

# EL TRANSPORTE EN LIMA DEL VIRREINATO A LA REPÚBLICA

**Ricardo Cantuarias Acosta**

El tráfico de vehículos en la Lima de los virreyes, fue tan intenso que sorprendió a los cronistas del siglo XVII y a los viajeros europeos del XVIII. De hecho que sólo con la Independencia, y con la aparición de los medios masivos de transporte ochocentistas como el ferrocarril, el buque a vapor o el tranvía, la gran cantidad de coches y calesas de miles descendió a cientos. Debe subrayarse asimismo, que el término «calesa» se impone en el siglo XVIII, a pesar de que a fines del siglo XVII, se les cita en las calles capitalinas con carrozas y coches<sup>1</sup>.

Las literas de la época bíblica, donde el pasajero iba recostado y sostenido por los esclavos o criados, inspiró mil años más tarde, los primeros coches «bamboleantes» para damas, en la Europa del siglo XIV, ya con ruedas y tirados por caballos o mulas<sup>2</sup>.

Con el advenimiento del período renacentista, en el siglo XV, aparecen las primeras carrozas europeas propiamente dichas. En Roma el Papa Gregorio XII (1406-1415) fue el primero en usar una, que inspiró el coche nupcial de Galeano Visconti y Beatriz de Este en Milán, cuando el Pontífice visitó esa ciudad poco antes. Los húngaros fueron los primeros en pensar en la suspensión de las carrozas con un sistema de cuerdas, sopandas o correas de cuero para amortiguar así los golpes. La primera fábrica de carrozas se estableció en 1534 en Italia en la corte de Lucrecia Borgia y Ludovico Ariosto<sup>3</sup>. En 1405, el Rey Carlos VI de Francia recibió en París, a su esposa Isabel de Baviera, haciendo ella su entrada en una carroza, cuya caja iba suspendida por cuerdas, lo que causó gran asombro. Otra carroza, obsequiada a la Reina de Francia en 1457 por los embajadores del Rey Ladislao de Hungría y Bohemia, provocó momentánea sensación, pues no fue hasta más de un siglo después, cuando este tipo de carruajes se popularizó rodando por las vías principales ciudades de Europa<sup>4</sup>. La carroza renacentista del siglo XVI, creación italiana, se extendió a otros países del continente. Uno de los primeros que la adoptó fue Francia, cuando Catalina de Médicis, como esposa de Enrique II, llevó varias desde Florencia, lo que obligó a los cortesanos a usarlas para emular a la soberana. En 1564, el holandés Wilhem Booren «inventó» la carroza moderna, con suspensión por correas, suerte de «amortiguadores», primitivos. Entonces

dichos vehículos llevaron portezuelas, estribos y cortinillas de cuero o tela. Las carrozas con ventanas de cristal, debieron esperar hasta las últimas décadas del siglo, y París admiró el primer modelo de este tipo, encargado en 1599 a Italia por el mariscal Bassompierre, amigo de Enrique IV, primer borbón francés que no valoró la seguridad del carruaje<sup>5</sup>, pues al ser asesinado en 1610 por Ravaiillac, se hallaba en un coche que parecía una cama de dosel con ruedas. En el siglo XVII, se inventaron coches más ligeros como las sillas de posta, dejando las carrozas para grandes ocasiones. En la ciudad los carruajes eran tirados por dos caballos y en el campo por cuatro. Los primeros coches públicos, aparecieron a mediados de ese siglo en París, organizados por el célebre filósofo Blas Pascal, tomando el nombre de San Fiacre, patrono de los cocheros parisienenses<sup>6</sup>.

En España, la carroza se popularizó desde mediados del siglo XVI y ya en 1577, el Rey Felipe II, dictó una ley contra el uso de carruajes allí y los reinos de Ultramar por juzgar que sus guerras internacionales necesitaban caballos, que parece no haber sido observada con eficacia; de todos modos, en 1598, a la muerte del monarca, su hijo y sucesor Felipe III, la revocó y las carrozas se multiplicaron. En Europa, los carruajes más antiguos en museos datan de fines del siglo XVII, pues los ejemplares del siglo anterior, desaparecieron por el uso o mala construcción, conservándose excepcionalmente, la caja gótica de la nupcial del Elector Juan de Sajonia y Sibila de Cléveris en 1527, de techo abovedado, paneles tallados y dorados y escudos pintados<sup>7</sup>. Debe recordarse que la colección real española de carrozas, exhibe modelos muy valiosos de los siglos XVII al XIX, entre ellos el mal llamado de Juana la Loca, (muerta en 1555), por cuanto esta desdichada soberana vivió en la época renacentista como hija de los Reyes Católicos. La citada carroza pertenece a mediados del siglo XVII y es muy parecida a las usadas por Luis XIV de Francia, hijo y esposo de princesas españolas. Posiblemente fue un regalo de ese monarca a su tío y suegro Felipe IV de España, sugiriéndonos tal coche, cómo fueron las carrozas virreinales de la última mitad del 600<sup>8</sup>.

Hablando propiamente de nuestro medio, la primera carroza que rodó en Lima, fue la del virrey marqués de Cañete, don Andrés Hurtado de Mendoza en 1556, que utilizó hasta el día de su muerte en 1561, y que probablemente fue vendida en nuestra capital<sup>9</sup>. El cronista jesuita Bernabé Cobo, de indispensable consulta para asuntos vinculados a la Lima virreinal temprana, afirma que en 1599:

«cuando entré a esta ciudad, no había en ella más de cuatro cinco carrozas y eran bien llanas y de poco valor, y al presente (1629) pasan de 200 y todas ellas, guarnecidas de sedas y oro de gran primor, viene a costar cada carroza con dos mulas que la tiran, 3 mil pesos y más».

Luego indica que los propietarios de ellas no era sólo gente acaudalada, sino algunas de mediano pasar<sup>10</sup>. Se aclara que habla siempre de carrozas y no de «calesas» siempre cerradas.

Recordemos que ya en 1590, según Juan Bromley<sup>11</sup>, para el recibimiento del virrey don García Hurtado de Mendoza, segundo marqués de Cañete, su esposa y su séquito, se vieron una carroza, un coche y una litera. En 1622, en el cortejo del nuevo virrey don Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar, se admiraron dos carrozas<sup>12</sup>. Para saber como eran estos carruajes entre mediados del siglo XVI y mediados del XVII, deben consultarse los cuadros de Rubens, Velásquez y otros pintores contemporáneos.

Don Pablo Patrón recuerda en 1889 los coches virreinales:

«Carrozas, forlones, estufas, de todo hubo en Lima, pero las que se más se generalizaron habiendo llegado a 6 mil, fueron las calesas de dos ruedas y cuatro asientos (*sic*), tiradas por una mula. Doradas por fuera, estaban forradas en tela de brocados de oro y plata con flecos de lo mismo y clavazón también dorado y valían de 800 a mil pesos. Aunque en mucho menor, no faltaban coches tan elegantes o más que ellas, propiedad de las grandes familias, los que llevaban a la zaga, un paje con librea galoneada de oro y plata. En carruajes, sillas de mano, o a bestia, se transitaba por la ciudad; pues como no había veredas enlosadas y aunque el Cabildo tenía esclavos y carretas para la limpieza, ésta dejaba mucho que desear, era muy molesto andar a pie, codeándose a cada con los burros cargados de yerba, cal, ladrillos, etc. y aspirando el polvillo de tierra y estiércol que esos animales levantaban. Tal número de bestias, como las empleadas en este trajín urbano, traía un gasto muy crecido de yerba y para dar abasto a él, todas las chacaras de la campiña estaban sembradas de alfalfa, cuyo cultivo reemplazó al del trigo, una vez que éste daba bien»<sup>13</sup>.

Aclaremos que los forlones y estufas fueron grandes coches cerrados, muy usados en España, durante los siglos XVII y XVIII, de cuatro ruedas, ambos sobre muelles, sin pescante y estribos el primero y la estufa con cristales, una variante de carroza<sup>14</sup>. Las cajas se pintaban con paisajes y mitología y el interior con asientos de seda y terciopelo, con similares coladuras.

De carretas, sabemos que en 1636, apenas un siglo después de fundada la capital, el alcalde don Juan de Valencia el del Infante, instaló seis para el recojo de basura,

sustituídas a poco por serones<sup>15</sup>. Lo que no era raro, pues en la sesión del 7 de enero de 1597, el Cabildo limeño decidió comprar cuatro carretas para recoger basura en la ciudad<sup>16</sup>. Las carretas sirvieron posteriormente para mudanzas, de modo que ya a fines del siglo XVIII dichos vehículos salían de las murallas, rumbo al Callao, a Chorrillos, Miraflores o Barranco, para trasladar el menaje de las nacientes poblaciones balnearias sureñas, siempre conducidas por negros esclavos. En el Callao, se veraneaba entonces en Bellavista, antes del auge de Chorrillos.

A fines del 600 en Lima las carrozas sirvieron de habitación hasta a los virreyes, cuando Palacio de Gobierno, quedó arruinado por los sismos: en 1678, el conde de Castelar, don Baltasar de la Cueva Enríquez y su esposa, debieron pernoctar en uno de los carruajes de servicio, cuando sus departamentos palatinos quedaron inhabitables por el terremoto de ese año y la historia se repitió en 1687 con el Duque de la Palata, don Melchor de Navarra y Rocafull y su consorte, cuando otro siniestro análogo averió la vicerreal morada<sup>17</sup>. De este período barroco finisecular hay testimonios gráficos: un óleo de 1680, que representa a la Plaza de Armas de Lima con la Catedral, Arzobispado, Palacio y Portales, con la fuente, luciéndose tres forlones, tirados por dos mulas, con el cochero montado en una<sup>18</sup>. El otro es un grabado de 1681 del Padre Rodrigo Meléndez, que muestra la iglesia y torre de Santo Domingo, con dos forlones rodando en la calle, pero carecen de las ventanillas de los otros en el óleo citado, y sólo lucen el marco abierto de la respectiva portezuela<sup>19</sup>.

En el siglo XVII, los virreyes y su numeroso séquito, utilizaban varias carrozas, guardadas en las cocheras de Palacio, costumbre conservada todavía a inicios del XVIII, según nos informa un invalorable y minuciosísimo inventario palatino de 1710, exhumado por Eduardo Martín Pastor, que detalla las pertenencias del difunto virrey don Manuel de Oms y Santa Pau, marques de Castelladosrius, describiendo todo el menaje de la casa de Pizarro, desde las alcobas y salones, hasta la cocina y caballerizas: muebles, joyas, ropas, cuadros, alfombras, batería de cocina, etc. Tan rica era la cochera que más bien parecía una tienda o carrocería: «Había un coche bordado con seis guarniciones, dos sillas y dos frenos, un forlón con sus guarniciones, dos frenos y dos sillas; y su cobija de cotenzié; otro coche carmesí con sus guarniciones, sin frenos; una silla de posta (coche ligero de viaje) con sus guarniciones, sillas y freno; cuatro sillas de recado muy viejas con sus frenos, un coche de cámara, con dos guarniciones y frenos; un carretón con su silla, un arca de cebada vacía, un tornillo de alzar coche (hoy gata), un tiro de seis mulas; otras seis mulas sueltas y el caballo blanco que montaba Su Excelencia, total de coches 9 (sin el carretón), y doce mulas de tiro con un corcel»<sup>20</sup>. Ya en 1707, el viajero francés Vicent Bauver señalaba que en Lima «hay muy pocas carrozas y 4 mil calesas»<sup>21</sup>.

Antes de continuar, enumeremos los lugares de paseo entonces. Al principio, durante el siglo XVI, las calles de la ciudad; luego cuando se tendió el primer puente de piedra a mediados de siglo, las vías del arrabal de San Lázaro, hoy Abajo el Puente, (Rímac). Y de allí, por la alameda de los Bobos, hasta la florida pampa de Amancaes, convertida en barriada desde 1963 por decisión municipal<sup>22</sup>.

En el siglo XVII, desde 1611, la alameda de los Descalzos fue el principal paseo de coches. Fuera de la ciudad, durante el mismo siglo, el pueblo de Surco, rodeado de forestas, donde los virreyes cazaban buenas presas o las haciendas que rodeaban la ciudad. José Gálvez indica que los severos condes de Lemos a mediados del 600, iban en carroza a las haciendas del arzobispo o a las de la Compañía de Jesús a veranear. En 1670, se ofreció al virrey Lemos, un suntuoso banquete en Chorrillos y toda la nobleza limeña acudió en lucido cortejo de carrozas. Un antecesor del piadoso Lemos, el conde de Salvatierra, acudía en carroza a Surco a verancar allí. Otros virreyes prefirieron la Magdalena o Limatambo, ya a mediados del siglo XVIII, tras el cataclismo de 1746<sup>23</sup>.

En 1713, a tres años de inventariados los carruajes palaciegos, el viajero francés Amadée Frézier, visitó nuestra capital y anotó sobre sus coches: «Así como en las ciudades de Europa, se cuentan las carrozas para dar un índice de su magnificencia, en Lima pueden contarse como 4 mil calesas, carruaje ordinario del país, jalado por dos mulas», repitiendo la afirmación de su paisano Bauver<sup>24</sup>.

Un nuevo paseo para los limeños y sus carrozas surgió en 1736, cuando el virrey marqués de Villagarcía, don José Antonio de Mendoza y Caamañó, planificó la alameda de Acho, al borde del río, si bien el circo taúrico homónimo no se edificó hasta 1766, bajo el gobierno del virrey Amat, que a su vez renovó en 1773 esta alameda, refugio de muchas tapadas las tardes de corrida. Precisamente en la época de Villagarcía hacia 1740, los famosos marineros españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa anotan lo siguiente sobre el tráfico limeño de coches:

«Los limeños para el exterior aparato y comodidad usan de coches los de mayor distinción y conveniencias, y de calesas los que no tienen precisión de hacer tanto costo. Las calesas, carruaje muy común en Lima, tiradas por una mula con un cochero, no tienen más que 2 ruedas y una caja cerrada con asientos a las 2 testeras, capaces para 4 personas, la hechura es muy airosa y el todo de ellas es de un costo exorbitante, pues llegan a valer de 800 a mil pesos, cuéntase de 5 a 6 mil de ellas, y los coches aunque no corresponden a las calesas en número, no dejan de ser bastantes»<sup>25</sup>.

Y aquí aprovechamos para aclarar que la «calesa» de los marqueses de Torre-Tagle, es carroza, por sus cuatro ruedas, sus cristales, su pescante para el cochero y su acomodación para los lacayos, y pertenece a esta época.

En 1746, ocurrió el terremoto que destruyó Lima y el Callao. La reconstrucción quedó a cargo de los virreyes, Superunda, Amat y sus sucesores. Sin duda, se perdieron muchos carruajes. En la década de 1770, Amat trazó y completó el Paseo Militar o de Piedra Lisa, primer tramo de la carretera al pueblo de San Juan de Lurigancho, y que se convirtió en nuevo paseo de coches. Se llamó así la nueva alameda por los soldados de los regimientos reales que trabajaron en ella, debiéndose el segundo nombre a que los militares volaron una enorme roca que impedía el paso. Un testimonio contemporáneo, el de Aramburú, indica que este Virrey reglamentó el tráfico de coches y estableció un servicio de policía con sus soldados<sup>26</sup>. Carrió de la Vandra en 1773, afirma que ruedan en Lima 250 coches y más de mil calesas, de dos ruedas y tiradas por una mula<sup>27</sup>.

Gracias a las láminas que mandó pintar el ilustre obispo de Trujillo don Baltasar Martínez de Compañón en la década de 1780, a Brambilla, a Pancho Fierro y a otros artistas viajeros, conocemos los modelos de carruajes usados en nuestra capital a fines del Virreinato. Según el cronista dieciochesco don Gregorio de Cangas, hacia 1780,

«Digo que de todas especies de carruajes, ruedan más de tres mil, sus hechuras son algunas costosas y de visible idea, símiles a las carrozas, coches y cupés de Europa; a excepción de algunas calesas, que son de cuatro asientos cómodos, tiradas por una sola mula y guiadas por un calesero, y aunque sobre este sistema, no se puede formar individual y exacta cuenta, lo he graduado por un cálculo prudencial, con arreglo al número de las casas que tiene Lima y siendo estas dos mil y tener cada una a proporción de su fondos, las calesas o coches correspondientes, dotando a unas de dos coches y a otras de una, es regular y nada ponderativo, los *tres mil carruajes*»<sup>28</sup> (cursivas nuestras).

aproximadamente la mitad de carruajes que circulaban antes del terremoto. Estos son los vehículos que aparecen en las estampas citadas.

Un testigo finisecular, don Felipe Bauzá, marino español de la expedición Malaspina, apuntó sobre los coches de nuestra capital en 1790:

«Para que nada falte a la decencia y ostentación con que procuran portarse las familias más distinguidas de aquella capital, usan también co-

che a la europea; pero la mayor parte se sirve de calesas, que se diferencian de las nuestras en que su caja es cerrada, con asientos en ambos testeros a la manera de berlinas, tiradas por una mula sobre al cual va montado el calesero y a la zaga un lacayo. Concurren en estos carruajes a los paseos públicos, y en ellos se conoce bien el carácter de presunción de todos los limeños. Confúndese frecuentemente el artesano con el poderoso; cada uno procura igualar al de más alta jerarquía; y como es consiguiente, cuando el lujo ha subido a tan alto punto, reina mucho el capricho en esta clase de diversión. Se tiene por indecoroso presentarse a pie en el paseo, y muchas personas se ven obligadas a mantener calesa por no apartarse de los principios de opinión. Así que se consideran en Lima, por un cálculo juicioso, más de dos mil carruajes de esta clase».

Y continúa:

«Decoran y hermocean aquella gran capital, varios paseos públicos compuestos de calles de altos sauces y naranjos con fuentes de bronce, cada una (alameda) consta de dos calles para coches y dos intermedias para personas. La Alameda (¿cuál) que es el más suntuoso de todos los paseos, es también el más concurrido y en la estación del año, desde San Juan San Miguel, el de los Amancaes. Este es un cerro situado al N. de la población y a corta distancia de ella, en cuyas colinas y faldas nacen y se crían unas flores amarillas que le dan nombre y le cubren a manera de extendida alfombra. Concurren allí a divertirse, a almorzar y a merendar. Mucha gente va a caballo, y en este variado cuadro se ven pintado con colores bien vivos, el tipo del americano. Al son de una guitarrilla y de unas coplas mal cantadas, bailan, retozan y aparecen como desterradas de su espíritu, las taciturnas ideas del meditabundo europeo»<sup>29</sup>.

En 1791, don José Rossi y Rubí, anota en *El Mercurio Peruano*:

«El Paseo más considerable y de asistencia casi precisa, es el de la Alameda de los Descalzos, los días domingo y especialmente el de Año Nuevo, con motivo del Paseo (y Reyes), del Paseo de Alcaldes, y el 2 de agosto, por el Jubileo de la iglesia inmediata de los Recoletos franciscos. La multitud de coches y calesas, la diversidad de sus colores y estructura, el aseo del traje de los sujetos ilustres que concurren, la finura de las Madamas que lo hermocean, todos estos objetos contri-

buyen a hacer muy agradable esta especie de espectáculo público. Sólo el capricho lo embaraza algún tanto. Aquella precisión de mantenerse en calesa mirándose la cara unos a otros, y la costumbre de no poder presentarse a pie, sin chocar con los principios contrarios de la opinión (etiqueta), son unas violencias insufribles especialmente para quien no tiene carruaje. Tal cual, ya se empiezan a conocer estos prejuicios y a sacudirlos. La alameda de Piedra Lisa es solitaria, y por lo mismo destinada para los filósofos cogitabundos. La frondosidad de los árboles que la rodean, su agradable sombra, la intermediación del río, la vista de todo el amensísimo valle de Lurigancho, la perspectiva de la ciudad inmediata, el paisaje que forman las chacras de la orilla opuesta no solo lisonjean los ojos, sino también un dulce entusiasmo, y elevan el espíritu hasta la meditación del Supremo Creador de la Naturaleza»<sup>30</sup>.

Otro miembro de la expedición Malaspina, el pintor Fernando Brambilla, dejó varias acuarelas de tema limeño, en las que aparecen calesas, como «Entrada al Paseo de Aguas» (con la casa de La Perricholi) y «Vista de Amancaes», que es la mejor, con calesas y limeños merendando, y las torres y cúpulas de todas las iglesias de la ciudad al fondo, estampa muy poco difundida<sup>31</sup>.

Al borde del cambio de siglo, el virrey don Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno, (1796-1801), creó por primera vez el servicio de coches públicos, con balancines de dos ruedas y entrada posterior, que perduraron hasta mediados del siglo XIX, ya extinguido el régimen español, cuando se les reemplazó por "simones" o coches de punto «modernos» e hizo trazar la Alameda del Callao (hoy avenida Colonial), con fuentes, bancos y senderos, tanto para carruajes como para paseantes, y que inconcluso se abrió en 1800, llegando a sólo dos leguas de la capital, cuando originalmente debía llegar hasta el Callao, primer puerto del Virreinato. El inicio de este paseo, se ubicaba en la actual Plaza Dos de Mayo, entonces llamada «Oval de la Reina» y se adornó con una magnífica portada de tres arcos, que perduró hasta su destrucción en 1874. Si la alameda no se concluyó, sí se acabó la carretera, y el virrey don Fernando de Abascal, marqués de la Concordia (1806-16), puso de moda pasear en coche por ella entre la gente de tono limeña.

Un documento de 1801 exhumado por don Emilio Hart-Terré, revela que en los albores del siglo XIX, durante el gobierno del Marqués de Avilés, rodaban en Lima 629 calesas, 144 balancines públicos y 170 carretas, sin citar el número de coches<sup>32</sup>. Se estima que la cantidad de carruajes en nuestra capital era mayor, pues muchos propietarios para evitar el pago de impuesto al rodaje, no registra-



ban todos sus vehículos, ya que cada familia como lo revela Luis Antonio Eguiguren en su libro *Las calles de Lima*, poseía tres calesas y coches en la Lima de la época napoleónica, a fines del período virreinal. Además el coche, tenía un tablado posterior para dos lacayos, lo que le daba mucha elegancia. Una descripción palatina anónima de 1805, en la misma época, publicada por el historiador chileno Ricardo Donoso en 1941<sup>33</sup>, informa que en las cocheras de la Casa de Pizarro, había entonces dos carrozas para uso del virrey y un tiro de seis mulas para dichos coches. Este documento perdido en el incendio de 1943 de la Biblioteca Nacional de Lima, no lo incluye Pastor en su obra sobre Palacio, lo que avalora su descripción por Donoso. En 1807, ya bajo Abascal, el archivo del Tribunal del Consulado (hoy Cámara de Comercio), revela que sólo sus miembros disponían de 828 calesas y 125 coches, parte del gran número de carruajes que circulaban por las calles y plazas limeñas<sup>34</sup>.

La calesa, más o menos encristalada según los citados cuadros de Brambilla, se parecía al balancín o coche público, en que ambos de dos ruedas, carecían de pescante o acomodación para el cochero, siempre montado sobre las bestias de tiro. Pero el balancín se diferenciaba de la calesa, que no era un carruaje elegante, que se entraba por atrás, con asientos corridos, y que podía acoger a cinco pasajeros, en contraste con los tres o cuatro de aquélla. Además ésta era mayormente un coche urbano, de ciudad; el balancín, como vehículo público, salía fuera de las murallas rumbo al Callao y a los entonces remotos balnearios sureños como Miraflores, Barranco y Chorrillos todavía villorrios al iniciarse el siglo XIX.

El viajero norteamericano Amasa Delano apunta en 1806:

«El Virrey viaja comúnmente en un elegantísimo carruaje arrastrado por seis magníficas mulas, seguido de otros dos coches para su secretario o cualquier otra persona que se disponga ser de la comitiva y el otro para sus guardias (?); ambos coches tirados por seis mulas. Los uniformes de los guardias tienen la más elegante y extraordinaria apariencia de todo lo que he visto en este aspecto»<sup>35</sup>.

Otro viajero, el inglés William Bennet Stevenson, en la misma época, describe los paseos y coches limeños:

«A los paseos públicos, acuden más de 300 carruajes (nada más?); el rico va en su calesa con una mula de tiro; el noble en su coche tirado por dos mulas; el título de Castilla en su coche jalado por cuatro, y el Virrey acude en su carroza o coche, tirado por seis mulas. Los caballeros van por costumbre solos a caballo»<sup>36</sup>.

Lo que no se entiende es la diferencia que hace este autor entre «nobles» y «títulos de Castilla» cuando eran lo mismo. Más bien parece haber confundido a nobles con oidores. De todos modos sus datos son valiosos para el período final del Virreinato.

Para viajes largos en la costa, sobre todo entre la capital y las numerosas haciendas de nobles y religiosos, se utilizaba la litera, alzada por un tiro, de dos o cuatro mulas, dos delante y dos atrás, o una adelante y otra detrás. Las literas podían contener cuatro pasajeros por sus asientos *vis-a-vis* y perduraron hasta 1840, cuando se inició el servicio de barcos a vapor por la extensa costa peruana que incluía por el sur a Arica, Iquique y Tarapacá.

En 1815, siempre bajo el mandato de Abascal, aparece otra valiosa estadística de carruajes en la Ciudad de los Reyes: se contaban 1500 calesas, 230 coches particulares y 150 balancines públicos, total 1880 vehículos, sin contar carretas<sup>37</sup>. En contraste, el mismo documento informa que había 83 coches en Arequipa, 115 en el Cuzco, 49 en Huamanga y 150 en otros sitios<sup>38</sup>.

Los coches, eran durante el Virreinato lo más fino y caro en carruajes, y sólo los nobles, oidores y magnates podían lucirlos. Tenían cuatro ruedas, caja cerrada con pocas ventanas (las de las portezuelas y otra pequeña posterior, sobre el asiento principal), asientos acolchados *vis-a-vis*, y capacidad para cuatro o seis pasajeros. El Virrey aparte de su carroza, disponía de un par de coches, lo mismo que el Arzobispo; se sabe que cuando don Bartolomé de Las Heras, último prelado virreinal limeño, fue obligado a volver a España por el intemperante ministro Monteagudo en 1821, dejó al general San Martín, una carroza y un coche entre otros ornamentos<sup>39</sup>. La calesa en cambio, era el vehículo de la clase media acomodada, sobre ellas los coches y rematando la pirámide, las carrozas del virrey, del arzobispo y de algunos nobles muy encumbrados, que la gente contemplaba con asombroso respeto. Además los coches por cerrados, resultaban más discretos que las llamativas carrozas o las encristaladas y coloridas calesas, que se veían por doquier en las vías y plazas limeñas. Ninguna otra ciudad del continente pudo lucir la cantidad y calidad de los coches y calesas limeñas. Sólo la ciudad de Méjico en Norteamérica, pudo equipararsele, pues en 1626 el dominico inglés Gage habla de «15 mil coches» allí<sup>40</sup>, que en 1784, bajaron a 637, según el historiador Orozco y Berra y en 1793 se establecieron los taxis o coches públicos<sup>41</sup>.

El comandante de la armada imperial rusa, Basil Goloffnin visitó el Perú en 1818, durante el gobierno del penúltimo Virrey, don Joaquín de La Pezuela, y de su extenso testimonio sobre su estadía en nuestra capital, anotamos lo siguiente.

«El 10 de febrero, después de las 8 de la mañana, vinieron de tierra a informarme que la carroza del Virrey había llegado para llevarme y me estaba esperando. Enseguida me fui con algunos de mis oficiales al Callao y encontré el coche a la misma entrada del puerto. Era una carroza inmensa, con vidrios por todas partes y tapizada por dentro con terciopelo carmesí, pero (?) pintada bellísimamente por fuera. Estaba tirada por seis mulas de un mismo color, las viseras y los frenos estaban también forrados de terciopelo carmesí con bordados de plata. Los cocheros montaban la primera y la última pareja. Tanto ellos como los lacayos vestían libreas rojas de lana, con guarniciones de plata. Y la carroza se hallaba escoltada por dos húsares a caballo. El oficial que mandaba para acompañarme era el Comandante Plato, jefe de la guardia de a caballo del Virrey. Me anunció que el Virrey esperaba a comer a todos nuestros oficiales, y que había mandado por mí su propia carroza mientras que para los demás oficiales había otros coches listos»<sup>42</sup>.

La descripción de Lima del marino ruso, es una de las más valiosas para el ocaso virreinal.

En 1820, la «Contribución de Carruajes» registra en Lima sólo 760 calesas, 183 coches y 11 balancines, sin duda parte de la totalidad de vehículos de pasajeros que circulaban en nuestras calles, ya en las postrimerías del Virreinato, cifra muy inferior a las de los siglos anteriores<sup>43</sup>. Dichos carruajes perdurarían hasta mediados del siglo XIX. En la época de la independencia (1821), rodaban por las calles capitalinas más de mil vehículos entre coches, calesas, balancines o taxis de la época y carretas. Con la República las cosas cambiarían paulatinamente y al establecerse un incipiente transporte «masivo» como diligencias, ómnibus y tranvías, ya avanzado el siglo, la importancia de los vehículos particulares disminuyó considerablemente. Vemos así, como el buque a vapor eclipsa a la litera virreinal en la costa, y en la sierra el ferrocarril sustituye a la mula en las últimas décadas ochocentistas. Y recordemos que durante el Virreinato fueron los barcos de vela, el único transporte «masivo» de entonces.

El primer ensayo de transporte colectivo se realizó en 1827, al establecerse una «diligencia» o carruaje público de pasajeros, entre Lima y el primer puerto de la República, El Callao, bajo el gobierno del mariscal don José de La Mar. La diligencia partía de Lima, de la Portada del Callao a las 16 horas y regresaba a las 9 de la mañana siguiente. El asiento valía dos pesos y en 1829, se redujo a doce reales<sup>44</sup>. Don Nemesio Vargas precisa:

«Desde la salida de Santa Cruz, los ladrones se habían cuadruplicado. Lima y los alrededores estaban plagados de ellos. Los caminos de Chorrillos y el Callao, no ofrecían seguridad de ninguna especie y las diligencias iban casi siempre escoltadas por gendarmes. Para 1831, el aumento de tráfico, obligó a duplicar el servicio de diligencias entre Lima y el primer puerto, pero los asaltos se agravaron al grado que los bandoleros en cierta ocasión, detuvieron el carruaje en algún punto del camino y despojaron a los atribulados pasajeros de 6 mil pesos»<sup>45</sup>.

Es interesante anotar que tras el fuerte terremoto del 30 de marzo de 1828, que ocasionó 30 muertos sólo en la capital y graves daños en iglesias y edificios públicos, las autoridades suspendieron el tráfico de vehículos por varios días. Hubo más de cien heridos y muchos templos principales como La Merced, San Juan de Dios, Las Nazarenas, San Lázaro y Copacabana tuvieron que cerrarse para ser refaccionados<sup>46</sup>. Según viajeros de la época, se calcula que en la Lima romántica de 1830 rodaban más de 300 carruajes<sup>47</sup>. Las diligencias eran grandes coches cerrados, para seis a ocho pasajeros y en los avisos y diarios de entonces, se les llama ómnibus y coches. En la década de 1840, el marino francés Max Radiguet que viajó en «ómnibus» del Callao a Lima, ofrece detalles de cómo eran los viajes en aquella época e informa que la diligencia hacía tres recorridos diarios, que el pasaje en ella costaba medio peso de plata, el alquiler de caballos, una piastra y el de un coche, un cuarto de onza<sup>48</sup>.

El «Telica» de bandera colombiana, primer buque a vapor que hubiera alborotado a los limeños en 1829, no llegó al Callao, pues explotó en Huarmey, tras desembarcar a los pasajeros, que protestaban por la lentitud del viaje. Posiblemente, el capitán Metrovich calculó mal y forzó las calderas. Sólo a partir de 1840, los vapores «Perú» y «Chile» de una compañía inglesa, regularizaron el tráfico marítimo a vapor en nuestras costas<sup>49</sup>.

Para trasladarse de Lima a Chorrillos, aparte de los balancines, había otros coches públicos. *El Comercio* del 31-XII-1840 publica un anuncio de servicio de coches a Chorrillos para la temporada veraniega que partirá desde la fonda de Cópola, famoso restaurante limeño en la céntrica calle de Espaderos, luego integrante del jirón de la Unión, los sábados a las 16 horas y los domingos a las 9 de la mañana, retornando a Lima el lunes a las 6 de la mañana, desde el 2 de enero<sup>50</sup>. También había carruajes de dos, cuatro, seis y más asientos, a los valles cercanos como Amancaes, Callao, Ate, Lurigancho, Magdalena, Miraflores, el propio Chorrillos y Lurín, y el mismo diario del 4-II-1846, pedía de modo urgente una tarifa única, para contrarrestar los abusos de los empresarios<sup>51</sup>. Ese año, ya se habla de «co-

ches diligencias» y para el popular y limeñísimo paseo a Amancaes, la «Empresa de diligencias públicas» puso a disposición de los usuarios «dos coches ómnibus» que hacían la carrera con la tarifa de cuatro reales por viajero<sup>52</sup>. Para 1847, el paradero de estos carruajes se ubicaba en las calles de Mercaderes y Espaderos, y como obstaculizaran el tráfico en vía tan principal, el prefecto don Isidro de Aramburú decretó que se trasladaran a la plazuela de San Agustín, encargando la orden al Intendente Suárez, famoso por su carácter. Protestaron los empresarios de coches, don Felipe Barreda y don Juan Bautista Casanave, pero se les multó y fue efectiva la mudanza<sup>53</sup>.

En 1851 se hizo el primer ensayo de sustituir los viejos coches públicos como balancines y calesas por carruajes modernos, pero el experimento fracasó, según el *Murciélagos* don Manuel Atanasio Fuentes, porque el público se negó a usar los primeros coches de plaza por estar muy viejos éstos, tirados por malos caballos y conducidos por cocheros peor vestidos, y que sólo en 1857, el empresario Juan Suito colocó 6 coches nuevos, en la Plaza de Armas, con tal éxito, que para 1858 se contaban 31 de ellos y dos nuevos. La carrera costaba 4 reales, pero los cocheros siempre pedían más; por horas no había precio fijo y se corría el riesgo de que por 3 ó 4 horas de servicio en un coche de cuatro asientos se cobrara 16 o 20 pesos<sup>54</sup>. Subrayamos que hasta el cambio de siglo, los coches de alquiler limeños siempre fueron cerrados y que sólo desde 1900 se empezaron a utilizar vehículos abiertos.

En cuanto a carrozas, todavía en 1851, en plena república, bajo el inicial gobierno de Castilla, el viajero francés Eugene Charton apunta: «En la Alameda de Acho, los nuevos coches franceses y americanos, se cruzaban con las grandes y ricas carrozas antiguas (virreinales), que gustaban por sus solidez y singularidad de formas»<sup>55</sup>. Charton, que era hábil dibujante, acompaña su crónica con bellos apuntes de su pluma, viéndose entre ellas la carroza virreinal con lacayos de librea<sup>56</sup>. Eran los últimos vestigios del antiguo régimen, antes de la popularización de los coches públicos, el ferrocarril y el tranvía que transformaron junto con el vapor, la locomoción capitalina y nacional en la última mitad del siglo XIX. Subrayamos que el carruaje del libro de Charton no es calesa, sino carroza o gran coche, por sus cuatro ruedas y sus lacayos a la zaga, de calzón corto y librea, muy palaciegos y coloniales.

En 1851 se estableció el tráfico ferroviario entre Lima y el Callao, lo que modernizó grandemente el transporte capitalino. Los empresarios de la ferrovía eran don José Vicente Oyague y don Pedro Candamo, y el contrato entre ellos y el gobierno peruano lo comentó *El Comercio* del 5-9-1848. El 20 de abril de 1851, día del acceso al poder del general Echenique, llegaron trenes del Callao hasta dos cuadras de la muralla de Lima, pero de hecho desde el 3, había servicio de

pasajeros que hasta el 20 había trasladado 8915 personas, con varios viajes diarios, como el 5 de abril que corrieron tres trenes. Ese mismo día se empezó a dar boletos, pues muchos pasajeros viajaban de «gorrones» y no abonaban el pasaje, llegando a colgarse de ventanas y balcones, como lo harían más tarde en los tranvías. Se levantó una estación provisoria en San Jacinto, en la huerta de la Virreina, ya que el tren no llegaba sino hasta el segundo óvalo de la alameda al Callao. Sólo el 17 de mayo, la ferrovía se concluyó al llegar a la plazuela de San Juan de Dios, cuyo convento devino en estación por medio siglo, después de casi un año de trabajos<sup>57</sup>. En 1867, Fuentes criticaba la irregularidad de los trenes al Callao, y que los empresarios por poner horas «aproximadas» y no «exactas», se permitían «mortificar a los pasajeros horas enteras» y señaló que el ferrocarril a Chorrillos lo cedió Candamo a una compañía inglesa<sup>58</sup>. En 1858 se erigió la estación de La Encarnación a Chorrillos para la ferrovía que pasando por Miraflores y Barranco, llegaba al entonces primer balneario de Suramérica.

Pero volvamos a los carruajes. Si en 1851 el nuevo servicio de coches modernos de alquiler había fracasado, en 1858 tuvo gran éxito y para 1867 los simones ascendían a 96 según Fuentes<sup>59</sup>. A consecuencia de ello, los balancines desaparecieron y el citado autor, indispensable para datos de la Lima ochocentista escribe su elegía:

«Desde el establecimiento de coches públicos (simones o coches de plaza), ha desaparecido el balancín, pesado y viejo vehículo, tirado por dos caballos y manejado por un negro que cabalgaba sobre uno de ellos: los balancines servían para toros los paseos y para los viajes al Callao y a Chorrillos. Era de rigor que los caballos estuviesen flacos como unos esqueletos, razón por la cual tomados como tipos de pocas carnes, se decía de un animal o de un hombre: Es tan flaco como un caballo balancinero. El balancinero debía ser un hombre alegre y entendido en canciones, pues para atender a sus caballos, no empleaba las palabras groseras del mayoral de las diligencias españolas, sino alegres coplas»<sup>60</sup>.

A los simones se les llamaba «coches de plaza», por estacionarse frente a los portales de la Plaza de Armas y a Palacio, nombres que adoptaron los primeros taxis automóviles en la década de 1920, como veremos luego. Los coches públicos en 1858, sumaban 31 fuera de dos ómnibus chicos, todos estacionados desde la mañana temprano en la Plaza de Armas, hacían sus carreras dentro de las murallas o a Amancaes, ya que para el Callao o los balnearios, como ya vimos, existía el servicio ferroviario<sup>61</sup>. Según Fuentes, en 1858 circulaban en las vías capitalinas, 425 carruajes entre 24 coches públicos, 7 calesas de alquiler; 48 coches y 65 calesas, ambos particulares, 250 carretas públicas de mudanzas y 31 de policía.

En total 144 vehículos de pasajeros y 281 de carga, lo que resulta raro, pues extraña suponer que las carretas superaran a coches y calesas. Fuentes soluciona el problema: para él, había muchos carruajes no registrados: 31 coches públicos, 11 calesas de alquiler y 14 balancines públicos (total 56); 91 coches particulares, 102 calesas privadas y 69 birlochos, total 262. Y todos estos, sin las carretas, 318<sup>62</sup>. Aclaremos que el birlocho era un coche abierto para paseos campestres, de cuatro ruedas y cuatro asientos, de un nuevo tipo que la prosperidad guanera trajo a nuestras calles, desplazando a las calesas y balancines virreinales.

En la misma época que Fuentes, don Mateo Paz Soldán anota sobre los paseos y los coches limeños:

«Tres son los paseos principales de Lima; el de la Alameda Vieja poco frecuentada, el de la del Acho y Amancaes. Sin embargo se visita todavía la bellísima Portada del Callao, en que los pájaros, árboles, etc. hacen muy ameno el sitio. La Alameda de los Descalzos o Alameda Vieja ya se le llamará Nueva porque se ha (re)hecho completamente desde el nivelado. La Alameda de Acho es amenísimo sitio, tiene a su derecha el río Rímac y a su izquierda en el óvalo, la Plaza de Acho, en él se ha colocado últimamente la estatua de Colón. En este como en otros paseos y en las casas particulares se descubre la grandeza y opulencia de la antigua Ciudad de los Reyes. Multitud de lujosísimos coches, tirados por briosos y hermosos caballos, ruedan por las calles como en las primeras ciudades de Europa»<sup>63</sup>.

Entre 1851 y 1878, los coches limeños se renovaron y multiplicaron, apareciendo nuevos modelos: el birlocho, el landó, el cupé, la berlina, el milor y la victoria, éstos dos últimos como el primero abiertos, pero de menor lujo. El landó, el cupé y la berlina, eran más elegantes por cerrarse con cristales, el cupé para dos pasajeros, y la berlina albergaba el triple, el más amplio y toda cerrada. En una época, las berlinas se usaban para matrimonios y para ir al panteón a los entierros. Al landó, coche muy lujoso, no se le veía con frecuencia por la Plaza de Armas, por ser de uso más exclusivo, siempre particular y nunca de alquiler. Después, a fines de siglo, imperaron las victorias, luego eclipsadas por los milores, por tener sus asientos plegables, lo que se consideraba muy cómodo. Ambos tipos de carruaje descapotable, se usaron más que todos como coches públicos, cuyos cocheros, eran negros o zambos que utilizaban un léxico muy soez para insultarse o tratar a los caballos, muchas veces multados por las autoridades cuando sus ocupantes se quejaban<sup>64</sup>.

El cupé de dos asientos, medio cubierto de azahares y cintas lo utilizaban los novios limeños en las bodas. El landó, elegante coche de seis asientos, era abierto y cerrado, de dos o cuatro caballos, hizo furor entre los ricos desde mediados del siglo XIX. El faetón, coche inglés abierto ligero y elegante como la Victoria, también inglesa decimonónica, de cuatro ruedas, dos asientos, de tipo señorial, con la capota atrás y estribo bajo, adaptado para las señoras, abierto como la Jardinera, coche de varios asientos, cubierto con un toldo, usado en las jiras de comitivas, etc.<sup>65</sup> Las victorias fueron tan apreciadas en Lima que las de alquiler en 1858 ascendían a 43 y a 62 en 1861. Mucho después, a fin de siglo, las damas y caballeros en sus victorias con las capota baja, frecuentaban las retretas en el Paseo Colón. Tras un opíparo almuerzo dominical en el «Jardín Estrasburgo» (abierto en 1891), con el puro entre los dientes, los limeños asisten a los toros en victoria abierta. Y si hay entierro, el cochero mudaba su basto traje de dril por la leva y la chistera, encendía los faroles del coche cubiertos de negros crespones aunque fuese de día y preguntaba «¿Dónde vive el muerto?» Las victorias que se multiplicaron prodigiosamente, como ya vimos, se estacionaban en las plazas de Armas y de la Inquisición y en la placita de La Micheo, y sobrevivieron con los cupés, hasta el inicio de los años 20, cuando fueron eclipsados por los autos de plaza<sup>66</sup>.

Según Fuentes, los carretoneros del siglo XIX, eran siempre negros bozales y se llegó a acuñar el dicho que «Tres mudanzas de domicilio equivalen a un incendio» por el pésimo trato que los aquellos daban a los muebles en el trayecto, ya que éstos quedaban muy averiados. Fuentes también nos habla del negrito Cayetano, carretero que nunca habló en prosa, sino siempre en verso, divirtiendo a sus empleadores<sup>67</sup>. En el siglo XX, los camiones novecentistas sustituyeron a las carretas para las mudanzas de casas, dentro de la ciudad, al campo o a los balnearios.

Si las alamedas virreinales dentro de la ciudad, fueron embellecidas por los gobiernos nacionales, no ocurrió lo mismo con la del Callao por ubicarse fuera de la capital; en 1867, Fuentes nos informa: «Formada en 1797 se encuentra en muy mal estado, descuidados sus árboles, destrozadas sus vías y constantemente anegada por los desbordes de las acequias. Se compone de dos líneas de árboles: la de la derecha tiene 1451 sauces y 1108 la de la izquierda»<sup>68</sup>. Aunque se sabe que el coronel Balta la reparó en gran parte entre 1868 y 1872 cuando derrumbó las murallas de Lima.

El mismo gobernante erigió las estaciones ferroviarias de los Desamparados y Monserrate a la vera del río y detrás de Palacio, sobre el convento jesuita, para el tren a la sierra. Su sucesor, don Manuel Pardo, inauguró el 23 de octubre de 1875, el servicio ferroviario a Magdalena Vieja, desde la pequeña estación elevada en lo



que es hoy avenida Bolivia, hasta cerca del mar. Este servicio contó entonces con tres locomotoras, nueve vagones de primera clase, cuatro de segunda, dos carros para equipaje y cuatro plataformas. Los coches de primera clase lucían forrados en seda, alfombrados y cada uno podía acoger a 24 pasajeros<sup>69</sup>. Esta descripción nos ilustra cómo eran nuestros trenes en vísperas de la guerra con Chile.

Por entonces, otro medio masivo de transporte hizo su aparición en nuestra capital: el tranvía, proyectado desde el decenio de 1860, pero aprobado sólo en 1876 y concretado en 1878. La línea principal pasaba junto a Palacio, por el Arco del Puente, y los rieles se tendieron de la Alameda de los Descalzos al parque de La Exposición. El tranvía era tirado por caballos y en un inicio sólo estaba cerrado por cortinas. Su electrificación se realizaría en la primera década novecentista, como veremos, y a fines del 800, amenazó seriamente a los trenes para el sur; así el auge del tranvía hizo desaparecer en 1899 al ferrocarril a Magdalena, reemplazándolo<sup>70</sup>.

La desastrosa contienda con Chile arruinó a todo el mundo, y para 1889, según Basadre, sólo circulaban en Lima, 5 (!!) coches particulares, 98 cupés de plaza o de alquiler, y había cuatro millonarios: Sevilla, Candamo, Oyague y Barreda, que obviamente gastaban coche propio<sup>71</sup>. En los diez años siguientes, hasta fin de siglo, las cosas se revirtieron y en 1900, rodaban por las vías limeñas, 210 coches particulares, 132 públicos y 1060 carretas<sup>72</sup>.

Vamos llegando a nuestro siglo, y debemos revistar a los primeros automóviles que circulaban por nuestra capital. El primero en 1903, perteneció a don Juan Schofield y era un Locomobile a vapor de cuatro asientos, que causó gran asombro entre los limeños y viva oposición entre los cocheros de punto. Ese mismo año, el Dr. Ricardo Florez luce modelo similar al anterior, que termina estrellado al evitar chocar con un tranvía, en una pastelería de la plazuela de los Desamparados detrás de Palacio y junto a la desaparecida iglesia homónima. Fue el primer accidente de auto en Lima y por mucho tiempo la comidilla de la gente. El Dr. Florez adquirió un nuevo modelo Brassier a gasolina. En 1904, don Genaro Maghella conduce un Dion-Bouton francés y poco después, la Società Italiana de Exportazione al Pacifico, trajo el primer Fiat, que con mucho esfuerzo recorrió la carretera Lima-Callao, la principal y entonces única vía que unía la capital y el primer puerto<sup>73</sup>.

En 1905 recorren el jirón de la Unión, las famosas «cocteleras», ómnibus con «imperial» o segundo piso descubierto, con motor eléctrico y baterías de acumuladores. Toman su nombre por el pésimo pavimento que sacude a los infelices pasajeros. Al cabo de un tiempo, este servicio se suspende, pero volvería en los años 20<sup>74</sup>. Más importante es la electrificación tranviaria: en 1905, el Municipio limeño contrata con la Compañía de Ferrocarril urbano, la modernización de ese

medio de transporte, que ya eléctrico se inaugura en junio de 1906, y a principios de 1907, llega al Callao y a La Punta. La línea original iba de Lima a Barranco, y a poco se prolongó hasta Chorrillos. La estación se ubicaba en la Plazuela de La Exposición (hoy plaza Grau) y los depósitos en el Paseo de Aguas<sup>75</sup>.

En 1910, son ya 62 los automóviles que ruedan por las vías capitalinas<sup>76</sup>. La guerra entre el auto y el coche de caballos está declarada, pero será otra contienda, la de 1914, la que hará que tales vehículos como tantas otras cosas, pasen a la historia. Precisamente durante la primera guerra mundial, los autos en Lima ya sean de origen europeo o norteamericano, se multiplican de modo indetenible. En 1915, son inscritos en la Inspección de Rodaje limeña 171 autos particulares y 60 públicos (total 231); en 1916, 219 particulares y 43 públicos, total 312, lo que determina la eliminación de los rieles tranviarios en el jirón de la Unión, en 1917, 446 particulares y 115 públicos, total 561 y en 1918, 699 autos particulares y 200 públicos; el documento también informa que desde 1915, por la guerra europea, se inicia la importación de coches norteamericanos<sup>77</sup>.

En 1919, circulaban en Lima 892 vehículos, 609 autos y 283 camiones; en 1920 cuando aparecen definitivamente ómnibus automóviles, ruedan 1034 autos y 866 camiones, en 1921, año del centenario de la Independencia, se inscribieron 216 autos y 736 camiones; en 1922, 141 autos y 144 camiones; en 1923, 385 autos y 408 camiones y en 1924, año del centenario de Ayacucho, 1523 autos y 1023 camiones<sup>78</sup>. Es así, que si los carros aparecen en Lima durante la «República aristocrática» se imponen definitivamente en la época del «Oncenio» leguista como estamos viendo.

En 1924, más precisamente rodaban en nuestra capital, 1200 autos particulares, 160 oficiales y «Remisses» (de hoteles), 880 de plaza (taxis), 120 ómnibus, 6290 camiones y 80 motocicletas. Total de autos 2240<sup>79</sup>. Y si a inicios del decenio la mayoría de autos eran abiertos o descapotables, los coches cerrados fueron imponiéndose desde mediados de la década. De modo que para 1930, los autos abiertos se convirtieron en rarezas o autos deportivos. Ya todo el mundo prefería los modelos cerrados.

En mayo de 1925, el transporte capitalino se dividía así: 1240 autos particulares, 130 oficiales, 100 «Remisses», 1000 de plaza, 236 ómnibus, 750 camiones, 900 bicicletas y 90 motos<sup>80</sup>. Los coches de caballos y los tranvías «de sangre» tirados por mulas, parecían un recuerdo muy, muy lejano. Sin embargo, aclaramos que a mediados de 1925, los autos particulares en Lima ascendían a más de los 1240 registrados, pues como ya lo afirmara Fuentes en el siglo XIX con los coches de caballos, los propietarios no registraban todos sus vehículos y poseyendo más de

dos, sólo tenían una matrícula para tres o cinco, de modo que en 1925, había de 1400 a 1500 coches particulares y muchos más motos y bicicletas que las anotadas en el rodaje. En el segundo semestre de 1926, los 1200 autos particulares subieron a 2500. De agosto del 1925 a agosto del 1926, los 916 camiones se convirtieron en 2800. Los 120 ómnibus de 1924, llegaron a ser más de 300 en agosto del 26<sup>81</sup>.

En julio de 1927, se contaban en Lima más de 3 mil autos particulares, y de 10 mil vehículos en el Perú, había 7 mil en la capital y más de mil en Ica<sup>82</sup>. A fines de año, circulaban por las calles limeñas, 2200 autos particulares, 1200 públicos, 130 oficiales y 70 «Remisses», 1695 camiones, 330 ómnibus, 160 motos y 1370 bicicletas. El registro de choferes informa que 5 mil eran profesionales, 360 damas, 3750 caballeros, total 9110. El número de vehículos en la capital ascendía a 7 mil, y sólo el de automóviles a 3600<sup>83</sup>. Por esos días se vieron en Lima lujosísimos modelos de coches, no sólo de marcas norteamericanas sino de las más acreditadas fábricas europeas, como no se volvió a repetir: A mediados de 1928, rodaban en la capital 7 Rolls-Royce, los más finos y caros del mundo, autos que sólo gastaban reyes y millonarios. Se informaba de 6 Rolls, ya conocidos en la ciudad, y que el sétimo era la elegante limusina que acababa de traer para su uso, el embajador estadounidense, Alexander Moore<sup>84</sup>.

En 1930, según Harth-Terré, circulaban por la ciudad, más de 10 mil autos<sup>85</sup>, lo que para nosotros es un lapsus que agrupa a todos los vehículos motorizados como autos, camiones y ómnibus. En cuanto a los «Remisses» o coches de siete asientos que poseían los hoteles, y que nosotros hemos alcanzado, eran los precursores de los minibuses o camionetas que hoy cuentan los hoteles para recibir y trasladar a sus huéspedes.

Para concluir un triste presente... el caos actual de carros públicos (combis) contaminantes, la absurda supresión del tranvía en 1965, sin reemplazarlo por un metro o trolleybuses, y el mínimo o nulo interés de los sucesivos gobernantes en solucionar este grave problema que debe controlarse en una ciudad que no es ya la apacible urbe de los años 20, sino una sobrepoblada megalópolis, llena de ruidos y contaminación. Recordemos que los problemas de tráfico aparecen realmente en la capital, a fines de los años 40, cuando se inició la migración de provincias que antes no existía, por no contarse con la población, vehículos y anchas avenidas que arruinaron el centro histórico limeño, destruyendo gravemente su patrimonio monumental y su verde entorno de cultivos. Se hace impostergable pues, la reglamentación urgente del transporte público en nuestra capital, la conclusión del tren eléctrico, el retorno de los tranvías y el metro que termine con las «combis» y los «taxicholos», en verdad triciclos mortales. ¡¡¡Qué abismo con los tranvías, coches y autos en la pequeña y ordenada Lima novecentista!!! □

## Notas

- 1 *Serrera Ramón María*. Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas. *Direcc. gral. de tráfico*. Barcelona:Lowery edit,1992,p.307.
- 2 Enciclopedia Espasa.T.11. Madrid, 1978,pp.1405-6.
- 3 Enciclopedia Uteha de la Juventud. T.3. Barcelona: Montaner y Simón. 1953. pp.475-476.
- 4 Enciclopedia Espasa, loc. cit.
- 5 Loc.cit.
- 6 Enciclopedia Uteha, loc. cit.
- 7 Enciclopedia Espasa, loc.cit.
- 8 Loc.cit.
- 9 *Pastor Martín Eduardo*. De la vieja Casa de Pizarro al nuevo Palacio de Gobierno. Lima: Torres-Aguirre, 1938, p. 72.
- 10 *Valega. J.M.* El Virreinato del Perú. Lima: Edit. Cultura Ecléctica 1939. pp.57-58, nota 2.
- 11 *Bromley Juan*. Recibimiento de virreyes, en Revista Histórica, T.20,Lima,1954,p.54.
- 12 *Pastor 1938:307. I Apéndice. Entrada del virrey Guadalcázar*.
- 13 *Patrón Pablo*. Lima antigua. Estudio biográfico del autor por Evaristo San Cristóval. Lima: Imp. Gil ,1935,pp.29-30.
- 14 Enciclopedia Espasa. T.24,p.422 art.Forlón,t.22, p.1155. art. Estufá.
- 15 *Lohmann Villena Guillermo*. «Don Juan de Valencia el del Infante», en Revista Histórica, Lima 1949.
- 16 Libros de Cabildo No.12, p.589.
- 17 *Pastor 1938:126-131*.
- 18 *Dorta Enrique Mario*. La Plaza Mayor de Lima en 1680, en Mercurio Peruano, Nos.451-452, p.37. Lima, 1964.
- 19 *Meléndez Juan*. Tesoros verdaderos de las Indias. Roma 1681.Lámina reproducida en la Historia general del Perú del P. Rubén Vargas Ugarte S.J. Lima: edit. Milla Batres, 1971, T.3.
- 20 *Pastor 1938:160-161.conclusión del inventario, iniciado en la p.141. y citado en la p.142 el óleo cit. en (18)*
- 21 *Serrera1992:309*.

- 22 Toledo Gonzalo. Adiós pampa mía EC.21-6-94.sec.C.
- 23 Gálvez José. Una Lima que se va.2da. edic. Lima: PCTM,1947,p.153 y Busto José Antonio del. Historia y leyenda del vicjo Barranco. Lima: Lumen, 1985, cap.4, pp.40-41.
- 24 Frézier, Amadée. Lima en 1713, en El Perú visto por viajeros. T.I. Lima:Peisa, 1972, p.13.
- 25 Serrera1992:309-311.
- 26 Aramburú y Montero José Morales. Noticia del verdadero y ventajoso estado político en el Perú bajo la gobernación de don Manuel de Amat y Junient. Fénix N.o.5,pp.300-302,Lima, 1947.
- 28 Cangas, Gregorio de. Descripción en diálogo de la ciudad de Lima entre un peruano práctico y un bisoño chapetón. Lima: Fondo editorial del Banco Central de Reserva, 1997,p.31.El mediocre prólogo y las extemporáneas láminas fotocopiadas denigran la edición.
- 29 Bauzá Felipe. Genio, carácter y costumbres de los limeños (1790), en El Perú visto por los viajeros. T.I. Lima: Peisa, 1972,pp.39-40.
- 30 Rossi y Rubí. «Idea de las diversiones públicas de Lima», en Mercurio Peruano No 4,134-I-1791.En José Agustín de la Puente Candamo La emancipación en sus textos. T.I. .Lima: Lumen, 1959,pp.165-166.
- 31 Esta última acuarela se reproduce en la op. cit. del P. Vargas Ugarte, t. V.
- 32 Harth-Terré Emilio. «Lima Contemporánea», en Lima en el cuarto centenario de su fundación. Monografía del departamento de Lima. Varios autores. Lima: Minerva,1935, p5f.
- 33 Donoso Ricardo. El Marqués de Osorno, Don Ambrosio O'Higgins 1720-1801. Santiago Publicaciones de la Universidad de Chile,1941,cap.«Virrey del Perú»,p.346,nota19.
- 34 Valega1939:312,nota2.
- 35 Amasa Delano. El Perú en 1806. CDIP.T.27, Lima,1972, p.9.
- 36 Stevenson William Bennet. Memorias, CDIP,T.27, Vol.3, p.174.
- 37 Ugarte y Ugarte Eduardo. Anotaciones para el estudio de la crisis económica del Virreinato del Perú. Segunda parte 1815, en Revista Hombre y mundo, Segunda época. Arequipa,1967,p.30.
- 38 Loc.cit.
- 39 Puente Candamo José Agustín de la .«La Emancipación en sus textos», en Historia general del Perú. Lima:Brasa,1995,p.488.
- 40 Serrera 1992:314.
- 41 Orozco y Berrio. Historia de la dominación española en México. México, 1946 y Serrera 1992.
- 42 Goloffnin Basil. «El Perú en 1818», en Revista Histórica, T.30, Lima,1967, pp.382-385.
- 43 Codezeta. Torre-Tagle. Opúsculo ilustrado sobre el Palacio de Torre Tagle. Lima,1973,pp.72-73.

- 44 Vargas Nemesio. Historia del Perú independiente. T.4. Lima: imprenta El Lucero, 1910, p. 75.
- 45 Op.cit. t.6 ,pp.-61-64.
- 46 Ibid. t 4 p.102.
- 47 Tristán Flora. Ensayos escogidos. Lima. Peisa, 1974. p.39. *Sólo en Amancaes venían más de 100 calesas, que llevaban a las señoras «magníficamente ataviadas».*
- 48 Radiguet Max. Lima y la sociedad peruana. Traducc. de Catalina Recavarren. Lima: ediciones de la Biblioteca Nacional Lima, 1971 pp.15-25. *Texto incompleto y sin láminas.*
- 49 Melo Rosendo. Historia de la marina del Perú. T.1. Lima: Imprenta Southwell. 1907, pp.114-115, capítulo vapores.
- 50 Gálvez José. Nuestra pequeña historia. Lima: Imprenta de la UNMSM. 1967, p. 111.
- 51 Ibid. p. 112.
- 52 Loc.cit.
- 53 Loc.cit.
- 54 Fuentes Manuel Atanasio. Estadística General de Lima. Lima: plazuela de la imprenta de San Cristóbal, 1858, p.679.
- 55 Charton Eugene. «El Perú. Lima, Callao y los peruanos», en La Actualidad, No.11 del 11-6-1915, con 4 dibujos del autor.
- 56 Op.cit.
- 57 Gálvez 1967:113.
- 58 Fuentes Manuel Atanasio. Lima, apuntes históricos, descriptivos, estadísticos y de costumbres. París, Didot, 1867, p.62.
- 59 Loc.cit.
- 60 Ibid. p.153.
- 61 Fuentes, Estadística de Lima, p.679.
- 62 Loc.cit.
- 63 Esta cita póstuma de su Geografía del Perú (París 1862), se reproduce en La Primera centuria de Pedro Dávalos y Lissón. T.2.Lima: Gil, 1922, p.213.
- 64 Rikitiki. «Coches y cocheros de la vieja Lima», en Crónicas sabrosas de la vieja Lima. Antología por Ramón Barrenechea Vinatea. Lima: Peisa, 1970, 1970, T.2, pp.199 y sgts.
- 65 Enciclopedia Uteha de la juventud. T.3. pp.475-476.

- 66 Anónimo. «Carruajes de ayer», en *Revista Turismo*. No.99 Lima, setiembre 1944, con 11 fotos, p.5f.
- 67 Fuentes, Lima, p.192.
- 68 *Ibid.*:74.
- 69 Puente Candamo José Agustín de la . Magdalena Vieja, recuerdos de una vieja historia. Lima: Edit.Danik,1986, p.89.
- 70 Rivera Hugo Jaime. «Un recuerdo llamado tranvía», en *Crónicas sabrosas de la vieja Lima*. T.2,pp.220.
- 71 Busadre Jorge. *Historia de la República del Perú*.T,7.
- 72 Harth-Terré 1935.
- 73 Loc. cit.
- 74 Loc. cit.