conduce a ellos, desde la entrada a la Dársena, de 37 pies ingleses en la media marea baja, lo que permite el ingreso a la poza y atraque en los muelles, de los barcos de mayor tonelaje que trafican en los mares del mundo.

Este conjunto de obras y edificios está capacitado para soportar un volumen de movimiento de un millón de toneladas al año.

Su costo puede fijarse en \$ 7'400,000, aproximadamente.

Los materiales empleados en la construcción.—Los dos rompeolas son de escollera y el material empleado con un volumen de 944,390 metros cúbicos, proviene del cerro de la Regla, en donde fué necesario emplear maquinarias de gran potencia para extraer las piedras, instalar campamentos para los operarios, construir un puente sobre el río Rímac y una línea férrea, desde el cerro hasta los trabajos, con un desarrollo de cuatro kilómetros, para el acarreo de los materiales.

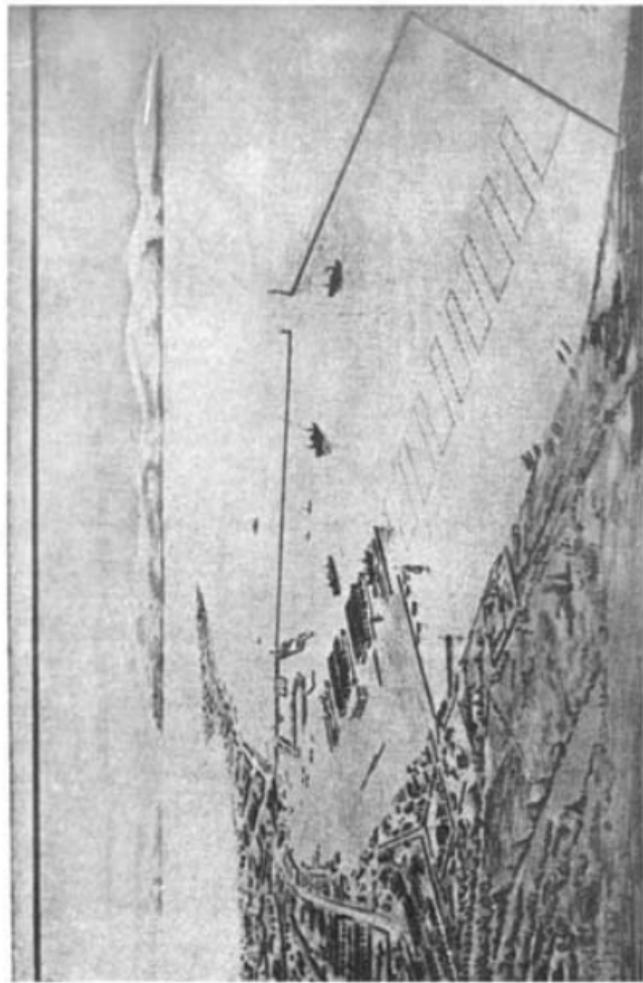
Los muelles tienen pilotes cuadrados de concreto armado en su base y costados, y un relleno de piedras y fango al centro. Son del mismo sistema de los muelles de la Habana, y de muchos de los muelles de Nueva York, Filadelfia y Boston, y están calculados para resistir la acumulación de cualquier cantidad de carga sobre ellos.

El terreno ganado al mar se ha rellenado con el fango proveniente del dragado de la poza interior.

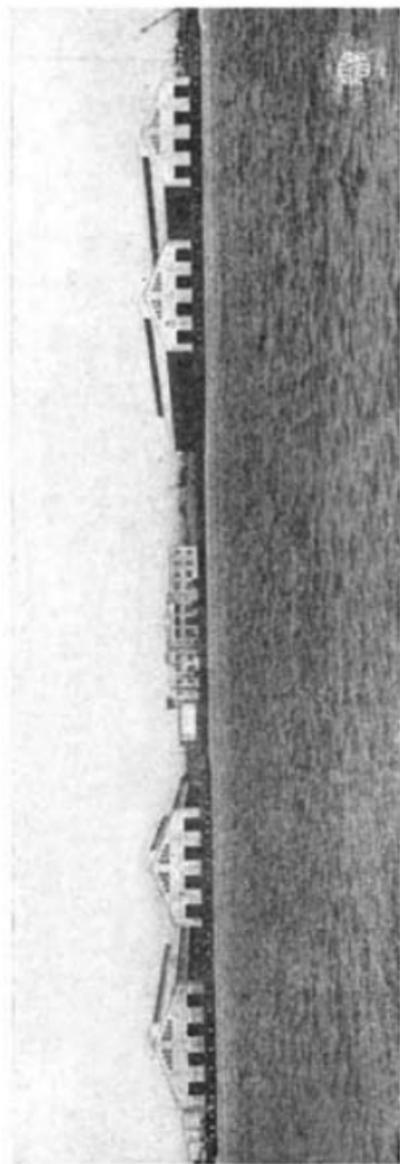
Los Almacenes son de concreto armado con cubierta de material a prueba de incendios y los edificios de la Aduana y anexos, de concreto armado y ladrillos.

La duración de los trabajos se calculó en tres años y medio. Cuando sobrevino el acontecimiento político de agosto de 1930, los trabajos no sólo estaban iniciados, sino que en 30 meses de intensa labor que se extiende desde febrero de 1928 hasta agosto de 1930 se habían virtualmente terminado: los dos rompeolas, los cuatro espigones, los cuatro almacenes la estructura del edificio de la Aduana el dragado de la poza interior y el relleno del terreno ganado al mar.

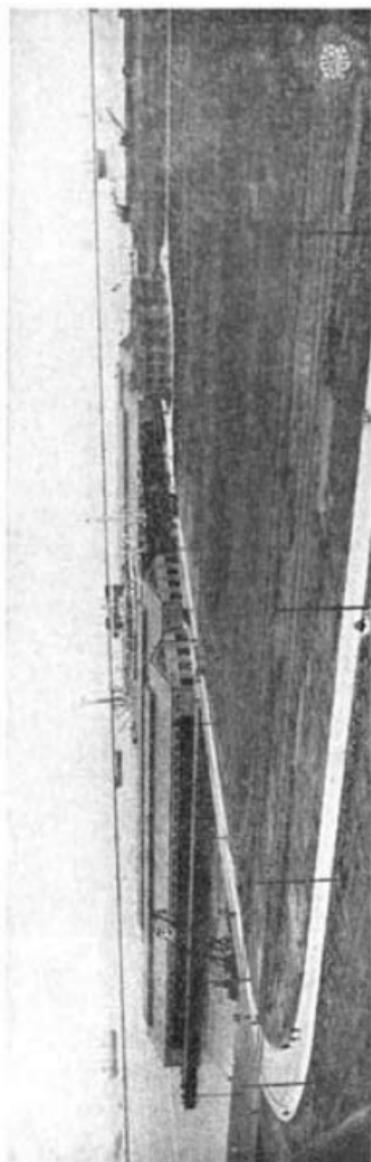
Conclusión.—Tal es, a grandes rasgos, la monumental obra marítima que el genio de Leguía legó a su patria y cuyas proyecciones en el campo económico del país son de tal naturaleza que, por sí sola basta para convertirla en el agente más poderoso de un colosal intercambio comercial de un Perú inmensamente más rico y pujante que e actual, y de la definitiva transformación del Callao en gran ciudad por teña y como una de las más importantes unidades urbanas que han d integrar la gran Lima del porvenir.



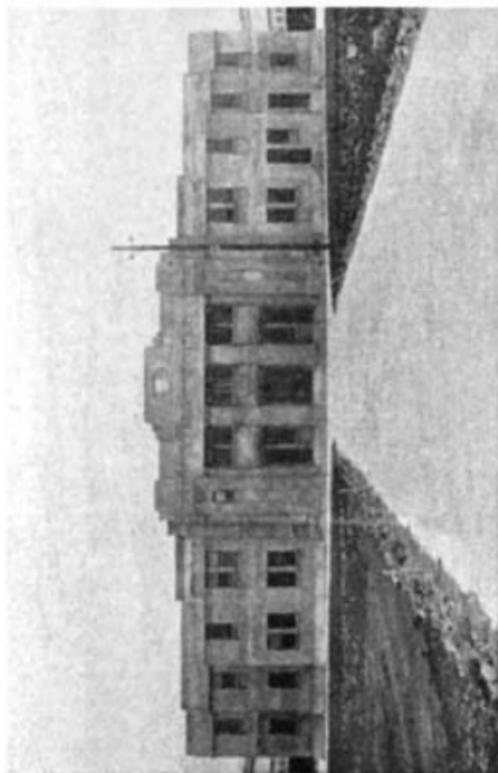
Vista de Conjunto del Terminal Leguía



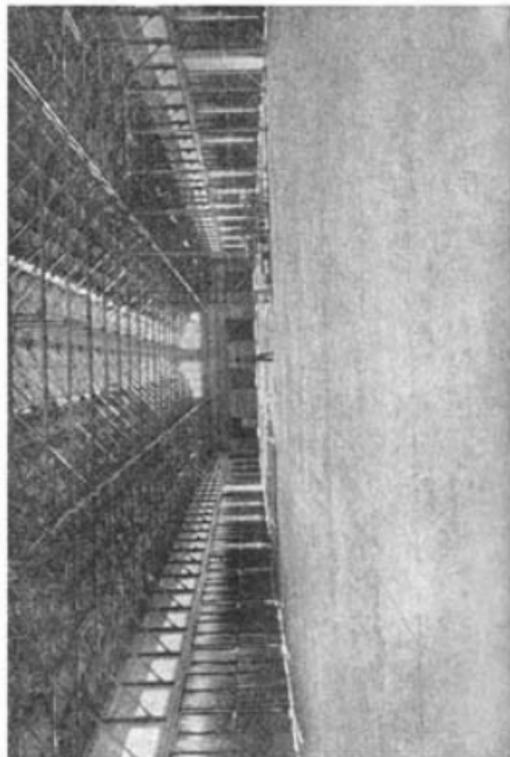
Terminal Leguía. — Los cuatro almacenes



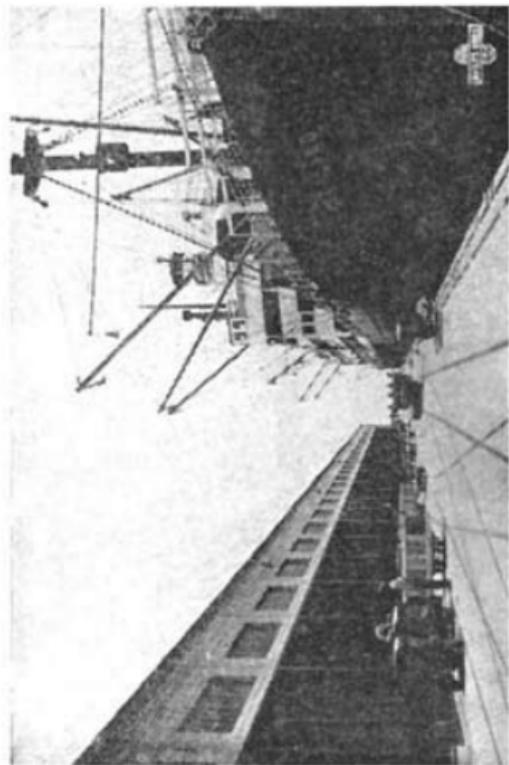
Terminal Leguía. — La Poza Interior



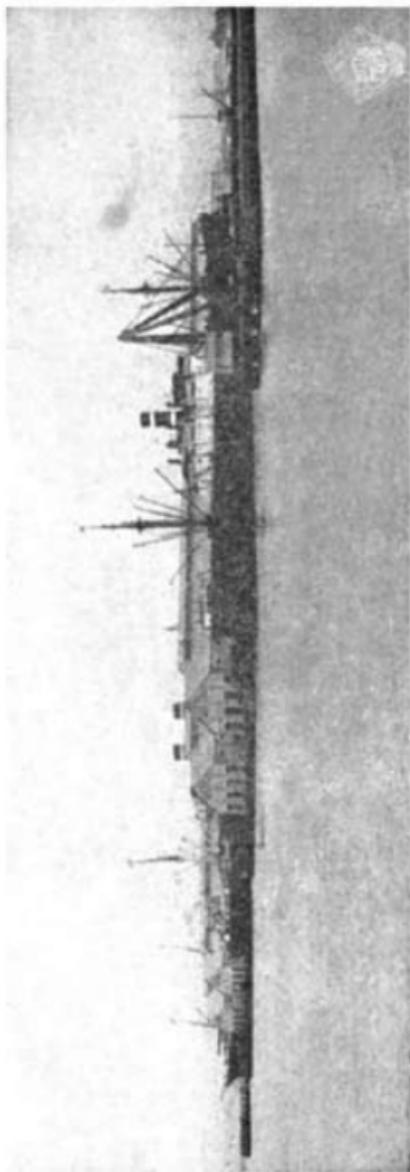
Terminal Leguía. — La Aduana



Terminal Leguía. — Interior de un Almacén



El Terminal Leguía en funciones



Barcos acoderados al Terminal Leguía

El gran benefactor de Lima

Texto de la moción presentada por el Dr. Clemente Palma, a la Subcomisión de Monumentos y Placas conmemorativas en el IV Centenario de la fundación de Lima

Señor Presidente de la Subcomisión de Monumentos y Placas Conmemorativas en el IV Centenario de la fundación de Lima.

Lima.

Señor Presidente:

Tengo la satisfactoria convicción de que el Concejo Provincial de Lima, al consagrarse empeñosamente para que la celebración del IV Centenario de la Fundación de la Capital del Perú en forma decorosa, concordante con la cultura ciudadana y el rango principal de nuestra urbe entre las capitales americanas, no puede inspirarse, para llenar tan noble cometido, en móviles de orden político circunstancial y mezquino, entre otras razones porque los municipios no son entidades políticas. Por esto es que, en las subcomisiones formadas con miembros de las diversas instituciones culturales, sociales, comerciales, etc., de la localidad, no se ha tomado en cuenta la coloración política de las personas, y estamos aquí reunidos individuos de diversas y aun opuestas ideologías de ese carácter, afanándonos en el laudable propósito de organizar las festividades conmemorativas del nacimiento de nuestra ciudad capital, y tributar la expresión de gratitud de esta a los hombres de todas las épocas de nuestra Historia, que con su talento o con su acción, contribuyeron a engrandecerla y prestigiarla moral o materialmente. En las sesiones que hemos celebrado hasta hoy hemos recomendado la erección de monumentos y plazas recordatorias de españoles y criollos que, en la época colonial, propendieron al progreso de nuestra ciudad, así como de los peruanos que en los 113 años de autonomía la hicieron notables beneficios. Si el criterio político hubiera tenido cabida en nuestra función, no habríamos propugnado en primer término la erección del monumento a Pizarro, el indio y felón matador del Inca peruano, y político detestable. Pero, no debíamos contemplar este aspecto deplorable del conquistador sino su condición de padre de nuestra ciudad capitolina, y una buena hija no juzga a su padre en el acto de agradecerle la vida.

Los municipios son apolíticos. Haríamos política, con deslealtad al encargo que se nos ha confiado, si exagerásemos o inventásemos méritos para incorporar en la teoría de benefactores de la ciudad personajes que poco o nada hubieran hecho en beneficio de la urbe. Por fortuna nadie podrá inculparnos de haber seguido este rumbo; y también haríamos política si olvidáramos intencionalmente a las personas que, reconocidamente por la conciencia pública, sea-

lizaron indiscutible, perenne y fecundo beneficio a nuestra ciudad capital. Espero que tampoco la ciudadanía podrá acusarnos de haber hecho política pasiva de eliminación tendenciosa. Conducente a evitar tal cargo es esta moción cuya fórmula concreta se verá más adelante.

Es el caso, señor Presidente, que entre los mandatarios del Perú, en lo corrido de este siglo, ha sido el Presidente Augusto B. Leguía, quien mayores beneficios ha hecho a nuestra ciudad, como que ellos han significado la triplicación de su área urbana y una obra de saneamiento y embellecimiento singulares. Podrá decirse que esta etapa de superación se debió principalmente a la acción refleja de una notable mejora en las condiciones económicas del Estado, pero no puede dejar de reconocerse el hábil aprovechamiento de ellas por el Jefe del Estado para convertirlas en el juego enérgico y rápido de iniciativas y de ejecución de obras que han hecho de nuestra capital una de las más bellas del Continente. Si la Subcomisión que usted preside, conviene en que así, y de que esta verdad inconcusa está al margen del concepto que cada cual tenga de la actuación política de Leguía —sobre la que la Historia dará su veredicto sereno y justo cuando las pasiones no perturben el criterio de los jueces— resultaría inconcebible y monstruoso que al tributarse por nuestra urbe un homenaje de gratitud a los generadores de su progreso, se olvidara, en nombre de mezquinos rencores, al mandatario que mayor haber tiene en su labor constructiva para merecer la gratitud de Lima. Creo oportuno recordar aquí un detalle. En el Club Lawn Tennis de Lima, el gobierno del Sr. Leguía contribuyó con concesiones especiales su visible progreso. Cuando el gobierno del nefasto oncenio cayó se juzgó prudente, en homenaje al nuevo orden de cosas, retirar del local del Club una placa de constancia del agradecimiento de la institución al mandatario que la había beneficiado. Hace poco, no obstante de ser la Directiva de ese Club compuesta de adversarios políticos, a petición de uno de los socios se acordó, por unanimidad, restablecer la placa.

Basta recordar como títulos de Leguía ara merecer la gratitud de Lima, la completa pavimentación de la ciudad, la renovación de los viejos desagües de la ciudad de los canales de conducción del agua potable; la ampliación de la Atarjea, la creación de crematorios para eliminar los basurales, las dos avenidas asfaltadas al Callao, la que une Lima con Chosica, el bellissimo Parque de la Reserva, la Plaza San Martín, destinada a ser una de las más suntuosas de América, y las otras seis u ocho plazas públicas que se hicieron, otras tantas avenidas amplias con que se enriqueció la planta urbana de la ciudad, el Palacio Arzobispal, la construcción, aun no terminada, del Palacio de Gobierno, la terminación del Palacio Legislativo, los dos o tres museos que se hicieron o se adquirieron, el Panteón de adseros, los monumentos a hombres ilustres de la Colonia y la República, la Escuela de Agricultura, (que otros insuraron con el impudor de no consagrar un recuerdo al autor efectivo de la obra) y, sobre todo esto y mucho más, la Avenida Leguía que, al unir los balnearios del sur con la Capital, formando una unidad harmónica entre los barrios flo-

ridos y el centro comercial y laborioso, quitó a Lima su aspecto anticuado de población, convirtiéndola en una grande y moderna urbe, síntesis de pasado y porvenir, capaz de resistir la comparación en muchos puntos de vista con las capitales más bellas de Sud América.

A tal punto se extiende la acción por Lima de Leguía, que la más trascendental de las obras que el actual Municipio procura ejecutar para el Centenario, la Avenida de la República, es en gran parte ejecutada sobre jirones del pensamiento y de la acción de Leguía, puesto que se utilizan las expropiaciones que su gobierno hiciera, se emplea los ricos bancos de mármol que se colocaron en la Plaza San Martín, los hermosos lampadarios de bronce que ornaban esa plaza; y algo más, la desviación de los rieles del tranvía eléctrico que ya estaban abonados a la Empresa.

Respeto, aunque no lo comparto, el concepto de que Leguía fuera un mal político; me explico que su prolongada actuación de gobernante le haya concitado feroces odios y emulaciones capaces de tratar de justificar todas las injusticias y todos los baldones que son el fruto rojo de la pasión; pero no me explicaría que la entidad representativa de la Comuna más beneficiada por el expresidente Leguía, y que las subcomisiones del Centenario, compuestas una y otras por hombres serenos y leales al propósito de honrar la memoria de los hombres que más han contribuido al progreso y enoblecimiento urbano de la hija de Pizarro, pudieran incurrir en la omisión de algún acto que significara la gratitud del vecindario limeño al mayor benefactor que ha tenido la capital del Perú en el siglo que transcurre.

Juzgo oportuno recordar que el Concejo Provincial de Lima recibió del Gobierno del señor Leguía, a poco de ejercer el poder, el mayor de los beneficios que podía hacerse a la institución edilicia y que la puso en aptitud de poder, sin obstáculos realizar en servicio de la ciudad las obras públicas que emprendiera después; me refiero al saneamiento de las rentas municipales tan seriamente comprometidas en la cancelación de fuertes deudas, que lo ponían al borde del embargo del local edificio. El Gobierno del señor Leguía nacionalizó la deuda municipal, y correspondióme el honor, —como Concejal que era y Diputado por Lima— presentar el proyecto de la referida nacionalización en el primer Congreso del tan vilipendiado oncenio.

Por todos estos antecedentes y razones, que seguramente están grabados en el alma de todo limeño, pido a la Subcomisión de Monumentos y Placas Conmemorativas que realice el acto de justicia de restablecer a la Avenida que une Lima con el distrito de Miraflores su primitivo nombre de "Avenida Leguía".

O que, en su defecto, si esta restitución no fuere posible, por obstáculos de mayor fuerza que la de la inconscia justicia que la abona, se coloque en la Avenida de la República una placa de bronce con la relación de las obras que, para el engrandecimiento y decoro urbano, realizó el expresidente Leguía en los once años de su gobierno.

Ruego a usted, señor Presidente, que se sirva dar cuenta de este pedido en la próxima sesión de la Subcomisión de su digna presidencia.

Lima, 14 de junio de 1934.

Clemente Palma.

NOTA EDITORIAL

Terminada la confección de este libro consagrado a detallar la acción benefactora del ex. presidente Leguía en la capital del Perú, hemos recibido un artículo del señor ingeniero Guillermo Rodríguez Mariátegui, ex-director de Aguas en el Ministerio de Fomento y una CARTA AL PRESIDENTE LEGUIA DEL señor doctor Clemente Palma, quien, aunque preside la comisión encargada de redactar el texto de esta obra, no pudo cumplir el encargo recibido, por haber tenido que sufrir una prisión de cerca de dos meses, como es del dominio público. Siendo ambos trabajos interesantes, hemos creído conveniente insertarlos en forma adicional, deplorando no haberlos podido incorporar en la programación de esta obra en la que officiosamente se procura cumplir con el deber DE GRATITUD de la ciudad de Lima a su más egregio benefactor.

La placa ingrata

En el año 1919, Lima era una aldea y las poblaciones de los alrededores tristes aldeorrios. Lima concluía por el sur en el Paseo Colón; por el oeste era ceñida por la hoy espléndida avenida Alfonso Ugarte, entonces pavorosa alameda, flanqueada por secos sauces, triste, sin pavimento de ninguna clase, en que el viento levantaba nubes de polvo mortífero, sirviendo de vehículo a múltiples enfermedades. Miraflores, Barranco y Chorrillos vegetaban sin pavimentos, sin las comodidades que exige la vida moderna, por consiguiente, en incipiente decadencia. La pintoresca población del Olivar no existía. La mortalidad infantil ofrecía un porcentaje tétrico para el porvenir de la raza. La higiene era desconocida entre las clases populares. Salir a las calles, polvorientas y mal empedradas, equivalía a arriesgar la salud por la absorción de los mil gérmenes que envolvían a la ciudad, trabajando silenciosamente para los cementerios. El ómnibus, carente de piso apropiado, hasta entonces no podía aparecer, siendo así que desde tiempo atrás ya se usaba en pueblos de igual cultura; un recorrido en automóvil equivalía entonces a soportar golpes y sacudidas, saltando sobre los baches de la calzada.

Naturalmente, que con una Lima como la descrita, sin plaza San Martín, sin Palacios de Gobierno y Arzobispal, sin Ministerio de Fomento, sin Pasaje Carmen, sin Avenida Leguía, sin barrios nuevos, sin pavimentos, sin transporte eficiente, sin higiene, con agua potable escasa y mala, con el cachaco criollo en las esquinas, natural era, repetimos, que las instituciones bancarias y comerciales no pensarán en embellecerla mediante los lujosos y artísticos edificios que después le vantaron. Y es que en Lima todo era lánguido, hasta las transacciones comerciales; precisaba que un estadista de genio estimulara dormidas energías e hiciera surgir lo que en estado latente existía en la nacionalidad, pero que la miopía y egotismo de otros gobernantes no vió, no quiso, o no supo provocar. Pero la hora llegó, surgió el Estadista y el milagro se produjo.

En la vida comercial, el obrero y el empleado estaban a la entera merced del patrón. Despedidas al capricho, nada de indemnizaciones, nada de seguros; sueldos y jornales míseros. El funcionario y el empleado público, el funcionario judicial, el marino, el militar, el policía y el empleado municipal, disfrutaban de poca renta apenas suficiente para atender necesidades vegetativas. En el exterior, el país carecía del prestigio que más tarde le aportaron las suntuosas fiestas del centenario de la independencia y las Exposiciones de la Paz y Sevilla, en que se hizo conocer a un Perú, industrial, artístico e histórico que hasta entonces se había ignorado. El crédito externo era un

mito; ningún país hubiera adelantado un céntimo al hermano holgazán de las Américas.

Este cuadro no es una agua fuerte impresionista, es sólo de ayer, de 1919; por consiguiente, hay muchísimos testigos que podrán afirmar que no se trata de una exageración.

¿Y el Callao? No habrá chalaco que no recuerde el jirón Colón, con su calzada cubierta de zurcos por las ruedas de las carretas, asemejando un potrero recién arado y las fachadas emblanquecidas por el polvo levantado por el trotar de las fatigadas bestias que halaban el chirriante carromato... La chaza de fleteros... La carretera, desde el páramo del monumento 2 de Mayo... La pestilencial carreta de aguas excluidas... Pobreza, hambre, suciedad...

De pronto viva luz razga las sombras de pesimismo que entenebrece la pujanza nacional: Es la alborada del 4 de julio que se anuncia como una esperanza para el Perú. ¡Leguía! Y así como el águila napoleónica fué volando de campanario en campanario, de Cannes a París, así el espíritu tesonero de Leguía, heredado de sus antecesores vascos, de la capital al villorio irradió torrentes de progreso haciendo dar un salto al Perú, de cuya inercia trashumante se disfrutaba todavía holgadamente. No hay que olvidarlo. El empuje inicial viene de ese hombre pequeñito de estatura pero grande de alma, que durante once años puso todas las energías de su vida al servicio de la patria, sin separarse un ápice de su idea ductriz encaminada al engrandecimiento nacional. ¡Qué importa que más tarde, en pomposos discursos y ridículos letreros, se haya hablado de "Restauración Nacional", si en la conciencia de todos está que los tales reconstructores debieron destruir primero para simular después un triste remedo del gran hombre! ¡Qué importa que se diga a los intonosos que el actual estacionamiento es progreso! ¡Qué importa que la avenida Leguía se llame Arequipa, que se reinauguren el Parque de la Reserva, la Plaza San Martín y tantas otras obras del oncenio! ¡Y qué importa, en fin, esta negra conjura de cobarde silencio, si el Terminal Leguía fué hecho por Leguía y nadie más! Necio es creer que el silencio mata; por el contrario eleva y enaltece cuando camarillas y cenáculos pretenden ocultar hechos reales y palpables para opacar el lustre de las grandes figuras de la historia. El general Bonaparte muere solo en Santa Elena envuelto en silencio por los aliados; Francia retorna sus restos y el Emperador Napoleón yace hoy venerado a las orillas de su amado Sena y vive glorioso en la heroica alma del francés.

Enero de 1935. Lima resplandece. El sol contribuye con su claror para aumentar la nota de alegría ciudadana. Fiestas en el Hotel Bolívar, en el Country Club, en el Club Nacional, en el Hipódromo, en todos los centros sociales que impulsó Leguía con su apoyo gubernativo y hasta con su dinero particular. Los automóviles cruzan raudos por el asfalto. Los funcionarios de la cancillería se pavonean ante los distinguidos visitantes, mostrándoles orgullosos la Lima moderna de la avenida... "Arequipa"; el terminal... los suntuosos muebles de palacio; los edificios oficiales; la marcial, disciplinada y bien presentada Guardia Civil y Policía... música... flores... bellas mujeres. El Champagne corre en abundancia; la alegría popular desborda en ale-

gres carcajadas. Ceremonias oficiales... Primeras y únicas piedras... Recuerdos a todos los benefactores de Lima, aún a los que no lo fueron... Placas y más placas, placas hasta en las moscas... De Leguía nada, ni el tímido recuerdo... no existió, Leguía fué un mito, una leyenda; el pavimento no es pavimento; la nueva Lima, no es Lima. Todo surgió de la nada y fué hecho por nadie, o, lo que es peor, por quienes hoy pretenden, sin conseguirlo, mixtificar la opinión pública. ¡Cuánto habrá sonreído en el más allá ese fino espíritu ironista de Leguía al contemplar tanta miseria y tanta pequeñez, incomprendible para su alma excelsa y magnánima! Sin embargo, hay una nota de hidalguía, de bravura civil, que reconforta el ánimo y que, por lo mismo, nunca será bien enaltecida; y es la actitud levantada de los Concejales que, en nombre del pueblo, pidieron un recuerdo para el viejo luchador y principal benefactor de la ciudad.

¡Allí está! Desconchadas las paredes, ennegrecidos por el fuego, los maderos de puertas y ventanas, rotos los cristales, desvencijada la puerta señorial, resumando tristeza y abandono, deslucida entre las flamantes pinturas de las casas vecinas. ¡Allí está! Es la placa ingrata con que el elemento oficial de hoy rinde homenaje al creador de la Lima moderna. Ese tablón que tapa un boquete en el postigo de la casa de Pando es el tributo del agradecimiento de un pueblo... más ¡no! no deseo ofender al buen pueblo de Lima, a este pueblo a quien tanto se engaña y explota; esa placa de ingratitud no es fruto del pueblo, es un producto de la traición y del desborde de apetitos que el ejercicio del poder ha revelado en forma incontrastable, mientras el pueblo hoy, como Mario otrora, llora sobre las ruinas de Carthago.

El destino ofrece coincidencias asombrosas. La parca Cloto hila la maraña y Atropos corta en silencio; pero aveces la primera enlaza para asombrar a los mortales. Francisco Pizarro, el legendario extremeño fundador, cae inmolado por el odio de los que ansiaban los goces y el oro del poder. Cuatro siglos más tarde, salta el nudo de Laquesis y Leguía sucumbe ante el soplo de las ardientes pasiones y los apetitos inconfesables. Pero, con todo, Leguía en su infortunio, más amado que Pizarro, llevó en su sepelio un grupo de fieles amigos, dignos de todo respeto por tratarse de un desinteresado homenaje póstumo, que hoy, fecha de su nacimiento, han lavado con ofrendas florales en el cementerio de Baquíjano la placa **Ingrata de Pando**, cual nuevos Quijotes de fidelidad que demuestran estar llanos para aceptar todos los golpes que el poder le depara. Leguía no ha arado en el mar. Su sacrificio no ha sido estéril. Los hombres públicos que lo han sucedido se han visto arrastrados a seguir las huellas indeleble de su inconclusa obra que la maldad tronchó, pero dejando en la flamante plaza de la República, que, por otra parte, el oncenio concibió y preparó, un estigma de ceguera: el inconcluso Palacio de Justicia; y en Lambayeque un monumento a la incompreensión: la paralizada irrigación de Olmos. Y lo más bello ha brotado de esa modesta tumba de Baquíjano; porque es trascendental entre nosotros, país frívolo, voluble y tornadizo, la germinación de esa esplendente flor de gratitud al egregio ciudadano, que se revela en sencillas pero, fér-

vidas ceremonias a las que el pueblo acude para rendir su tributo de admiración al genio desaparecido, al infortunio y a su patriótica obra. Paso a paso, la verdad se abre campo. Hay que ser optimista como el jefe y confiar en la nobleza de este pueblo, que en futuro no lejano llevará a Leguía a la única última mansión que merece su gloria: el Panteón de los Próceres, por que lo fué, lo es y lo será, pese a esos espíritus mesquinos, que regatean la gloria o la conceden con el cuenta gotas de la envidia.

Lima, 6 de Febrero de 1935.

G. Rodríguez Mariátegui

Carta a los manes del Presidente Leguía

Noble amigo y jefe querido.

Se han cumplido tres años desde que la traición, el odio y la envidia culminaron la apoteosis del crimen con el asesinato científico de tu egregia persona, CIENTIFICO porque no fué la puñalada ni el balazo dirigidos por la exaltación sanguinaria de furiosos políticos, sino que fué el paulatino y calculado goteo de crueses torturas que debían producir o agravar morbo asesino en una naturaleza consumida por la fiebre ardiente del amor a la patria y por el desgaste de una ancianidad cansada. Y para que no quedara duda de que la muerte de tu cuerpo estaba decretada, como el fruto cobarde y siniestro del odio, alumbró tu agonía el fulgor rojizo de la dinamita estallada junto a tu lecho de dolor... Todo lo has perdonado, noble amigo; pero hay una justicia immanente en el mecanismo de la vida, que restaura el equilibrio de ella misma. Algunos de tus asesinos han tenido mala muerte, y es de presumir —no de desear— que la tendrá el miserable que no quiso respetar la augusta grandeza de tu martirio, y turbó el silencio de sus postreros sufrimientos con la vileza de un atentado.

Los que fuimos tus amigo y colaboradores de la gigantesca obra de bien nacional que realizaste en los once años de tu gobierno, hemos procurado conservar la herencia de honor y de patriotismo que nos legaste. También hemos sufrido agravios y persecuciones, hemos sido infamados y vilipendiados por el delito de ser leales a tu memoria y a tu obra. Hoy, merced a nuestra altiva resignación y a nuestra discreta entereza para no claudicar, acaso merecemos mayor respeto que hasta hace dos años. Fué tan grande la avilartez de la calumnia con que se quiso babear tu obra, tan ruidoso y visible a todas las conciencias, aun a las más perturbadas por la pasión, el fracaso de la REDENCION REVOLUCIONARIA que sirvió de cobija al crimen, que la difamación se avergüenza de sí misma y se muerde la lengua. La acumulación ficticia de fango para ultrajarte sólo sirvió para que, sobre el fondo negro del lodo, destacar con mayores relieves tu obra de reconstrucción y afirmación de la patria, tu genial inteligencia de estadista y tu amor dinámico y realista que transformó el país y encendió en el alma de los ciudadanos el optimismo y el anhelo de superación, convertidos en acción, el co juro de la fé en las energías y en los destinos del Perú. Por eso la estrategia hoy es otra: el silencio, el olvido que consideran piadoso de tus llamados errores...

pero involucrando en él, hipócritamente, tus brillantes, eternos e insuperados aciertos.

No te perdonan, señor, tu genio y tu fecundo dinamismo. Te sienten tan grande y tan patriota, se sienten tan injustos y pequeños, les remuerde tanto la depravación y cobardía con que te martirizaron y vengaron así su propia inferioridad que, sin duda, a solas con su conciencia no pueden menos que atribuir sus extravíos a la perturbación del odio y del rencor que les cegara. Ya no te ultrajan, ya no te escupen los dicterios infamantes y las calumnias con que te befaron, porque comprenden que no se puede mixtificar la conciencia nacional; porque ven que la enormidad de tu obra nacionalista es tal y constituye tan formidable desmentido de la calumnia, que resulta improbable el intento de estafar a la Historia. No te ultrajan ya, pero no en porque te perdonen el que brilles con fulgores de Sol en el juicio de la ciudadanía y en la estimación de los extraños, sino porque hay interés político en no nombrante: nombrante es escupir al cielo, es llamar las comparaciones, es estimular tu inevitable glorificación. Ya no se procura la animadversión a tu memoria, sino el olvido de tu nombre... ¡Cómo si tu obra de bien, impresa en cada pulgada cuadrada del territorio nacional no hablara a gritos de tu genio y de tu nacionalismo optimista y fecundo! E ta Lima de hoy, que ha cumplido cuatrocientos años de vida, recibió en los once años de tu gobierno más beneficios que en todos los gobiernos juntos de su vida republicana. Y Lima, en su fiesta centenaria no te ha consagrado un recuerdo de gratitud! No hubo sino la modesta corona que un grupo de tus amigos colocamos en un obelisco situado en el centro de una de tus más bellas obras de engrandecimiento y ornato urbanos...

La torpeza de tus enemigos, señor, la inferioridad de sus almas perturbadas por la brutalidad de su odio feroz, te ha proporcionado una muerte heroica de martirio; y la fuerza de tu alma, grande hasta para sentir con fervor sincero la fe religiosa — hoy que la religión es, con otras muchas cosas buenas, un protocolo de conjugación espiritual de los grupos humanos — te hizo encontrar en ella renuevos de valor y energía para contemplar con serenidad el insondable misterio. "Mártir de la Religión y de la Patria", te llamó un virtuoso sacerdote cristiano en el momento que precedió a tu ingreso en el seno de la madre tierra. Si el alma, es decir, esa fuerza singular y característica que nos distingue, hasta donde es posible de las bestias, ha ido a morar en la región divina destinada a los buenos, según la fé cristiana, o al Eliseo de la mitología griega, no te apene señor, el temor de que tu obra de amor infinito por la patria pueda ser destruída, que es el único dolor que podría conmoverte en la serenidad beatífica de la Gloria. Es tu obra tan grande que es indestructible. La acción creadora ha sido tan vigorosa que; en cinco años transcurridos, aun no se ha podido escapar de la influencia irradiada por ella: LEGUIA SIGUE HACIENDO todo lo bueno que es posible hacerse aún. A tal punto, llega esa influencia que podría abrirse un concurso entre los hombres y partidos que trataron de envilecer la obra del ONCENIO NEFASTO, con el objeto

de premiar una iniciativa de bien nacional, que no haya sido indicada, planeada o iniciada por el DICTADOR Leguía. . . Y, también, podría hacerse otro concurso interesante: el que sirviera para designar el delito, vicio, abuso, torpeza o incorrección de cualquier género, atribuidos al ONCENIO que no sé haya cometido centuplicado después de la REVOLUCION REDENTORA de agosto de 1930.

Señor, como mártir de la Religión y de la Patria, y como símbolo de nacionalismo y de amor a tu Perú, no podrás menos que seguir perdonando la ingratitud de tu pueblo y la implacable odiosidad de tus enemigos: interpón, pues, tu súplica eficaz ante el Dios de las Naciones para que venga la cordura, la serenidad, el desinterés y la plasmación del verdadero patriotismo al espíritu de los hombres responsables de la suerte del Perú. De la lucha encarnizada, impregnada de odios y rencores entre los sectores políticos, de la irreconciliable posición en que se han encastillado las fuerzas políticas movidas por apetitos de poder y por postulados de extrema doctrinario, más artificiosos que sinceros, más al rescoldo del concupiscente anhelo de predominio que del claro concepto de la salud nacional, no puede salir sino la anarquía, la destrucción de todo civismo, la perversión moral de la república, al aniquilamiento de la nacionalidad que tanto amaste. Aporta, señor, tu contribución de patriotismo póstumo desde la región serena de la paz beatífica, en bien de tu pueblo ingrato, e inspíranos a tus amigos, a los conservadores del ideario optimista, constructivo y renovador de los prestigios de la patria, que nos legaste, para que podamos colaborar con tu hábito a la obra de paz y de progreso a que el país pueda continuar la marcha ascensional que le imprimió tu genial espíritu que fué interrumpida por una trágica y dolorosa solución de continuidad.

CLEMENTE PALMA.

Lima, 6 de febrero de 1935.

I N D I C E

	Pag.
Introducción	7
La acción de Leguía 1818 - 1830	9
El centro y el plano de Lima	21
Lima y su expansión urbana	25
Las urbanizaciones de Lima	27
La política económica de Leguía	33
La pavimentación de Lima	37
La Avenida Leguía	43
Las nuevas avenidas	47
Las nuevas plazas	63
Los paseos públicos	81
Las nuevas edificaciones públicas	91
Otros edificios públicos	137
Edificios y obras de carácter militar	147
Las construcciones urbanas	159
Las nuevas monumentos públicos	183
Las obras públicas en el Callao y Balnearios	199
La acción municipal	219
El Terminal Leguía	243
El Gran Beneficente de Lima	257
Nota Editorial	261
La Plaza Ingrata	263
Carta a los Maestros del Presidente Leguía	267



E. S. & K. S. SONS
ESTD 1905