

Revisión histórica de la transformación urbana del paseo de Aguas en el Rímac, Lima

HISTORICAL REVIEW OF THE URBAN TRANSFORMATION OF THE PASEO DE AGUAS IN RIMAC, LIMA

Diana Cecilia Aguirre Córdova
Universidad Nacional Mayor de San Marcos /
Universidad Ricardo Palma
daguirrec@unmsm.edu.pe /
diana.aguirre@urp.edu.pe
<https://orcid.org/0000-0002-9161-9276>



RESUMEN

El artículo analiza la evolución histórica y urbanística del paseo de Aguas en el Rímac, Lima, desde su construcción en el siglo XVIII hasta el siglo XX. Concebido por el virrey Manuel de Amat como parte de un conjunto paisajístico monumental inspirado en la plaza Navona de Roma, este espacio se constituyó en un símbolo del urbanismo virreinal ilustrado. A lo largo de los siglos, el paseo experimentó múltiples transformaciones: desde el deterioro progresivo tras la época colonial, pasando por la instalación del tranvía urbano en el siglo XIX, hasta las intervenciones de restauración emprendidas en 1939 y los proyectos de conservación de las décadas posteriores. El estudio, basado en una revisión bibliográfica sistemática y en fuentes documentales y gráficas, evidencia cómo los cambios sociales, políticos y urbanísticos afectaron su configuración original, al tiempo que se revaloriza su importancia como ambiente urbano monumental y patrimonio cultural de Lima.

PALABRAS CLAVE: paseo de Aguas / Rímac / patrimonio cultural / ambiente urbano monumental

ABSTRACT

This article examines the historical and urban development of the paseo de Aguas in Rímac, Lima, from its construction in the 18th century to the 20th century. Conceived by Viceroy Manuel de Amat as part of a monumental landscape ensemble inspired by Rome's Piazza Navona, the site became a symbol of Enlightenment urbanism in colonial Lima. Over the centuries, the paseo underwent significant transformations: from progressive deterioration after the colonial period, through the establishment of the urban tramway in the 19th century, to the restoration works carried out in 1939 and subsequent conservation projects in later decades. Based on a systematic bibliographic review and the analysis of documentary and graphic sources, the study highlights how social, political, and urban changes reshaped its original configuration, while also underlining its value as a monumental urban environment and cultural heritage of Lima.

KEYWORDS: paseo de Aguas / Rímac / cultural heritage / monumental urban environment

INTRODUCCIÓN

El paseo de Aguas es una de las obras más representativas del urbanismo virreinal limeño, concebido como parte de un conjunto paisajístico monumental a fines del siglo XVIII en el barrio de Abajo del puente o San Lázaro, con la alameda de los Descalzos y la plaza de Acho. Este espacio, que fue construido entre los años 1770 y 1776 por orden del virrey Manuel Amat, no solo es una muestra del poder y la estética del período colonial, sino también una pieza clave en la historia del espacio público de la ciudad de Lima.

A pesar de su gran valor, tanto el monumento como el ambiente urbano monumental, han atravesado un largo y prolongado proceso de deterioro físico y desarticulación funcional con respecto al tejido urbano contemporáneo.

El presente artículo tiene por objetivo analizar, mediante una revisión bibliográfica sistemática, la evolución histórica, urbanística y arquitectónica del paseo de Aguas en el Rímac, desde sus orígenes hasta el siglo XX. En ese sentido, se asume un marco interpretativo histórico-patrimonial, con énfasis en la historia urbana y arquitectónica, articulando la transformación física del paseo de Aguas con los cambios sociales y políticos que han intervenido en su configuración y conservación a lo largo del tiempo.

CONTEXTO HISTÓRICO DEL PASEO DE AGUAS

El barrio de San Lázaro o Abajo del puente, como se conoció anteriormente al distrito del Rímac, tiene su origen en la segunda mitad del siglo XVI, cuando Antón Sánchez, vecino de la ciudad, estableció el hospital para leprosos —anexo a la iglesia—, bajo la advocación de San Lázaro. Así se dio inicio a uno de los primeros espacios de asistencia social de la Lima colonial (Mariátegui, 1956) y al impulso del crecimiento urbano de esta zona, al que se le sumó rápidamente el establecimiento de los primeros solares alrededor de la iglesia antes de finalizado ese siglo. En ese contexto, en 1590, por decisión del virrey, los habitantes indígenas del barrio de San Lázaro, dedicados desde tiempos inmemoriales a la pesca de camarones en el río Rímac, fueron desalojados de sus viviendas y tierras, y trasladados a la reducción de Santiago del Cercado, al otro lado del río. Es así que se propició el reparto de solares entre los españoles en esta parte de la ciudad (Brito, 2014).

En el siglo XVII, dos hitos marcaron el desarrollo urbano del barrio de San Lázaro. El primero fue la inauguración del puente de piedra en 1610, que facilitó la comunicación entre el barrio de Abajo del puente y Lima. Al año siguiente, en 1611, se inauguró la alameda de los Descalzos, destinada a convertirse en el principal paseo público de la ciudad, lo cual aportó un dinamismo significativo al crecimiento y a la consolidación de esta zona (Bromley & Barbagelata, 1945).

En la segunda mitad del siglo XVIII y gracias al impulso de las reformas borbónicas, el barrio de Abajo del puente fue objeto de la especial atención del virrey Amat (Brito, 2014). Es por ello que, en la memoria de gobierno del mencionado virrey (1761-1776), puede apreciarse el impulso que daría a la construcción de caminos y al mantenimiento de los espacios públicos y calles. Como él mismo describe:

Cuando entré a esta ciudad todos clamaban por lo descompuestos que se hallaban los Caminos Reales y avenidas respectivas formándose unos pantanos y lodazales que hacían no solamente difícil, sino absolutamente intransitable el trajín y comercio de los hacendados, vecinos y otros ... (Amat y Junyent, s. f., fol. 94)

Uno de los caminos reales mencionados en el documento es el de Lurigancho, el cual se encontraba interceptado por el saliente del cerro San Cristóbal, como puede apreciarse en la colección planos de la ciudad de los años 1613, 1685 y 1716 (Bromley, 1983). Siguiendo lo expuesto por el virrey:

También estaba incomunicado el camino que llaman de la Piedra Lisa, que dirige al ameno valle de Lurigancho, y quando era una escarpada peña, que con dificultad se permitía a huella alguna oy [sic] día, a poca costa se halla tan llana y calzada, de modo que es uno de los Paseos de diversión en coches, que tiene el vecindario, con una dilatada y frondosa alameda, que tengo hecha, y fomentada a mis expensas. (Amat y Junyent, s. f., fol. 94)

Al respecto, Rodríguez (1999) menciona que fue el virrey Amat quien ordenó destruir aquella estribación rocosa que dio pase al tráfico de vehículos y personas y en el que, además, se proyectó la alameda Nueva, como se conoció al actual paseo de Aguas, que se conservó hasta los primeros años del siglo XX con la vegetación mencionada en la descripción del virrey. Es importante anotar que el camino de Piedra Lisa hacia Lurigancho generó el posterior crecimiento del barrio de San Lázaro en su parte sur, aprovechando las áreas verdes paralelas al río Rímac y, sobre todo, “vino a formar un todo ininterrumpido con la vieja alameda de los Descalzos de 1611 y la Navona, que fue su máxima creación como espacio abierto” (Rodríguez, 1999, p. 161).

Ramón (2015) enmarca la construcción del paseo de Aguas dentro del primero de dos ciclos constructivos que tuvieron lugar en Lima durante el siglo XVIII, vinculados al proyecto de reformas borbónicas. Este primer ciclo, asociado al virrey Amat, se caracterizó por una clara preferencia por la construcción de edificaciones en el barrio de San Lázaro, donde se ubican obras como la plaza de toros de Acho, la alameda de Acho y el propio paseo de Aguas. En este contexto, “no solo se trató de construir nuevos edificios y paseos sino de acondicionar los existentes con el fin de crear una especie de complejo arquitectónico de recreo, para diversos públicos” (Ramón, 2015, p. 325).

EVOLUCIÓN URBANÍSTICA Y ARQUITECTÓNICA

La Navona de Amat

Siguiendo la memoria de gobierno de Amat con respecto al estado de los espacios públicos y la justificación para la construcción de un nuevo espacio en el barrio de San Lázaro, tenemos:

Estos lugares en todas las Ciudades Políticas se mantienen para desahogo de los ánimos y aquellos tiempos que se conceden descanso Me pareció extender el paseo a mayor distancia, pues se ha hecho Juegos de Aguas, cuja [sic] maquina a imitación de la que hay en Roma, llegando a su perfección, será uno de los más hermosos recreos que pueda tener Cuidad alguna, deviendo [sic] expresar a Vuestra Excelencia que mis deseos han sido decorar a esta República, por quantos medios han sido posibles, dándole aquel esplendor [sic] que se merece. (Amat y Junyent, s. f., fol. 95-96)

El financiamiento de la obra provino de contribuciones económicas de vecinos de la ciudad y de corporaciones como la Universidad de San Marcos. La construcción fue encargada al español Juan Gutiérrez, bajo la supervisión de Antonio de Amat —sobrino del virrey—, los oidores del cabildo limeño, Orrantia y Querejazu, y el alcalde ordinario Pedro José de Zárate (Mariátegui, 1956). Según información recogida por el padre Rubén Vargas Ugarte, junto con la construcción del paseo de Aguas hacia 1770, el virrey Amat también ejecutó obras de ornato en la alameda de los Descalzos (Marquina Bueno et al., 1962-1963).

La obra del paseo de Aguas se inició el 24 de abril de 1770, bajo los auspicios del gobierno virreinal y el Cabildo de Lima. El paseo fue conocido entonces —y a lo largo del siglo XIX— como la Navona; según algunos autores como Angulo y Mariátegui, el nombre deriva de la plaza de la Navona de Roma, la cual habría servido de inspiración y modelo para el virrey Amat, como se puede desprender de la lectura de sus memorias.

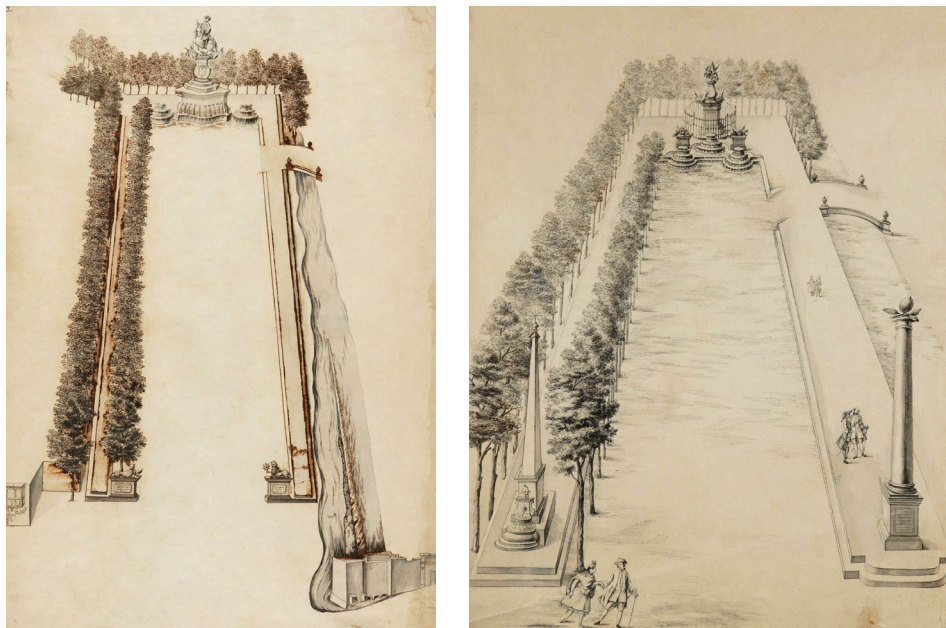
Recién a fines del siglo XIX este lugar se conocería como paseo de Aguas, de acuerdo a la revisión de los distintos planos de la ciudad —por ejemplo, los agrupados en el texto de Juan Bromley (1983) *Planos de Lima 1613-1983*—.

Rodríguez (1999) destaca que:

Amat llamó la Navona al espacio urbano que creó en el extremo sur de la alameda de los Descalzos, formando un ángulo ligeramente obtuso con ésta hacia el oriente, no motivado por un afán de imitación formal sino más bien con el fin de evocar explícitamente los principios de diseño urbano que caracterizan a la famosa plaza romana ... Ampliando de esta manera el espacio existente de la alameda de los Descalzos ... Amat logró un enriquecimiento espacial urbano que —se podría pensar— hubiera deleitado incluso a Bernini y Borromini, dos de los grandes exponentes del barroco italiano del siglo anterior. (p. 164)

Figura 1

Proyectos de la Navona de Lima o paseo de Aguas



Nota. A la izquierda, en tinta marrón y aguada de colores sobre papel, Perspectiva de un proyecto del Paseo de Aguas o Navona de Lima, ca. 1770. (Ms. 400/124). Biblioteca de Cataluña. <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/manuelamat/id/464/rec/2>. A la derecha, en acuarela y tinta negra sobre papel Perspectiva de otro proyecto del Paseo de Aguas o Navona de Lima, ca. 1770 (Ms. 400/126). Biblioteca de Cataluña. <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/manuelamat/id/466/rec/1>

Las imágenes de la Figura 1 corresponden a proyectos que no llegaron a ejecutarse, dado que la composición escultórica central no guarda relación con la que finalmente se desarrolló. Villa (2015) manifiesta que lo que se puede apreciar con claridad es que un solo concepto persistió desde el inicio del proyecto:

... la búsqueda [de contar] con al menos un flanco claramente cerrado, en este caso Jr. Madera cuadra impar. El paso del canal de Piedra Lisa (o Peines) por la sección sur del paseo pudo dificultar el cierre total de la construcción (si esa fue su intención) si es que seguimos los diseños de los proyectos. (Villa, 2015, p. 3)

Un detalle que aprecia Villa (2015) en esta misma vista es el muro perimetral que se encontraba adyacente al arco al extremo izquierdo de la arcada: “muro que en su parte inferior contenía dos arcos de tamaño más pequeño por el que se esperaba ingresaría el agua que debía llenar una poza estrecha y alargada, tal muro cerraba el paseo en esa sección” (p. 5).

Acerca del diseño del espacio, Rodríguez (1999) destaca lo siguiente:

Geométricamente, el espacio de la Navona de Lima ... se desarrolla en dos franjas alargadas consecutivas, en cuya unión se produce un ligero quiebre agudo en el eje longitudinal, que termina en una fuente escenográfica hacia el este. La mencionada contaba con un diseño dinámico consistente en un frontis arquitectónico flanqueado por danzas de tres arcos escarzanos a cada lado, y animado remate de ventanas ovales y pináculos piramidales con vista hacia el paisaje de los cerros, sirvió de telón de fondo y foco principal de todo el espacio. (Rodríguez, 1999, pp. 164-165)

Sobre los ingresos, Rodríguez afirma:

Del otro extremo, el ingreso a la Navona se realizaba a través de una rampa y portada de dos muros exentos con remates piramidales, que enmarcaba y anticipaba el juego volumétrico de la fuente del fondo. Grabados y fotografías del siglo pasado nos permiten una mejor apreciación de estas relaciones formales y espaciales. (Rodríguez, 1999, p.165)

Varios viajeros europeos y norteamericanos que visitaron el Perú entre los siglos XVIII y XIX dejaron valiosos testimonios gráficos sobre el país, especialmente sobre la ciudad de Lima. Gracias a estas representaciones de la Navona, podemos ver los cambios que ha sufrido a lo largo del tiempo. En ese sentido y siguiendo las descripciones de Rodríguez (1999) líneas arriba, tenemos el dibujo de Fernando Brambilla, quien llegó al virreinato peruano en 1790, acompañando —en calidad de dibujante— la expedición científica española de Alejandro Malaspina (1789-1794).

La Figura 3 muestra el detalle de la edificación, que corre en paralelo al canal de Piedra Lisa al lado derecho y al izquierdo, en paralelo a una hilera de edificaciones de un solo piso.

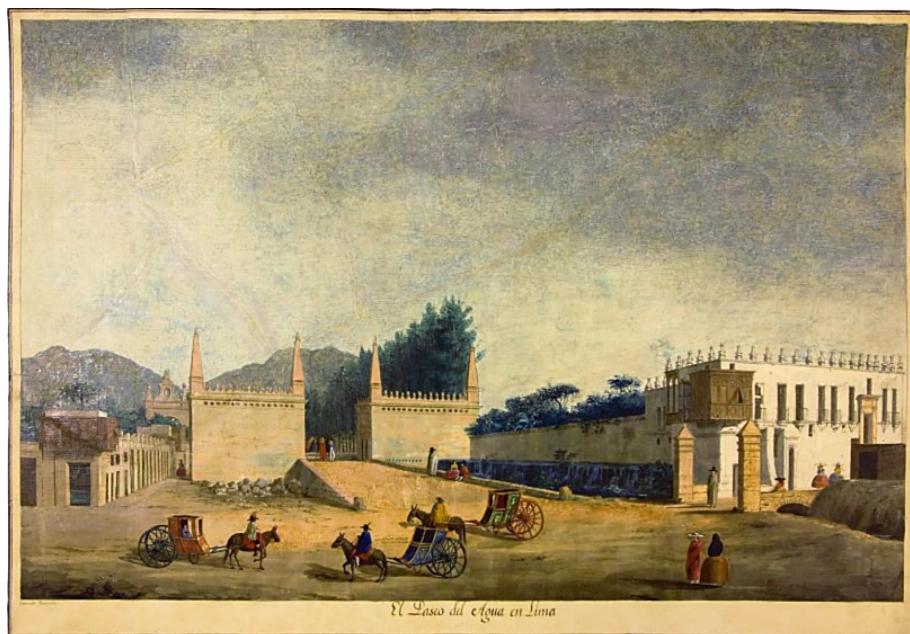
Según Bonilla (2009), el proyecto del paseo de Aguas incluía una caída de agua desde el segundo nivel del arco central hasta la fuente, lo cual formaría una elegante cascada, pero esta idea fue rechazada por el vecindario porque se pensaba que esto afectaba el abastecimiento de agua para las huertas, chacras y molinos aledaños. Este abastecimiento de agua provenía de una antigua acequia¹, que corría a lo largo del extremo norte del barrio de San Lázaro. Si bien el virrey proyectó un paseo de aguas para el ornato de la ciudad, con juegos de jardines en distintos planos y caídas

1 Los vecinos del barrio de San Lázaro se proveían de agua directamente del río, frente a los tajamares; después, de las acequias limpias. "A partir de 1787 la provisión de agua fue a través de la acequia de Piedra Lisa. Esta acequia bordeaba las faldas del cerro San Cristóbal, entraba a Otero, seguía por el costado de la Navona, al lado del molino de la esquina, pasaba por las actuales calles Novoa, Mondonguería y Congos, y de aquí al Molino de Presa, continuando más arriba, para regar las huertas de los alrededores" (Mariátegui, 1956, p. 92).

de agua, la obra no pudo terminarse por haber finalizado su gobierno en 1776. El estilo afrancesado se acusa en lo que dejara comenzado, pese a ser poco lo construido, pues puede verse la magnitud de la empresa inconclusa a la fecha, tal como entonces quedara (Bernaes, 1972, p. 399).

Figura 3

El paseo de Aguas en Lima (ca. 1790)



Nota. *El Paseo del Agua en Lima.* Tinta y aguada sobre papel. 40,5 x 63,5 cm (colección del Museo Naval de Madrid, ms. 1726-78), por F. Brambilla, ca. 1790. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:America_120_01_gr.jpg. Obra de dominio público.

Algunas décadas después, durante la primera mitad del siglo XIX, los viajeros Léonce Angrand (Figura 4) y Juan Mauricio Rugendas (Figura 5) también dejarán sus impresiones sobre la ciudad y en especial sobre el paseo de Aguas, cuya fisonomía inconclusa permanecerá hasta el siguiente siglo.

No se cuenta con descripciones detalladas del estado de conservación del paseo de Aguas durante la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, los planos y el material gráfico de la época evidencian el progresivo deterioro del conjunto, el cual se acentuó hasta la intervención del joven municipio del Rímac hacia el año 1938. Las figuras que se presentan a continuación muestran que la edificación mantuvo su emplazamiento original —tanto en su vista frontal como posterior— hasta aproximadamente fines de la década de 1870.

En ese año, en la parte delantera del paseo de Aguas, en dirección a su conexión con la alameda de los Descalzos, se construyeron los depósitos del tranvía de Lima.

Figura 4

Dibujo a carboncillo del paseo de Aguas



Nota. Tomado de *Imagen del Perú en el siglo XIX*, (p. 214), por L. Angrand, 1972, Milla Batres. Obra de dominio público.

Figura 5

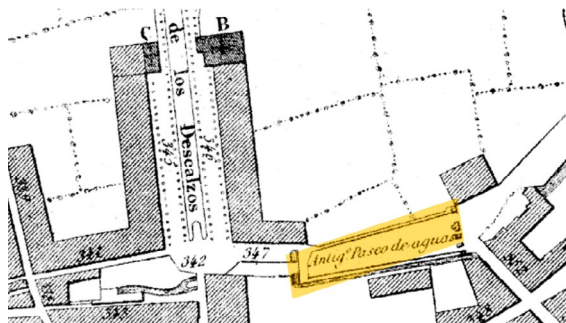
Baños del virrey Amat (fechado en Lima, 9 de setiembre de 1844)



Nota. Tomado de *El Perú romántico del siglo XIX* (p. 62), por M. Rugendas, 1975, Milla Batres. Obra de dominio público.

Figura 6

Antiguo paseo de Aguas en el plano de 1857 de Antonio María Dupard



Nota. Tomado de *Planos de Lima, 1613-1983* (plano n.º 10), por J. Bromley, 1983, Municipalidad de Lima; Petróleos del Perú.

Entorno urbano del paseo de Aguas

Las fotografías que se presentan a continuación permiten observar los alrededores de la edificación y cómo los espacios que anteriormente conservaban un carácter rural fueron transformándose progresivamente en entornos urbanos. La acequia de Piedra Lisa continúa su recorrido por el lado par de la calle, canalizada para evitar los frecuentes aniegos que, según los registros de archivo, solía provocar.

Figura 7

Vista general del paseo de Aguas en 1868



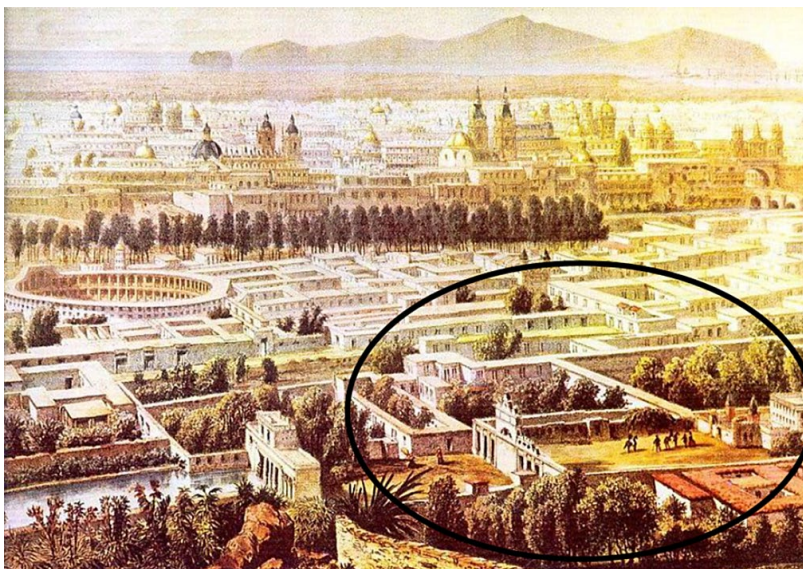
Nota. Vista general del paseo de Aguas por Courret Hermanos, 1868. LOT 4831, vol. 2, no. 29 [P&P], Biblioteca del Congreso de Estados Unidos. <https://www.loc.gov/pictures/item/2006679732/>. Imagen de dominio público.

Hasta el momento, tras la revisión de los planos e imágenes históricas podemos darnos cuenta de que el paseo de Aguas fue cercado por diferentes edificaciones. La infraestructura de la parte de la calle Madera —donde se encuentra el canal de Piedra Lisa— ha actuado como una barrera que ha limitado la expansión del paseo de Aguas en esa dirección. En cambio, en el lado impar de la calle, las construcciones de particulares han crecido de forma paralela al paseo, siguiendo un patrón relativamente homogéneo. Es importante detallar que por aquel lado ha subsistido un muro lateral que juega un papel de medianero con las propiedades adyacentes y que, según Villa (2015), eran

en su mayor parte secciones de huerta (salvo las dos porciones edificadas: la que hace esquina con la alameda de los Descalzos hasta dar aproximadamente con la arquería del paseo (antigua huerta Miotta), y la que continúa (huerta Guinea), la primera entonces propiedad de la Beneficencia de Lima. (p. 10)

Figura 8

El paseo de Aguas en 1850 (Gio Batta Mollinelli)



Nota. Se resaltan con el círculo negro los linderos que mantenía el paseo de Aguas hacia 1850, las construcciones aledañas (huertas Miota y Guinea) que van encerrando el espacio, a manera de un paseo cerrado con muros perimetrales. Se aprecia también, de forma paralela una arquería y a continuación un reservorio de agua. La ciudad de Lima vista desde el distrito del Rímac por Gio Batta Mollinelli, 1850. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rimac_en_1850.jpg. Imagen de dominio público.

Siguiendo lo descrito por Villa (2015), la huerta Guinea, ubicada más cerca de la arcada del paseo:

se conservó bien hasta el siglo xx, teniendo un doble acceso, por la presencia en su frente de un gran muro con cimientos de piedra de gran formato y paredes de adobe de gran ancho que confluía en ángulo con el muro perimetral del paseo de Aguas. Sobre el muro se hallaba colocado un viejo balcón de cajón [hoy desaparecido] que se puede apreciar en las fotos de la parte posterior del paseo. (p. 15)

La estación del tranvía

Desde el año 1872, la Municipalidad de Lima discutía la necesidad de contar con un nuevo mercado de abastos en el barrio de San Lázaro, el cual reemplazaría al mercado del Baratillo, a fin de dar utilidad al espacio del paseo de Aguas. Las obras iniciaron durante los primeros meses del año 1873. Ese mismo año, la Municipalidad de Lima solicitó a la Beneficencia la cesión de dos terrenos de su propiedad (parte de la antigua huerta Miotta) para abrir una calle y construir tiendas para la plaza del mercado de abastos que se encontraba en construcción. El primer lote fue cedido para anchar y regularizar la calle que empezaba detrás de la pared de la huerta de Miotta (Concejo Provincial de Lima, 1876).

El mercado tuvo corta vida, al no poder captar el favor del vecindario y dadas las comunicaciones entre la Municipalidad y el señor Mariano Borda para la firma del contrato con la Empresa del Tranvía de Lima (conocida como la Tramways) en el espacio contiguo al paseo de Aguas. Mencionan Bromley y Barbagelata (1945):

El Gobierno autorizó a una empresa particular, en 1862, la instalación de una línea de coches montados sobre rieles y halados por caballos. No llegó a organizarse este negocio y en 1876 la Municipalidad de Lima concedía permiso a Mariano Antonio Borda para establecer la Empresa del Tranvía, también con tracción animal. (p. 96)

Finalmente, la Municipalidad aprobó, en setiembre de 1876, la cesión en uso del mercado antes edificado en el paseo de Aguas a la Empresa del Tranvía, para que funcionaran allí la estación principal, las oficinas, el departamento de carros, los corrales o caballerizas y diversos talleres (carpintería, talabartería, herrería y factoría) para las labores de mantenimiento (Regal, 1965). La estación se levantó sobre la anterior estructura del mercado, en la parte del interior del paseo de Aguas, sin tocar las arquerías centrales, de las que, al parecer, el edificio de la estación

estuvo distanciado. Lo que sí desapareció fue la portada de entrada; es decir, la rampa y portada de dos muros exentos con remates piramidales.

En 1898 dejó de funcionar el tranvía de Lima como tranvía de sangre, pero las instalaciones de la estación permanecerían en manos de la empresa por lo menos hasta 1908. En 1905, encontramos las opiniones del Concejo de Lima acerca del destino final de las estaciones del tranvía; entre ellas, la idea del nuevo mercado de Abajo del puente:

Se estudian las bases para ofrecer al interés privado una negociación provechosa, que, sin dañar los intereses del Concejo, provea de un buen mercado a los vecinos del Cuartel 5° (Barrio de San Lázaro). La idea de habilitar nuevamente el local del paseo de Aguas, construido especialmente para plaza de abastos y que pronto devolverá al Concejo la empresa del tranvía, tiene muchos opositores y ha sido necesario abandonarla. (Municipalidad de Lima, 1905, p. 42)

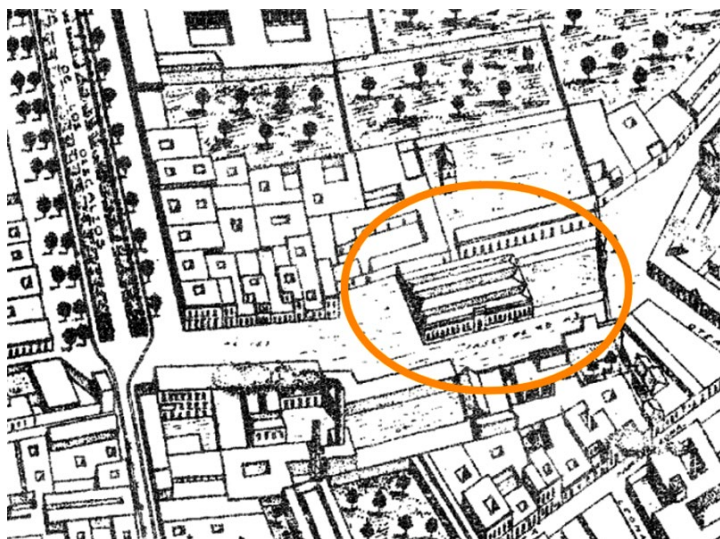
Siguiendo con el tema del local del paseo de Aguas, la Memoria Municipal del mismo año desestima la utilización del local para mercado, previendo que el gobierno lo tomaría en arriendo para dedicarlo a cuartel de caballería (Municipalidad de Lima, 1905, p. 98).

Tras la devolución de las instalaciones del paseo de Aguas por la Tramways hacia 1908, la Municipalidad de Lima le dio diversos usos al local: los depósitos de la baja policía del Concejo de Lima, posteriormente los depósitos de las Cajas de Depósitos y Consignaciones, luego fue local de la bomba Rímac y, finalmente, depósito del Concejo Municipal del Rímac (Villa, 2015).

Como podemos apreciar en la Figura 9, la estación del tranvía eléctrico se edificó sobre una gran parte del emplazamiento del paseo de Aguas, restándole espacio a las áreas de jardines y dejando un amplio espacio en la parte delantera de la estación para el tránsito de los coches al edificio, en el que recibían el mantenimiento respectivo.

Figura 9

Ubicación del antiguo local de la empresa Tramways y el paseo de Aguas en el plano de 1924



Nota. Tomado de *Planos de Lima, 1613-1983* (plano n.º 6), por J. Bromley, 1983, Municipalidad de Lima; Petróleos del Perú.

El acceso a la arcada del paseo de Aguas podía darse desde la alameda de los Descalzos, bordeando los muros del edificio de la Tramways. La otra manera de llegar era por detrás de la arcada, como hemos visto en la imagen anterior. En la siguiente vista podemos apreciar —delimitando el acceso a la arcada, al final del edificio del tranvía— la existencia del canal de Piedra Lisa.

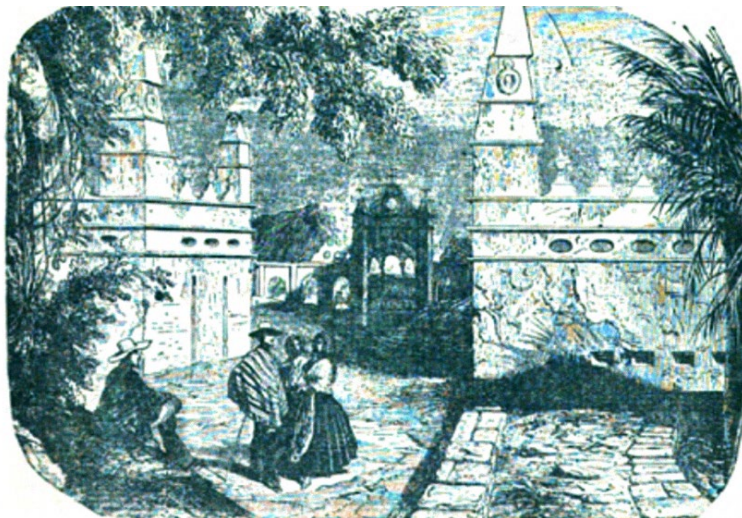
Intervenciones en el paseo de Aguas

Detallan Mariátegui y Fuente (1935) que, aún en 1928, quedaba en pie un

pilón triangular de la entrada al famoso paseo de Aguas, que se halla involucrado en los muros de la Cervecería de Backus y Johnston y que ostenta en sus tres caras, el escudo de España con la corona real, el del Virrey D. Manuel Amat con la fecha 1772, época en que se llevó a cabo esta obra y el emblema de la ciudad de los Reyes, a que hago referencia. En ese emblema distinguimos tres piezas: la estrella de ocho puntas, las heráldicas columnas de Hércules con el Plus Ultra y entre ellas la Lima coronada, simbólica y elegante figura de la Ciudad de los Reyes, todo el conjunto se encierra en unas orlas barrocas que forman como un escudo. (Mariátegui & Fuente, 1935, p. 95)

Figura 10

El paseo de Aguas en la obra de Max Radiguet. Ca. 1841-1845



Nota. Se pueden apreciar los pináculos de la entrada, uno de los cuales (como mencionan Mariátegui & Fuente, 1935), aún sobrevivía en 1928. Tomada de *Lima y la sociedad peruana* (p. 113), por M. Radiguet, 1971, Biblioteca Nacional del Perú.

Durante años el paseo de Aguas se encontró en estado ruinoso y en peligro de desaparecer (Mariátegui, 1956). La iniciativa de restaurar tan importante espacio de la ciudad fue liderada por el entonces alcalde del Rímac, el doctor Augusto Thorndike (1934-1940). Inicialmente pensó en iniciar obras en el marco de la celebración del cuarto centenario de la fundación de Lima, pero no llegaron a concretarse. La iniciativa se proyectó unos años después, con motivo de la celebración de la VIII Conferencia Panamericana. Para ello, el doctor Thorndike coordinó con la Comisión Municipal de Restauración de Lima el proyecto a ejecutar, previa aprobación del Concejo provincial.

Un primer paso para lo propuesto fue concretar la destrucción del antiguo local del tranvía, que se dio en el marco de la intervención al paseo de Aguas en octubre del año 1938. Las obras culminaron en mayo de 1939, bajo la gestión del alcalde del Rímac, doctor Augusto Thorndike, quien en la ceremonia de inauguración manifestó:

Fue preciso, en primer lugar, eliminar los basurales existentes, demoliendo las inservibles paredes de construcciones posteriores que cercaba el paseo. En seguida se emprendieron las obras de nivelación del terreno, canalización, en la parte pertinente del río Piedra Lisa, reconstrucción del histórico muro, del que se vierte la caída de agua, restablecida con todo acierto, formación de jardines y espejos de agua, y pavimentos de todo el contorno; por último, se procedió a la refacción total de todos los muros y fachadas de los inmuebles circundantes, dentro del estilo colonial apropiado al ambiente. (Municipalidad de Lima, 1939, pp. 46-47)

Anota Mariátegui (1956) que los trabajos también incluyeron el restablecimiento de la arcada con sus arcos y capiteles; de igual manera, la colocación de baldosas imitando a las ya existentes. La obra estuvo a cargo del arquitecto Manuel Piqueras Cotoí. Subraya Bonilla que la arquería presenta un arco central de mayor tamaño y una secuencia de arcos más bajos a ambos lados, coronados por una sucesión de óculos y pináculos (Bonilla, 2009, p. 166), lo que se puede apreciar en la Figura 11.

Figura 11

El paseo de Aguas luego de los trabajos de reconstrucción – año 1939



Nota. De *Álbum conmemorativo de la reconstrucción e inauguración del paseo de Aguas* (p. 5), por Municipalidad de Lima, 1939.

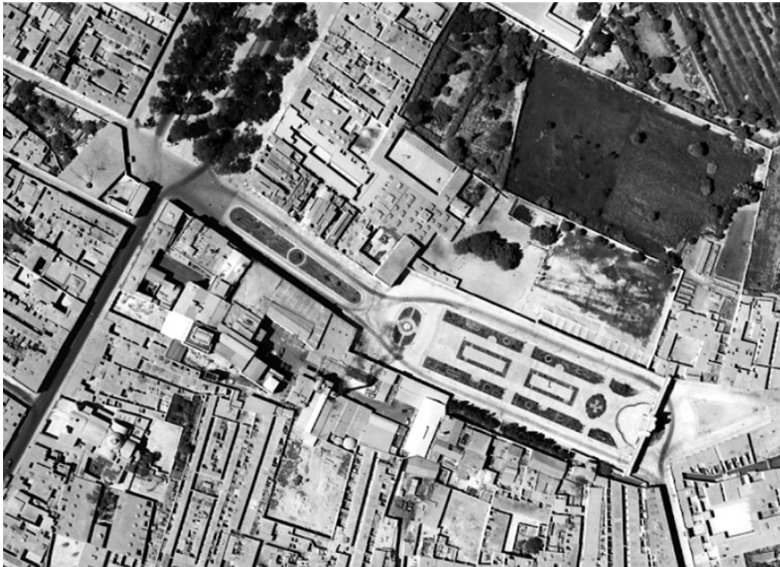
Aunque no contamos con información detallada sobre las intervenciones realizadas en los espacios aledaños —pese a la revisión de bibliotecas y archivos—, la Figura 11 evidencia la implementación de un nuevo espacio verde en la intervención de 1939, en dirección al encuentro con la alameda de los Descalzos. Estos cambios pueden apreciarse con mayor claridad en la vista aérea del año 1940 realizada por el Servicio Aerofotográfico Nacional (véase Figura 12).

La fotografía aérea nos permite observar cómo ha cambiado el espacio del paseo de Aguas desde su concepción inicial en los planos de los siglos XVII y XVIII, hasta las modificaciones experimentadas durante el siglo XIX, que definieron en gran parte su fisonomía actual. La arquería fue extendida a ambos lados, conectándola con los muros de los inmuebles en los lados par e impar de la calle Madera, volviendo

a la concepción de un espacio cerrado. Asimismo, se mantuvo el muro frontal de la antigua hacienda Miotta, estructura que actualmente presenta un notorio deterioro.

Figura 12

Vista del paseo de Aguas en el año 1940



Nota. Fotografía L27-524, por Servicio Aerofotográfico Nacional, 1944.

Es importante señalar la existencia de una película grabada originalmente en cintas de nitrato de 35 mm y digitalizada por la Biblioteca Nacional del Perú (Biblioteca Virtual – BNP, 2014). Este material audiovisual da cuenta del estado del paseo de Aguas durante la década de 1940 y permite observar parte de la intervención — mencionada previamente— realizada por el municipio del Rímac.

Estado de conservación y proyectos de remodelación en los años sesenta

Desde la década de los años sesenta asistimos a una nutrida correspondencia técnica de la Comisión Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos (creada por Ley 8853 del 9 de marzo de 1939) y posteriormente del Instituto Nacional de Cultura y el municipio del Rímac, para el impulso de proyectos de restauración: no solo del paseo de Aguas, sino también de la alameda de los Descalzos. Tal comunicación se dio sobre todo en referencia a elementos faltantes en ambos espacios públicos (por ejemplo, la utilización del espacio central como una piscina pública, de acuerdo a las fotografías de la época).

En el año 1980 se planteó un proyecto de remodelación del paseo de Aguas liderado por el municipio del Rímac, financiado por la cervecera Backus y Johnston, y bajo la supervisión y el apoyo técnico del Instituto Nacional de Cultura. El proyecto incluyó la realización de estudios arqueológicos, puntualizándose que el paseo de Aguas “requiere un tratamiento dentro del mejor manejo de las técnicas de restauración vigentes y consecuentemente de la investigación *in situ* pertinente” (Ministerio de Cultura, 1980).

Un artículo periodístico de noviembre de 1980 llama la atención acerca de la intervención al paseo de Aguas que se estaba realizando y que se encontraba paralizada. En la fotografía podemos apreciar la parte central del paseo de Aguas con el piso levantado.

Figura 13

Recorte periodístico de los trabajos paralizados en el paseo de Aguas



Nota. Diario Correo (1980, 9 de noviembre).

La acequia o el canal de Piedra Lisa

La ubicación del paseo de Aguas estuvo muy relacionada con el recorrido de la acequia o canal de Piedra Lisa, como se ha mostrado en las páginas e imágenes precedentes. El paseo, como se ha visto, era cercado por el canal por el lado par de la calle Madera.

Al revisar las memorias municipales de fines del siglo XIX, se detalla que primero fue la canalización, y luego la limpieza, puesto que este canal recorría también otros espacios del Rímac:

Se ha construido un muro de calicanto para cerrar el río de Otero frente a la Estación del Tranvía; se ha formado una zanja para cortar el basurero de la bajada del puente Balta, y se ha reconstruido en 120 metros de longitud la acequia de calicanto, que existe cerca de la Iglesia de Santa Liberata en la alameda de los Descalzos. (Municipalidad de Lima, 1889, p. 65)

En la Memoria Municipal de los años 1889-1890 encontramos la siguiente información:

Del mismo modo se ha hecho la limpia del río denominado “Piedra Liza” y se ha levantado los muros y anchado el puente en la parte que atraviesa la calle del Limoncillo. (Municipalidad de Lima, 1890, p. 160)

Figura 14

Vista del paseo de Aguas entre 1962-1963



Nota. Tomada del *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], por R. Marquina Bueno, H. Velarde, J. García Bryce & V. Pimentel Gurmendi, 1962-1963.

Las fotografías de los años sesenta, como aquella que presentamos de la Junta Deliberante de la Municipalidad de Lima (Figura 14), nos muestran que seguía en

pie la intervención iniciada el año 1939. En el espacio de la arcada, a su vez, se ve con claridad la canalización de la acequia de Piedra Lisa a un lado del paseo, con vegetación en su recorrido.

Las fotografías de la década de 1960 que hemos podido revisar —una perteneciente al diario *El Peruano* y la otra incluida en el informe de la Junta Deliberante de la Municipalidad de Lima— evidencian que la intervención realizada en 1939 aún se mantenía en pie. Asimismo, se aprecia con claridad la canalización de la acequia de Piedra Lisa a lo largo de uno de los lados del paseo.

El ambiente urbano monumental

La declaratoria del paseo de Aguas como ambiente urbano monumental (en adelante AUM) se dio a través de la Resolución Suprema 2900-ED del 28 de diciembre de 1972, dispositivo legal que fue un hito importante en la historia de la conservación del patrimonio cultural en el Perú². Su objetivo principal fue declarar al centro histórico de Lima como una zona monumental, así como catalogar más de setecientos inmuebles con valor histórico en todo el país. Sin embargo, se trata de una resolución solo de corte enumerativo, pues no presenta mayores detalles acerca de la delimitación de los espacios públicos —como el paseo de Aguas— considerados como AUM.

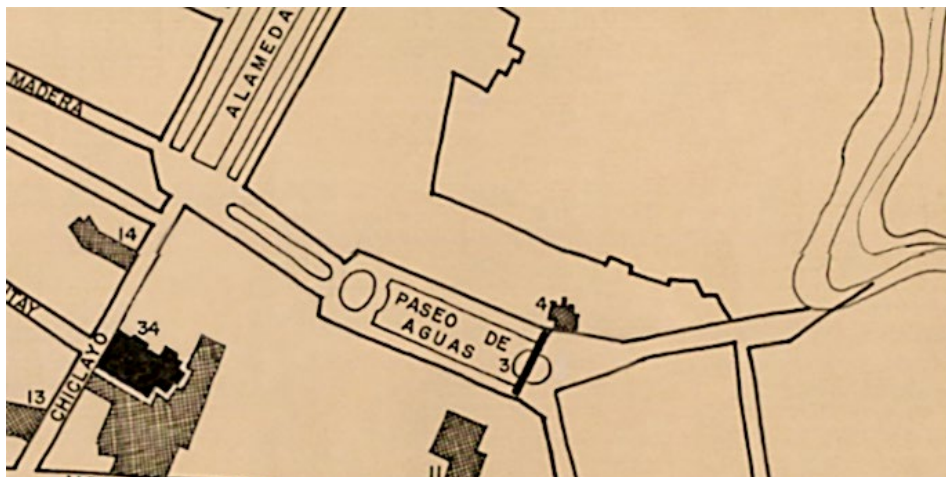
A pesar de lo antes mencionado, existen documentos técnicos anteriores y posteriores a la declaratoria que se han sustentado en la evolución histórica del espacio y que pueden servir de marco para proponer una delimitación del paseo de Aguas como AUM. Una de las referencias consultadas es la documentación técnica elaborada por la Junta Deliberante Metropolitana de monumentos históricos, artísticos y lugares históricos³. Este organismo técnico elaboró, en julio del año 1962, un *Plano monumental del distrito del Rímac I*, en el que podemos apreciar el emplazamiento del paseo de Aguas con características similares a las que conserva en la actualidad, como puede verse con mayor detalle en la Figura 15.

2 Durante las décadas de 1950 y 1960, el centro histórico de Lima enfrentaba un proceso de modernización que amenazaba su integridad arquitectónica y cultural. La creciente construcción de edificios modernos y la falta de atención a los inmuebles históricos llevaron a un deterioro significativo de esta área. En este contexto, la Resolución Suprema 2900 se convirtió en una respuesta crucial para proteger y preservar el patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad.

3 La Junta Deliberante Metropolitana de monumentos históricos, artísticos y lugares arqueológicos de Lima fue establecida el 31 de agosto de 1961 durante la gestión del alcalde Héctor García Ribeyro. Su creación respondió a la necesidad de proteger y conservar el patrimonio arquitectónico y cultural de Lima, que enfrentaba serios riesgos debido al deterioro y la falta de atención a sus monumentos históricos. Entre sus principales funciones estaba la identificación y registro de edificios con valor monumental, para lo cual sus miembros elaboraron pequeñas reseñas históricas y planos de ubicación. También tomaron fotografías de lugares históricos de la ciudad y plantearon una propuesta de planos de intangibilidad urbana y de normativa de protección de los lugares identificados (Deza, 2018).

Figura 15

Detalle del plano de la zona monumental del Rímac Zona 1 con la ubicación del paseo de Aguas, 1962

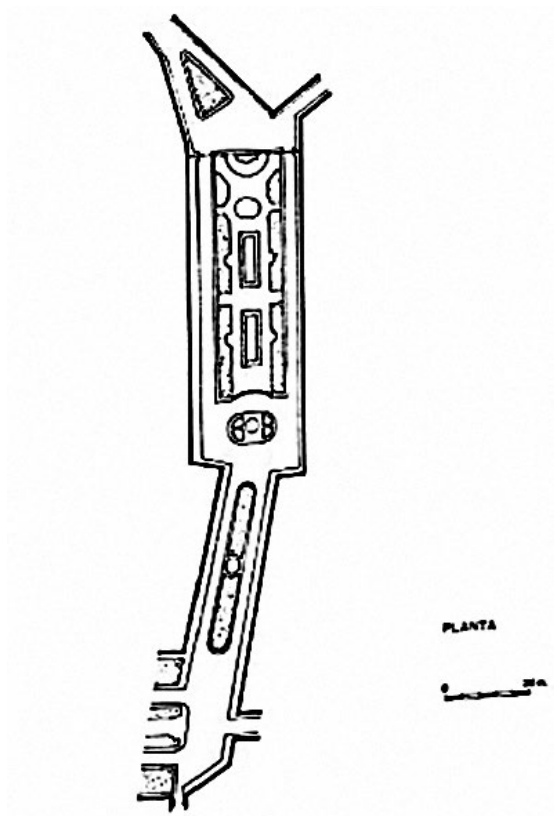


Nota. Plano A-0011. Plano Monumental del distrito del Rímac, Zona 1 (04/07/1962), por Junta Deliberante Metropolitana de monumentos históricos, artísticos y lugares de Lima, 1962-1963, Municipalidad de Lima.

Otro documento de corte técnico importante de mencionar, es el reporte del proyecto Inventario del Patrimonio Monumental Inmueble – Lima, realizado a través del convenio entre la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería y la Fundación Ford, que data del año 1988. En base a este reporte hemos presentado la vista de la planta del paseo de Aguas en la Figura 16, que incorpora los tres espacios del paseo por la calle Madera (cuadra 3), y además integra un pequeño espacio de forma triangular hacia la calle Madera (cuadra 4), con el cruce del jirón Hualgayoc.

Figura 16

Vista de la planta del paseo de Aguas



Nota. Tomado de *Inventario del patrimonio monumental inmueble de Lima. Valles de Chillón, Rímac y Lurín* (t. IV, ficha 0623), por Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería, 1988.

CONCLUSIONES

- El paseo de Aguas constituye una expresión emblemática del urbanismo virreinal ilustrado en Lima, en el marco de las reformas borbónicas, e impulsado por el virrey Manuel de Amat como parte de la transformación estética y funcional del barrio de San Lázaro. Su diseño estuvo inspirado en la plaza Navona de Roma, lo que evidencia un intento de dotar a Lima de nuevos espacios públicos siguiendo los cánones europeos.
- Durante los siglos XIX y XX, el entorno urbano del paseo de Aguas experimentó una profunda transformación, que contribuyó al deterioro del ambiente urbano

monumental y a la pérdida parcial de su diseño original. Por ejemplo, el establecimiento del tranvía urbano y la construcción de las edificaciones circundantes.

- La intervención del año 1939 y los intentos posteriores de restauración durante las décadas de 1960 y 1980, junto con su declaratoria como ambiente urbano monumental en 1972, evidencian un interés progresivo por su conservación. No obstante, la ausencia de una delimitación técnica clara y de un plan de gestión patrimonial ha impedido —hasta la fecha— su recuperación integral.

REFERENCIAS

- Amat y Junyent, M. de. (s. f.). *Relación de gobierno que hace D. Manuel de Amat y Junyent, Virrey del Perú, a su sucesor D. Manuel de Guirior* [Manuscrito]. Biblioteca Nacional de España, Biblioteca del Patrimonio Iberoamericano. <https://datos.bne.es/edicion/a4840497.html>
- Angrand, L. (1972). *Imagen del Perú en el siglo XIX*. Milla Batres.
- Angulo, D. (1917). Notas y monografías para la historia del barrio de San Lázaro. *Revista Histórica*, 5(4), 272-426.
- Brambilla, F. (ca. 1790). *El Paseo del Agua en Lima* [dibujo con tinta y aguada sobre papel, 40,5 x 63,5 cm]. Museo Naval de Madrid, ms. 1726-78. Recuperado de https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:America_120_01_gr.jpg.
- Bernales, J. (1972). *Lima, la ciudad y sus monumentos*. Consejo Superior de investigaciones científicas.
- Biblioteca Virtual - BNP. (2014, 9 de enero). *El paseo de las aguas*. [Archivo de video]. Youtube. https://youtu.be/f8uxMIXn_FE?si=ocw28UF_jWOXjwCz
- Bonilla, E. (2009). *Lima y el Callao. Guía de arquitectura y paisaje*. Universidad Ricardo Palma; Junta de Andalucía; AECID.
- Brito, J. (2014). Visitas al valle de Piedra Liza y Amancaes (1781-1820). *Revista del Archivo General de la Nación*, 29(1), 243-263. <https://doi.org/10.37840/ragn.v29i1.64>
- Bromley, J. & Barbagelata, J. (1945). *Evolución urbana de la ciudad de Lima*. Concejo Provincial de Lima.
- Bromley, J. (1983). *Planos de Lima, 1613-1983*. Municipalidad de Lima; Petróleos del Perú.
- Courret Hermanos. (1868). Vista general del paseo de Aguas [Fotografía]. Álbum Recuerdos del Perú vol. 2 (LOT 4831, vol. 2, no. 29 [P&P]). Biblioteca del Congreso de Estados Unidos. <https://www.loc.gov/item/2006679732/>

- Cuyás, M. (2005). El virrey Amat. En *Perú: indígena y virreinal* (pp. 266-270). Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior.
- Deza, N. (2018). Los planos de la Junta Deliberante Metropolitana de Monumentos Históricos, Artísticos y Lugares Arqueológicos. En: *Recuperando la Memoria de Lima II* (pp. 143-149). Municipalidad de Lima.
- Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería. (1988). *Inventario del Patrimonio Monumental Inmueble de Lima. Valles de Chillón, Rímac y Lurín* (t. IV, ficha 0623).
- "La niña de los ojos" del Virrey Amat. ¡Déjame que te cuente. El paseo de Aguas es una vergüenza! (1980, 9 de noviembre). *Correo*.
- Mariátegui, J. & Fuente, G. (1935). *Lima en el IV Centenario de su Fundación. Monografía del Departamento de Lima*. Editorial Minerva.
- Mariátegui, R. (1956). *El Rímac, barrio limeño de Abajo del puente. Guía histórica y artística*. Talleres gráficos Cecil.
- 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. (1980). *Expediente paseo de Aguas. Informe 028-80 DCIRBM del 17 de julio de 1980*. Archivo de la Dirección de Patrimonio Histórico Inmueble del Ministerio de Cultura.
- Municipalidad de Lima (1889). *Memoria administración municipal de Lima (julio de 1887 a diciembre de 1889) presentada al Honorable Concejo Provincial por su alcalde General D. Cesar Canevaro*. Imprenta de Juan Francisco Solis.
- Municipalidad de Lima. (1890). *Memoria de la Administración Municipal de Lima presentada al Honorable Concejo Provincial por su alcalde General D. César Canevaro. Enero de 1889 a noviembre de 1890*. Imprenta de Torres Aguirre.
- Municipalidad de Lima. (1905). *Memoria Municipal del año 1905. Su alcalde Federico Elguera*. Librería e Imprenta Gil.
- Municipalidad de Lima (1939). *Álbum conmemorativo de la reconstrucción e inauguración del paseo de Aguas*. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/175739?show=full>

- Municipalidad de Lima (1962-1963). *Plano A-0011, Plano Monumental del distrito del Rímac Zona 1 (04/07/1962)*. [Presentado por la Junta Deliberante Metropolitana de monumentos históricos, artísticos y lugares de Lima]. Inédito.
- Radiguet, M. (1971). *Lima y la sociedad peruana*. Instituto Nacional de Cultura.
- Ramón, G. (2015). Urbe y orden: evidencias del reformismo borbónico en el tejido limeño. En S. O' Phelan Godoy (Ed.), *El Perú en el siglo XVIII. La era borbónica* (2.ª ed., pp. 299-328). Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.
- Regal, A. (1965). *Historia de los ferrocarriles de Lima*. Jurídica; Universidad Nacional de Ingeniería; Instituto de Vías de Transporte.
- Resolución Suprema 2900-72-ED de 1972. [Gobierno del Perú]. Por la cual declara a la ciudad antigua como Zona Monumental y a sus edificios con valor histórico como Monumentos Nacionales. 28 de diciembre de 1972.
- Rodríguez, H. (1999). Manuel de Amat y Junyent y la Navona de Lima: un ejemplo de diseño urbano barroco del siglo XVIII en el virreinato del Perú. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, (74-75), 147-176. <http://dx.doi.org/10.22201/iie.18703062e.1999.74-75.1874>
- Rugendas, M. (1975). *El Perú romántico del siglo XIX*. Milla Batres.
- Servicio Aerofotográfico Nacional. (1944). *Proyecto N° 340-44. Valle del Rímac*.
- Villa, D. (2015). *Informe Técnico N° 1854-2015-DPHI-DGPC/MC* [inédito]. Dirección de Patrimonio Histórico Inmueble del Ministerio de Cultura del Perú.