

Historia y memoria del puente de Piedra, Lima

HISTORY AND MEMORY OF LIMA'S STONE BRIDGE

Diana Aguirre
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
daguirrec@unmsm.edu.pe
<https://orcid.org/0000-0002-9161-9276>

RESUMEN

La gestión del patrimonio histórico inmueble de la ciudad de Lima, en especial de su Centro Histórico, ha tomado gran relevancia en las últimas décadas, sobre todo a partir de la dación de normativa local alineada con instrumentos legales internacionales suscritos previamente por nuestro país. En ese sentido, la elaboración de planes de gestión o planes maestros establecen lineamientos y estrategias con el fin de preservar, conservar y gestionar de manera sostenible el patrimonio cultural. Es allí donde la investigación histórica desempeña un papel fundamental en la elaboración de estos documentos de gestión, puesto que se convierte en un componente clave para comprender la evolución, valores y características del patrimonio cultural a lo largo del tiempo, asegurando su conservación a largo plazo y su adaptación a las necesidades contemporáneas sin comprometer su identidad histórica y cultural. Siguiendo esta línea, el presente artículo testimonia los cambios que ha sufrido una de las edificaciones emblemáticas de la ciudad de Lima, el puente de Piedra, conocido también como el puente de Montesclaros o puente Trujillo, que conecta a las zonas monumentales de Lima y el Rímac en el Centro Histórico de nuestra capital.

PALABRAS CLAVE: Centro Histórico de Lima / puente de Piedra / historia

ABSTRACT

The management of the historical immovable heritage of the city of Lima, especially its Historic Center, has taken on great relevance in recent decades, especially from the establishment of local regulations aligned with international legal instruments previously signed by our country. In this sense, the development of management plans or master plans establishes guidelines and strategies to preserve, conserve and sustainably manage cultural heritage. It is there where historical research plays a fundamental role in the preparation of these management documents since it becomes a key component to understand the evolution, values and characteristics of cultural heritage over time, ensuring its long-term conservation and its adaptation to contemporary needs without compromising its historical and cultural identity. Following this line, this article testifies to the changes that one Lima's emblematic buildings has undergone, the stone bridge also known as the Montesclaros bridge or Trujillo bridge, which connects the monumental areas of Lima and the Rímac district, in the Historic Center of our capital.

KEYWORDS: Historic Center of Lima / Lima's stone bridge / history

INTRODUCCIÓN

El puente de Piedra enlaza el jirón de la Unión con el jirón Trujillo y une, así, las zonas monumentales de Lima y el Rímac sobre el curso del río Rímac. El puente de origen colonial es el inicio del recorrido del jirón de la Unión (hacia la parte sur), el cual se constituyó en la arteria más importante de la ciudad durante las primeras décadas de la república. Comúnmente, se le ha conocido como puente Trujillo, debido a ser la prolongación del jirón del mismo nombre (hacia el norte). Fue el único puente de la ciudad hasta la construcción del puente Balta en la segunda mitad del siglo XIX.

Esta edificación —que constituye un elemento representativo del paisaje urbano de la ciudad— fue declarada como monumento histórico a través de la Resolución Suprema 2900-72-ED del 28 de diciembre de 1972. A su vez, la edificación se encuentra en el emplazamiento del área del centro histórico de Lima, declarado como patrimonio mundial cultural de la humanidad en diciembre de 1991¹.

Siguiendo lo expuesto por el Reglamento Nacional de Edificaciones y la Resolución Ministerial 185-2021-Vivienda, que establece la norma técnica A.140 para bienes culturales inmuebles, esta construcción correspondería a la denominación de un bien cultural inmueble, es decir, una edificación declarada oficialmente como integrante del patrimonio cultural de nuestro país. Además, la edificación se encuentra dentro de la tipología de arquitectura civil pública, en el sentido de constituirse en una construcción destinada al uso civil público como puente (Ministerio de Cultura, 2017). Es por ello que, el presente artículo, tiene por objetivo testimoniar los cambios ocurridos en una de las edificaciones más emblemáticas de la ciudad de Lima, desde una perspectiva histórica.

METODOLOGÍA

Entre las investigaciones que han abordado la historia y aspectos arquitectónicos del puente de Piedra tenemos a Harth-Terré y Abanto (1960), Bernales (1972) y San Cristóbal (1984, 2005), principalmente. Esos textos se han ido complementando con estudios técnicos emitidos por las instituciones que administran el patrimonio cultural de nuestro país; documentos que, en muchos casos, no han sido publicados y que muestran distintos cambios de la edificación en mención. En tal sentido, el presente artículo se basó en la búsqueda de fuentes documentales, bibliográficas y gráficas en los principales

1 Lámina L-00: Delimitaciones vigentes del Centro Histórico de Lima (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2019, p. 11). Puede consultarse también: <https://patrimoniomundial.cultura.pe/sitiosdelpatrimoniomundial/centro-hist%C3%B3rico-de-lima>

repositorios de la ciudad, al igual que investigaciones o estudios técnicos inéditos, así como, también, se realizó una revisión y una búsqueda *online* para información adicional. Todo ello nos ha permitido ampliar la lectura y documentar los cambios que ha sufrido esta edificación a lo largo del tiempo, en los periodos colonial, republicano y contemporáneo.

ANTECEDENTES DE LA EDIFICACIÓN

En marzo de 1607, una fuerte avenida del río destruyó parte del puente de ladrillos existente, la cual unía la ciudad con el barrio de “Abajo del puente” (Rímac) y que conducía al camino de Trujillo:

En este cabildo se trato de la ruyna y cayda de los dos ojos de la puente del rio desta ciudad que se los llebo la abenida desta madrugada y como no se podía pasar por ella y que sera muy necesario el repararse porque no se llebe lo que queda de la dicha puente (AHML. Cabildos, Libro 14, 5 de marzo de 1607, folio 148).

Ante ello, el cabildo de la ciudad pidió a la Real Audiencia la reparación de la obra o, en su defecto, emprender la construcción de un nuevo puente. Mientras el asunto era analizado, el cabildo dispuso el tendido de un puente provisional de madera —a unos metros de allí— contiguo al Convento de Santo Domingo (Bromley & Barbagelata, 1945).

Tal como manifiesta el padre San Cristóbal (1984), si seguimos leyendo las sesiones del cabildo de la ciudad, para el año 1607 fue tomando forma la preocupación de cambiar el puente existente, dado el deterioro que sufría, y contar con un paso seguro entre ambas partes de la ciudad. Es así como se llevó a cabo, como determinación de la Real Audiencia, un proyecto de construcción para inicios del siglo xvii. A la llegada del virrey Montesclaros a Lima, este encontró iniciado el proceso administrativo para la construcción del puente. El virrey tuvo el acierto de confirmar todo lo que hasta entonces se había dispuesto. La obra estaría a cargo del maestro mayor de reales fábricas Juan del Corral (Bernales, 1972).

LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE PIEDRA

El concierto de obra²

Con la llegada del marqués de Montesclaros a la ciudad de Lima (el 21 de diciembre de 1607), los planes para la construcción del nuevo puente se agilizaron. Fue así que

2 Los conciertos de obra fueron un tipo de escritura pública para la ejecución de obras de diferente tipo, suscritas entre particulares o con instituciones públicas. Podemos encontrarlos insertos en los protocolos notariales de los siglos xvi al xix.

se celebró un acuerdo con Juan del Corral, el día 13 de febrero de 1608, en el que se le nombraba como *maestro mayor de la obra y fábrica del puente* y se le encargaba la dirección total de los trabajos para la realización del puente:

Y usando de la dicha Comisión, digo, que por cuanto en conformidad de ella, he tratado con el Excmo. señor Virrey y con el señor Doctor Don Juan Fernández de Recalde, Oidor de esta Real Audiencia, a quien por su Excelencia está cometido lo susodicho, el orden y forma que se ha de tener en la fábrica de la dicha puente, y en particular las condiciones y capitulaciones con que ha de obligarse ha hacerla como maestro mayor de ella Juan del Corral, oficial arquitecto que para este efecto fue llamado y vino de la ciudad de San Francisco de Quito. (AGN. Escribano Alonso Carrión, 1607-1608. Protocolo 266. Folio 44-47)

Del Corral tomó el encargo de diseñar la planta y traza del puente, de dirigir los trabajos, de tener a su cargo a todo el personal necesario para la obra, mientras que —siguiendo el concierto de obra— el comisario designado, el capitán José de Rivera, alcalde ordinario de la ciudad de Lima, sería quien facilitase los materiales, las herramientas y el pago de los jornales de los trabajadores necesarios para la ejecución de la obra³. Otro de los temas tocados en el documento que reseñamos es que Del Corral debía buscar y asegurarse de que el puente estuviese bien asentado en tierra firme, y que asegurase con ello una buena base para soportar el peso de la obra.

La edificación

Se detallaba que el puente de Piedra debía contar con

seis pilares con dos medias muestras de piedra labrada ... sean de cantería los dichos pilares y medias muestras con sus hiladas de piedra debastada a picón, asentados por el nivel y enfadas emplomadas todas las dichas hiladas de los encuentros por sobre lechos de las piedras, las cuales hiladas han de tener dos pies de lecho y en cada una se han de meter seis tranqueros de piedra que tengan vara de largo con los lechos. Y estos por las hiladas, han de ser en diferentes partes; y el macizo de los pilares de hormigón bien hecho y asentado de su piedra tosca, tomando ligazones en el asiento, y con esta orden se han de levantar los dichos seis pilares con las dichas dos medias muestras en el alto que conviniere hasta mover los arcos y el salmeramiento de la obra, que todos han de mover la piedra labrada cada uno de los movimientos en el alto que conviene, guardando la orden de la altura de la calle de la ciudad que en ella lo más alto de la puente ha de sobrepajar cuatro pies y medio; y se entiende que el movimiento

3 Para más información acerca de los alarifes o maestros de albañilería durante el siglo xvii, y su relación con el cargo de maestro mayor de fábricas, puede consultar San Cristóbal (1993). Para el caso de la construcción del puente de Piedra, fue Del Corral quien propuso los nombres de los alarifes que participarían en la obra.

de los arcos de piedra han de subir los anillos, dos varas de alto; y dese allí han de volver de ladrillo las dos roscas, teniendo cada una de ellas, dos hiladas de ladrillo y media, de manera que la rosca se incorporada y trabada una con otra de tal suerte que el grueso de todo ha de tener tres ladrillos de alto sin la refulfa y la alcatifa⁴ que encima ha de llevar moviendo todos estos arcos a medio punto del puente y lugar que convenga. (AGN. Escribano Alonso Carrión, 1607-1608. Protocolo 266. Folio 44-47)

Más adelante, se vuelven a mencionar las partes que constituirían el puente, con algunos detalles extras:

ítem, los pilares de una parte y otra guarden que en el rasguño que se señala, entendiéndose por la parte de abajo ha de llevar su medio atambor y por la parte de arriba un espolón doce pies de salida a cada parte; y el ligamento de los arcos de ladrillo y los pilares subirán de mampostería con la correspondencia del río; y el espolón de arriba ha de ser de piedra labrada hasta lo alto de la esquina con un sillar de acompañamiento por la cabeza. (AGN. Escribano Alonso Carrión, 1607-1608. Protocolo 266. Folio 44-47).

Al respecto, San Cristóbal (2005) menciona que en esta última parte se añadió un pie más a cada lado. Con ello, cada pilar mediría 61 pies de largo en vez de los 59 pies contemplados previamente en el concierto de obra. Este mismo investigador manifiesta, respecto de dicho concierto, que la forma como se habían distribuido los arcos y los pilares del puente resultaba problemática. El problema surgía en cuadrar la cantidad de los arcos con el número de los pilares:

si se asentaban en el lecho del río seis pilares exentos y en cada orilla un medio pilar adosado o media muestra resultarían en total ocho soportes, de los cuales solo se podrían construir seis arcos y no los ocho que se mencionaban en el documento. (San Cristóbal, 2005, pp. 22-23)

Finalmente, el puente se hizo de seis ojos, elaborado completamente en piedra con estribos, seguros, pretiles con ángulos y recodos sobre estribos, como lo podemos apreciar en las imágenes de la primera mitad del siglo XIX, pertenecientes al viajero francés Léonce Angrand (1972). Se pueden visualizar cinco pilares dentro del cauce del río y seis arcos sobre ellos y las dos orillas (véase Figura 1).

4 En términos arquitectónicos, hace referencia a un relleno que, para allanar, se echa en el suelo antes de enlosarlo o enladrillarlo.

Figura 1

Vista del puente de Piedra desde el Rímac, fechada en noviembre de 1838



Nota. Se pueden apreciar los seis ojos del puente y el arco que daba a la calle de Palacio. De *Imagen del Perú en el siglo XIX*, por L. Angrand, 1972, p. 55. Carlos Milla Batres.

Elementos constructivos

La construcción del puente —que se inició en 1608— resultó ser tan firme que sobrevivió a una serie de terremotos que se dieron en la ciudad, sobre todo a los de mayor intensidad, registrados en 1687 y 1746. Este último generó la ruina de la Ciudad de los Reyes.

San Cristóbal (2005) llama también la atención acerca de la similitud de la disposición de pilares y arcos, en el puente de Piedra, con la disposición de las bóvedas sepulcrales que se levantan en el subsuelo de las iglesias limeñas, que tienen la misma forma de medio cañón corrido de medio punto, los cuales también han soportado los movimientos sísmicos en la ciudad. Es decir, cuando Juan del Corral estableció que el grueso de los pilares llegase a la altura de la calle, estaba

introduciendo una estructura muy peculiar que servía para afirmar la consistencia de las bóvedas de medio cañón en los ojos del puente, de forma que sirvieran de verdaderos contrafuertes laterales entre los cañones de las bóvedas, las que permanecen prácticamente enterrados por los lados y por encima. De este modo se logró consolidar las bóvedas de cañón en los ojos del puente de Piedra con una estructura similar a la que tenían las bóvedas de medio cañón de las criptas sepulcrales de las iglesias limeñas. (San Cristóbal, 2005, p. 23)

A su vez, la elevación de los mencionados pilares, con sus contrafuertes externos hasta la altura de la calle, permitió que se formaran en ellos plataformas semicirculares con poyos que sirvieron de asiento a manera de balcones a los transeúntes. Estos asientos pueden ser apreciados también en las acuarelas de Angrand (véase Figura 2) y Rugendas (véase Figura 3) en la primera mitad del siglo XIX.

Figura 2

Puente de Piedra en noviembre de 1837

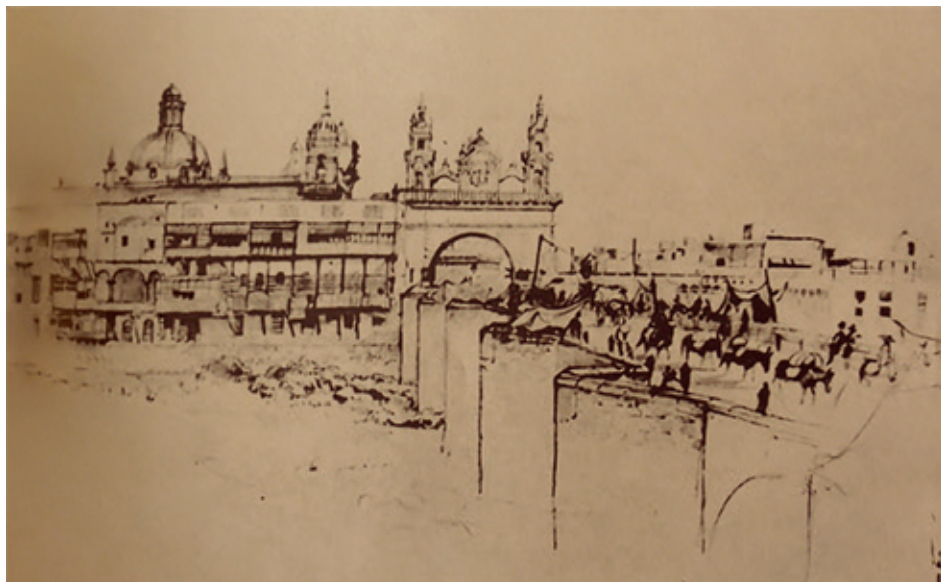


Nota. Nótese en primer plano los asientos o refugios semicirculares. De *Imagen del Perú en el siglo XIX*, por L. Angrand, 1972, p. 72. Carlos Milla Batres.

Finalmente, el puente se hizo de seis ojos, todo en piedra, con estribos, seguros, pretils con ángulos y recodos sobre estribos. Se hicieron dos arcos de entrada en ladrillo, los cuales remataban en dos torreoncillos con soportes de orden toscano cada uno. El que miraba para el barrio de “Abajo del puente”, o San Lázaro (Rímac), contaba con una hornacina central con la imagen de Nuestra Señora de Belén. El arco que se encontraba para el lado de Palacio tenía un arco y puerta con piedra labrada y la inscripción “Dios y el rey”. La piedra utilizada en la construcción de este puente se trajo de las canteras de Chorrillos; y, en dos años de trabajo, el puente, que la posteridad había de ensalzar como obra exclusiva del marqués de Montesclaros, fue inaugurado en 1610 (Bernaes, 1972, p. 126).

Figura 3

Puente de Piedra o de Montesclaros



Nota. Detalle de los refugios de forma triangular. Imagen sin fecha. De *El Perú romántico del siglo XIX*, por J. M. Rugendas, 1975, p. 42. Carlos Milla Batres.

Los trabajos en el río Rímac

Desde la fundación hispánica de la Ciudad de los Reyes, cada verano las aguas del río Rímac arremetían con furia incontrolada entre las frágiles riberas que se encontraban en su paso por la ciudad y cualquier otro obstáculo que se interpusiera en el curso de su violenta corriente. Por ello, cada año se empleaban diversas formas de defensa para evitar que el curso de las aguas del río se desviara —y sobre las que podemos leer en las sesiones del Cabildo de Lima desde el siglo XVI—. En ese sentido, desde 1557 se habían proyectado varias obras para encauzar al río y proteger las riberas río arriba. Los encargados en estas labores fueron los indígenas reducidos del cabildo. En un principio, las defensas eran cestones rellenos con escarpas de piedra o de cerro; pero en 1568 se había iniciado la obra más seria hasta ese entonces, que partía del antiguo molino de Aliaga —a la altura del actual Palacio de Gobierno—, la construcción de tajamares, que para 1595 eran fortalecidos en toda la ribera izquierda y que, a su vez, había permitido ganar terreno al río (Harth-Terré & Abanto, 1960). A pesar de los constantes trabajos anuales, cuya vigilancia estaba a cargo de los veedores del cabildo, estos tajamares sufrían serios daños. Es por ello que a lo largo de siglo

xvii, e inclusive durante el xviii, existen informaciones para realizar estos trabajos. Si revisamos la memoria del virrey José Antonio Manso de Velasco, quien gobernó entre los años 1745 y 1761, encontramos información acerca del estado del puente, en el que uno de los pilares estaba considerablemente sentido “ante la falta de muchas piedras de sillería, dejándole una concavidad bien grande ...se hicieron varios reparos para contaminar las aguas por los demás arcos y solicitarse sacase el lastimado” (Fuentes, 1859, p. 410).

La construcción del puente de Piedra generó a las autoridades del cabildo la carga permanente de mantener en reparación los pilares que se veían amenazados con la fuerte carga del río en tiempos de crecida, que socavaba los terrenos adyacentes al cauce (Harth-Terré & Abanto, 1960).

Juan del Corral falleció en abril de 1612, apenas dos años después de inaugurado el puente de Piedra, por lo que no pudo conocer el comportamiento de los cimientos de tal obra ante el golpe de las aguas del río. Del Corral no proyectó ni fabricó en el lecho del río, entre pilar y pilar y en el espacio amplio delante de las arquerías del puente y detrás de ellas, un suelo de base profunda que fuera consistente o compacto y que dejara discurrir suavemente el agua por encima, sin ser socavado por la corriente. Esta ausencia de cimientos consistentes en el entorno anterior y posterior del puente, y entre los mismos pilares, creó un problema permanente a lo largo de todo el siglo xvii, cuando las aguas del río erosionaban el fondo del cauce, en el que se abrían grandes hondonadas que podrían terminar por debilitar los cimientos de los pilares (San Cristóbal, 2005, p. 44). Posteriormente, pequeños trabajos de los años 1641 y 1649 no consolidaron directamente los pilares y espolones del puente, los cuales no habían demostrado flaqueza o inconsistencia, sino solo el espacio del cauce del río comprendido en los ojos del puente y en la parte anterior y posterior de los pilares y de los espolones. Las medidas llevadas a cabo en las fechas mencionadas buscaron regular el curso de la corriente de agua, de tal modo que discurriera proporcionalmente por todos los arcos del puente, como la construcción de un tajamar de 33 varas de largo en la margen derecha del río, a la altura del barrio de San Lázaro (San Cristóbal, 2005, p. 45).

Elementos decorativos en el arco del puente

El arco, tan popularizado en los grabados de la ciudad, fue inaugurado en 1611 (Bromley & Barbagelata, 1945). Un año después, en octubre de 1612, este marco sufrió una rajadura —que constituía un problema en la estructura del puente— en medio de su clave. A pesar de ello, no generó mayor peligro. Los daños fueron reconocidos por los alarifes del cabildo, Diego Guillén y Pedro Velasco, así también por el arquitecto Juan Martínez de Arrona, maestro mayor de la catedral (AHML. Cabildos. N° 16, 29 de octubre de 1612, f. 104).

En el año 1738, durante el gobierno del virrey marqués de Villagarcía, se colocó en este arco una estatua ecuestre de Felipe V (Bromley & Barbagelata, 1945, p. 36). Unos años después, el terremoto de 1746 lo destruyó, siendo luego reconstruido entre 1752 y 1771. La estatua fue reemplazada por un reloj que había pertenecido a los jesuitas, institución que, como se sabe, había sido expulsada de las colonias americanas (Bromley & Barbagelata, 1945, p. 72). En la Figura 4 podemos ver la existencia del mencionado reloj y la decoración sobre el puente.

Figura 4

Escena en el puente de Piedra y el arco con el reloj y las dos torreoncillas



Nota. Fechado en 1844. De El Perú romántico del siglo xix, por J. M. Rugendas, 1975, p- 190. Carlos Milla Batres.

Durante el gobierno de Ramón Castilla se instaló “un reloj de dos esferas, traído de Londres, como coronación del arco ornamental del viejo puente de Lima, lo que constituyó todo un acontecimiento en la vida tranquila de la ciudad” (Regal, 1967, p. 148). Este reloj fue instalado el 1 de diciembre de 1851 y estuvo en pie hasta 1879, cuando un voraz incendio lo destruyó (Regal, 1967, p. 148), como se puede apreciar en la Figura 5.

Figura 5

Arco del puente en el que se aprecia el reloj colocado en 1851



Nota. Arco del puente en la ciudad de Lima con el lema "Dios y la Patria" calle que conduce al puerto sobre el río Rimac, Perú . Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316093.html> . Accedido en 2/9/2024.

Cambiar por: [Arco del puente en la ciudad de Lima con el lema "Dios y la Patria" calle que conduce al puerto sobre el río Rimac, Perú] [fotografía]. Sala Medina. . Disponible en Biblioteca Nacional Digital de Chile <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316093.html> . Accedido en 2/9/2024.

Intervenciones en el puente

En esta parte de nuestra investigación haremos un breve recuento de las intervenciones sufridas por el puente de Piedra, a fin de conocer los cambios acontecidos a lo largo del tiempo.

Durante el gobierno del virrey Amat (1761-1776) se mandó a reparar el piso del primer arco, con pedrones y mezcla a una profundidad de tres varas, con el fin de impedir que sufrieran los cimientos de los pilares (Marquina Bueno et al., 1962-1963, p. 206). Según la información consignada en la Estadística General de Lima, se consigna que

en el año de 1838 se hizo una refacción en la parte superior del puente, que sirvió para embellecerlo: se compuso el empedrado, formando anchas veredas con lozas de pizarra, y poniendo al borde ellas, cadenas sostenidas por cañones de fierro, para impedir que las bestias se introdujeran en las veredas. (Fuentes, 1866, pp. 504-505)

En la revisión de los *Anales del cuerpo de ingenieros del Perú*, del año 1874, se inserta una interesante discusión acerca de la necesidad de ensanchar el “puente viejo”, que es como se hacía referencia al puente de Piedra. En comunicación dirigida al ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas, el 12 de enero de 1872, el ingeniero P. J. Quartel, quien ostentaba el cargo de ingeniero de Estado, afirma:

A consecuencia del gran desarrollo del comercio y del aumento de la población de la capital del Perú, es indispensable ensanchar las vías de comunicación y, sobre todo, su único puente. Para evitar la colisión de los carruajes, el atropellamiento de los caballos, mulas, etcétera, y para poner fuera de peligro los numerosos transeúntes a pie que atraviesan este puente durante todos los momentos del día, y aun durante una parte de la noche ... (*Anales del cuerpo de ingenieros del Perú*, 1874, p. 434).

Para tal efecto, el ministro en mención nombró una comisión de ingenieros, integrada por Eduardo de Habich, Felipe Arancibia y Pedro Sieber, para evaluar las propuestas remitidas previamente a la comisión para su evaluación. Fueron tres los proyectos presentados, de los cuales, en palabra de los comisionados,

el único cuya adopción podemos aconsejar al Supremo Gobierno, es el que ha presentado el Sr. Miecznikowski, ingeniero del Estado, pues es el único que haya sido estudiado con detención y conciencia, el único que llene todas las exigencias del caso. (*Anales del cuerpo de ingenieros del Perú*, 1874, pp. 434-435)

¿Sería este el proyecto, o parte de él, que se retomaría más adelante para el ensanche del puente? Presentamos detalles del proyecto de ensanche del puente de Piedra, tal como se registran en el informe del 19 de febrero de 1872, elaborado por la mencionada comisión:

La comisión de ingenieros que Us. nombró para examinar los proyectos presentados sobre el ensanche del puente de Lima, tiene el honor de informar a Us. en los términos siguientes:

De los tres proyectos que hemos tenido a la vista, el único cuya adopción podemos aconsejar al Supremo Gobierno, es el que ha presentado el Sr. Miecznikowski, ingeniero del Estado, pues también el único que haya sido estudiado con detención y conciencia, el único que llene todas las exigencias del caso ... Este proyecto ha sido concebido en todas sus partes, bajo el punto de vista de comodidad, economía y ornato, pero sin tratar de conseguir este sacrificando alguna de las otras condiciones. El Sr. Miecznikowski quita todo el parapeto de piedra y da de ancho a la calzada, el espacio comprendido entre las caras exteriores de este; el perfil longitudinal es modificado del todo, puesto que en lugar de las diversas pendientes que hoy tiene, y que en cierto punto alcanzan hasta el 7 por ciento, el autor ha conseguido hacer una sola pendiente uniforme y solo del 4 por ciento. Las veredas (afuera del puente ya, y solo en la parte baja) quedan desde luego interiores a la calzada, de ochenta centímetros en el lugar más desfavorable; pero, escalones bien combinados permiten a los que transitan por dichas veredas, subir a la calzada en cualquier lugar, y llegar a la vereda opuesta del mismo modo.

En el largo mismo del puente, las veredas son voladas como en los proyectos anteriores, pero con la diferencia, que en este no se encuentra ninguna pieza inútil. El Sr. Miecznikowski emplea arcos de fierro fundido que, a la par sirven de ornato, tienen por principal objeto, soportar el paso de las veredas: su forma y sus dimensiones están así concebidas y calculadas. Las piezas transversales, también de fierro fundido, descansan por un extremo en el arco, y por el otro en la mampostería actual. Aquí pues, nada inútil, como lo hemos dicho ... El Sr. Miecznikowski se propone rehacer las caras de la mampostería de los machones, empleando la piedra nueva y mejor labrada que la que hoy existe. Esta variación, con la cual se obtiene un gran embellecimiento para la obra, no solo tiene este objeto, sino también el de dar a las partes salientes de los estribos, una forma más racional y más elegante que la que tienen; además, hasta cierta altura, a lo menos, esa variación es indispensable para preparar en los estribos, un asiento a los arcos de fierro. (*Anales del cuerpo de ingenieros del Perú*, 1874, pp. 432-436)

Hacia 1876, el primer ojo del puente que se encontraba próximo a la Plaza Mayor se modificó y, con ello, se eliminaron el arco y la bóveda que hasta ese momento existían; todo ello con el fin de dar paso a uno de los ramales del tren Desamparados-Callao (Bonilla et al., 2009). Dos años después, en mayo de 1878, tuvo lugar la apertura oficial del tranvía urbano de Lima⁵; la primera de cuatro líneas ferroviarias hacía su trayecto desde la alameda de los Descalzos, en el Rímac, hasta el Parque de la Exposición, en

5 El transporte público de la ciudad se modernizó a pasos acelerados desde inicios del siglo xx. Se inauguró en 1878 con tracción animal y, prontamente, entre los años 1902 y 1906 inició su conversión a la tracción eléctrica (Pino, 2011).

el centro de Lima. En una postal de la época se puede apreciar el recorrido del tranvía hacia el sur, sobre el puente. Al resultar insuficiente el ancho de la calzada, se eliminaron los miradores o refugios con los que contaba este puente. Ese mismo año, en diciembre, el inspector de obras, puentes y caminos del municipio limeño recibía comunicación, de uno de los ingenieros a su cargo, respecto de las obras de reparación de los solados⁶, zampeados o rampeados que se estaban realizando en el puente Principal (como también se conocía al puente de Piedra) y en el puente Balta, con el fin de preservar sus cimientos, al encontrarse ambos puentes en terreno aluvial⁷ (AHML, Obras Públicas, 1857-1889).

Figura 6

Vista del puente de Piedra con el tendido de rieles del tranvía eléctrico



Nota. Circa 1900. Fuente BNP Digital / Biblioteca Nacional del Perú.

Fuente: Courret Hermanos (Lima). ([1900?]). Puente de Piedra.

En 1901 se demuele el segundo arco al tenderse la línea del Ferrocarril Central. Ese mismo año se ejecutó el antiguo proyecto de ensanche del puente de Piedra⁸

⁶ Se refiere al revestimiento de un piso que puede hacerse con ladrillo, losas u otro material similar.

⁷ El trabajo de reparación de solados y tajamares es un tema recurrente para los puentes que cruzan el río Rímac.

⁸ El proyecto para el ensanchamiento del puente de Piedra fue informado en la sesión del Concejo Provincial de Lima del miércoles 23 de noviembre de 1898, pero no es sino hasta el año 1900 cuando este es retomado y, en 1901, ejecutado.

(Municipalidad de Lima, s.f.), por el cual se realizó el ensanchamiento de la calzada y las veredas de este (de 6,50 a 6,90 metros, y las aceras de 1,40 a 2,00 metros cada una, lográndose una amplitud de 4,30 metros a expensas de los refugios para peatones que existían a ambos lados de las veredas) (véase figuras 6 y 7) pues

con él se proveía la necesidad de facilitar el tráfico sin el retiro de una de las líneas férreas del Ferrocarril Urbano que ya venía funcionando. Se reemplazaron las pasarelas de piedras por barandales de fierro, pedido hecho a la casa Verhaeren y de Jager de Bruselas. (Municipalidad de Lima, s.f., p. 35)

En mayo de 1914 la municipalidad realizó un contrato con la empresa de alumbrado público de Lima para la instalación de 2260 lámparas para el alumbrado de la ciudad. Asimismo, se sustituyeron los postes de madera del jirón de la Unión, desde el puente de Piedra hasta la calle de Juan Simón, los actuales jirón Carabaya y plaza San Martín (Álvarez Ortega, 2000).

En 1924 se destruyó el tercer arco (*Inventario del patrimonio monumental inmueble – Lima*, 1988). Por otro lado, tenemos que, en 1938, las medidas del puente eran las siguientes: 88 metros de longitud por catorce de ancho, con una altura máxima de 7,50 metros; los seis pilares o estribos tenían ocho metros de diámetro transversal por 16,50 metros de diámetro de longitud; los arcos poseían una abertura máxima de ocho metros por una altura de 6,50 metros (Marquina Bueno et al., 1962-1963, p. 204).

Con la construcción de la vía de Evitamiento en 1972, se eliminó el cuarto arco del puente. Se hizo un puente de concreto postensado para dar paso a la nueva vía, por lo que el puente fue cortado en la zona correspondiente al Rímac (véase figura 8), el mismo que tiene un gálibo de 4,15 metros en su altura mínima. Así también, se le agregó un paradero público para autobuses (*Inventario del patrimonio monumental inmueble – Lima*, 1988).

Entre 1985 y 1986 se realizó el reforzamiento de las bases del puente (INVERMET, 1997). En el 2006, las estructuras y los accesos al paradero público se demolieron y este se trasladó al puente Rayitos de Sol —durante la gestión municipal de Luis Castañeda Lossio—, el cual está emplazado en la misma vía de Evitamiento, paralela al puente de Piedra, lo cual modificó la circulación del puente, que en la actualidad es peatonal. Unos años después, en el 2009, se remodeló la estructura del puente. La obra abarcó la construcción de una nueva plataforma de concreto armado. Con ello se logró levantar la altura de 4,20 metros a 5,00 y 5,20 metros; así, también, la restauración de los elementos originales de fierro. Además, en el 2010, se le colocó una base en el marco de la construcción del túnel Vía Parque Rímac (Rodríguez Larraín, 2012. Ficha CII-01).

En el año 2015, la Municipalidad de Lima inició el vaciado de cuatro mil toneladas de concreto a fin de formar la base o losa donde se asentaría el puente de Piedra. Esta acción permitiría la construcción del túnel subterráneo, de 1,8 kilómetros de longitud, ubicado

a espaldas de Palacio de Gobierno. Esta obra de ingeniería permitió elevar el puente de Piedra de doce mil toneladas, para continuar con el proyecto de la Línea Amarilla (véase figura 7) desarrollado sobre la margen izquierda del río Rímac (PROLIMA, 2016).

Figura 7

Trabajos de cimentación de la base del puente de Piedra, en el marco del proyecto Línea Amarilla, en el 2015



Nota. Prolima, 2016, p. 12.

REFERENCIAS

- Álvarez Ortega, S. (2000). *Historia del mobiliario urbano de Lima, 1535-1935*. Universidad Nacional de Ingeniería.
- Anales del cuerpo de ingenieros del Perú. Tomo primero.* (1874). Imprenta del Estado. <https://fuenteshistoricasdelperu.com/2021/01/28/anales-del-cuerpo-de-ingenieros-del-peru-lima-1874/>
- Angrand, L. (1972). *Imagen del Perú en el siglo XIX*. Carlos Milla Batres.
- Bernales, J. (1972). *Lima, la ciudad y sus monumentos*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

- Bonilla di Tolla, E., Fuentes Huerta, M. del C., García Bryce, J., Guzmán Juárez, M., Martuccelli Casanova, E. M., Negro Tua, S., & Villamón Pro, J. A. (2009). *Lima y el Callao. Guía de arquitectura y paisaje*. Universidad Ricardo Palma; Junta de Andalucía; AECID.
- Bromley, J., & Barbagelata, J. (1945). *Evolución urbana de la ciudad de Lima*. Consejo Provincial de Lima.
- Fondo Obras Públicas. Caja 10. Años 1857-1889. Concejo Provincial de Lima. República. Archivo Histórico. Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Fuentes, M. A. (1866). *Estadística general de Lima* (2ª ed.). Lainé et J. Havard.
- Fuentes, M. A. (Ed.). (1859). *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú, durante el tiempo del coloniaje español*. Librería Central de Felipe Bailly. <https://fuenteshistoricasdelperu.com/2021/04/20/memorias-de-los-virreyes-manuel-atanasio-fuentes-lima-1859/>
- Harth-Terré, E., & Márquez Abanto, A. (1960). El puente de Piedra de Lima. *Revista del Archivo Nacional del Perú*, xxiv, 99-140.
- Inventario del patrimonio monumental inmueble – Lima. Valles de Chillón, Rímac y Lurín*. (1988). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes, Universidad Nacional de Ingeniería.
- Libro 16 de los cavildos de esta ciudad de los reyes. Que comienza el año de 1612* [Comprende los años 1612 al 1615]. (s.f.). Archivo Histórico de la Municipalidad Metropolitana de Lima. <https://repositoriodigital.bnp.gob.pe/bnp/recursos/15/html/libro-16-de-los-cavildos-de-esta-ciudad-de-los-reyes-qve-comienza-el-ano-de-1612/2/>
- Libro 14 de los cavildos de esta ciudad de los reyes. Que comienza el año de 1609* [Comprende, en realidad, los años 1606 a 1609]. (s.f.). Archivo Histórico de la Municipalidad Metropolitana de Lima. <https://repositoriodigital.bnp.gob.pe/bnp/recursos/15/html/libro-14-de-los-cavildos-de-esta-ciudad-de-los-reyes-qve-comienza-el-ano-de-1606-1609/2/>
- Marquina Bueno, R., Velarde, H., García Bryce, J., & Pimentel Gurmendi, V. (1962-1963). Informe de la comisión de calificación de los monumentos coloniales y republicanos [Presentado ante la Junta Deliberante Metropolitana de Monumentos Históricos, Artísticos y Lugares Arqueológicos de Lima]. Inédito. <https://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/78?show=full>
- Ministerio de Cultura. (2017). *Identificación y declaratoria del patrimonio histórico inmueble. Épocas colonial, republicana y contemporánea*. <https://repositorio.cultura.gob.pe/handle/CULTURA/753>

- Municipalidad de Lima. (s.f.). *Memoria de la Municipalidad de Lima del año 1901*. Librería e Imprenta Gil.
- Municipalidad Metropolitana de Lima (2019). Plan maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035. Resumen ejecutivo. https://aplicativos.munlima.gob.pe/uploads/PlanMaestro/plan_maestro_resumen_ejecutivo.pdf
- Pino, D. (2011, 10 de septiembre). *El tranvía de Lima*. Lima, la única. <http://limalaunica.blogspot.com/2011/09/el-tranvia-de-lima.html>
- PROLIMA. (2016). *Informe histórico N° 113-2016. Puente de Piedra*.
- Protocolos Notariales siglo XVII. Escribano Alonso Carrión, 1607-1608. Protocolo 266. Archivo Colonial. Archivo General de la Nación.
- Proyecto de Restauración del Puente de Piedra. Cercado de Lima. Consultor Mauricio Delgado Cuba. Lima. Julio 1997. Fondo Metropolitano de Inversiones. Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Proyecto Vía Parque Rímac. Expediente del año 2014. Ministerio de Cultura.
- Regal, A. (1967). *Castilla constructor. Las obras de ingeniería de Ramón Castilla*. Instituto Libertador Ramón Castilla.
- Resolución Ministerial 185-2021-Vivienda [Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento]. Por la cual se establece la norma técnica A.140 sobre bienes culturales inmuebles del Reglamento Nacional de Edificaciones. 1 de julio del 2021. https://limacap.org/normatividad-2019/centros-historicos-2020/RNE_A.140_R.M.%20185-2021-VIVIENDA_01.07.2021.pdf
- Resolución Suprema 2900-72-ED [Instituto Nacional de Cultura]. Por la cual se declara a una relación de inmuebles como monumentos históricos. 28 de diciembre de 1972. https://repositorioarchivos.cultura.gob.pe/bim_files/anexos/bim1774489691.pdf
- Rodríguez Larraín, M. R. (2012). *Informe del diagnóstico del estado actual del área del Centro Histórico de Lima declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad*. Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Rugendas, J. M. (1975). *El Perú romántico del siglo XIX*. Carlos Milla Batres.
- San Cristóbal, A. (1984). Los puentes de Lima de 1607 y 1608. *Historia y Cultura*, 17, 31-50. <https://revistas.cultura.gob.pe/index.php/historiaycultura/issue/view/36>
- San Cristóbal, A. (2005). *Obras civiles en Lima durante el siglo XVII*. Universidad Nacional de Ingeniería.