

# HISTORICA

VOLUMEN XLVK N.º 2  
e-ISSN 2223-375X

Diciembre 2022

DEPARTAMENTO DE  
**HUMANIDADES**



**FONDO  
EDITORIAL  
PUCP**

# HISTORICA

VOLUMEN XLVI N.º 2 Diciembre 2022

DEPARTAMENTO DE  
HUMANIDADES



**FONDO  
EDITORIAL  
PUCP**



## **HISTORICA**

Vol. XLVI, N.º 2, diciembre de 2022  
Pontificia Universidad Católica del Perú  
Departamento de Humanidades  
<http://revistas.pucp.edu.pe/historica>

### **Fundador**

Franklin Pease G. Y. (1939 –1999)

### **Director**

Marco Curatola Petrocchi

### **Editor de reseñas**

José Carlos de la Puente Luna  
(Texas State University, San Marcos)

### **Comité Editorial**

José de la Puente Brunke (director emérito), Pedro M. Guibovich Pérez (director emérito), Carlos Gálvez Peña, Francisco Hernández Astete, Cecilia Méndez (University of California, Santa Barbara), Cécile Michaud, Gabriela Ramos (University of Cambridge), Margarita Suárez Espinosa

### **Comité Científico Internacional**

Carlos Aguirre (University of Oregon, Eugene), Alan Durston (York University, Toronto), Ananda Cohen-Aponte (Cornell University, Ithaca, New York), Nancy E. van Deusen (Queen's University at Kingston, Ontario), Paulo Drinot (UCL – University College London), Karen Graubart (University of Notre Dame, Indiana), Ascensión Martínez Riaza (Universidad Complutense, Madrid), Xochitl Inostroza Ponce (Universidad de Santiago de Chile), Ana María Presta (Universidad de Buenos Aires), Jan Szemiński (Hebrew University of Jerusalem), Nathan Wachtel (Collège de France, París), Charles F. Walker (University of California, Davis)

### **Asistentes editoriales**

Marilyn Céspedes Sobrino (gestión)  
Diego Mamani Apolinario (edición de textos)

*Histórica* está orientada a investigadores y un público especializado y publica trabajos que constituyen un aporte original al conocimiento de la historia peruana, andina y amazónica, así como de la historia latinoamericana y la historia global directamente relacionadas con la historia de la región andina. Además de trabajos de historia y etnohistoria, la revista incluye trabajos de historia del arte, antropología histórica, lingüística histórica, geografía histórica, demografía histórica, estudios de la memoria y de toda otra disciplina, subdisciplina y campo de estudio de las Humanidades y las Ciencias Sociales que pueda contribuir a la reconstrucción del pasado, y a la comprensión de los procesos históricos y culturales del Perú, los Andes y la Amazonía, desde la antigüedad hasta el presente, así como fomentar el diálogo inter y transdisciplinario, el debate científico y la reflexión teórico-metodológica y epistemológica entre los investigadores.

*Histórica* publica artículos inéditos (evaluados por pares) en castellano o en inglés, notas historiográficas varias y reseñas de libros, y alterna números misceláneos con números de carácter temático.

*Histórica* es una revista de periodicidad semestral.

La revista *Histórica* se registra en los siguientes índices, catálogos, directorios y bases de datos: Historical Abstracts, Latindex, Dialnet, Handbook of Latin American Studies, CLASE, Gale Cengage Learning, WorldCat, CIBERA, ERIH Plus, Ebsco Publishing y Hispanic American Periodical Index (HAPI).

Correos electrónicos: Director <[revista.historica@pucp.edu.pe](mailto:revista.historica@pucp.edu.pe)>; Editor de reseñas <[revista.historica-resenas@pucp.edu.pe](mailto:revista.historica-resenas@pucp.edu.pe)>

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, agosto 2023

Av. Universitaria 1801, Lima 32 – Perú

Teléfono: (511) 626-2650, Fax: (511) 626-2913

[feditor@pucp.edu.pe](mailto:feditor@pucp.edu.pe)

[www.fondoeditorial.pucp.edu.pe](http://www.fondoeditorial.pucp.edu.pe)

e-ISSN 2223-375X ISSN 0252-8894

Hecho el Depósito Legal N° 95-0865 en la Biblioteca Nacional del Perú

# Contenido

## ARTÍCULOS

### *Dossier*

#### HACIA UN PAÍS DE CIUDADES:

#### URBANIZACIÓN Y POLÍTICA EN EL PERÚ CONTEMPORÁNEO

por Adrián Lerner Patrón y Matteo Stiglich

- Adrián Lerner Patrón y Matteo Stiglich.* Introducción: ¿Cómo estudiar la historia de un país de ciudades? 9
- Lisa Pinley Covert.* Barriadas and Housing Policy in the Aftermath of the 1950 Cusco Earthquake 39
- Lucía Luna-Victoria Indacochea.* «Una Lima para todos»: El programa de vivienda de Huaycán y la política urbana de la Izquierda Unida, 1983-1985 73
- William Boose.* Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in)formalidad» y «modernidad» 113



- Arturo Luna Loranca.* Vidas armadas de desechos: La comercialización de la excreta canina durante las masacres de perros vagabundos de la Ciudad de México, 1779-1821 163

## RESEÑAS

- Ciriza-Mendivil, Carlos D. *Naturales de una ciudad multiétnica. Vidas y dinámicas sociales de los indígenas de Quito en el siglo XVII.* Madrid: Sílex Ediciones, 2019, 424 pp. (Javier Flores Espinoza) 215
- Drinot, Paulo y Alberto Vergara (eds.). *La condena de la libertad. De Túpac Amaru II al bicentenario peruano en seis ensayos y un colofón.* Lima: Crítica, 2022, 520 pp., ilustr. (Magally Alegre Henderson) 218

Lacoste Adunka, Michelle. <i>Nueva historia de la relación económica entre Chile y Perú (1822-1865). De la independencia a la guerra con España</i> . Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2021, 194 pp. (Matías Sánchez Barberán)	222
Marrerros, Joaquín. <i>Homogénesis. Una historia del Movimiento Homosexual de Lima en los años 80</i> . Lima: Editorial Gafas Moradas, 2022, 206 pp. (Giancarlo Mori Bolo)	226
Normas de <i>Histórica</i> para autor@s	230

# Artículos



*Dossier*

HACIA UN PAÍS DE CIUDADES:  
URBANIZACIÓN Y POLÍTICA EN EL PERÚ CONTEMPORÁNEO

## Introducción: ¿Cómo estudiar la historia de un país de ciudades?

### Introduction: How to study the history of a country of cities?

ADRIÁN LERNER PATRÓN

*University of Cambridge*

al2093@cam.ac.uk

<https://orcid.org/0000-0002-1710-950X>

MATTEO STIGLICH

*Universidad de Ingeniería y Tecnología*

mstiglich@utec.edu.pe

<https://orcid.org/0000-0002-6210-2411>

---

El Perú se convirtió en un país de población de mayoría urbana durante la segunda mitad del siglo veinte. En los años que mediaron entre los censos nacionales de 1940 y 1972, el porcentaje de la población considerada urbana superó por primera vez al de la rural.<sup>1</sup> Si bien la diferencia entre lo urbano y lo rural está marcada más por una continuidad geográfica que por una oposición binaria, está claro que se produjo un cambio fundamental: entre 1940 y 1972, la población urbana, siempre según cuentas oficiales, pasó de 35% a 60%. En el mismo período, la

<sup>1</sup> Ministerio de Hacienda 1940; Oficina Nacional de Estadística y Censos 1972.

población ocupada en agricultura pasó de 62% a 42%, mientras que la población ocupada en actividades más urbanas, como manufactura, comercio y servicios, pasó de 27% a 43%.<sup>2</sup>

Esta introducción enfoca este proceso desde dos niveles distintos pero interrelacionados. En primer lugar, se señalan algunos de los principales efectos de la urbanización en la sociedad peruana contemporánea y se interpretan episodios importantes de la historia política desde las ciudades. En este sentido, se llama la atención sobre el potencial renovador de la historia urbana para reinterpretar la historia peruana desde la segunda mitad del siglo veinte. La comprensión de más de un proceso fundacional de dicho periodo puede cambiar radicalmente si se tiene en cuenta que el crecimiento urbano y la migración rural-urbana fueron elementos determinantes. En segundo lugar, se repasa la producción académica acerca de diversas facetas de la vida urbana en el Perú durante este período, desde los inicios de la explosión urbana hasta el presente. Señalamos algunas de las principales tendencias dentro de esta literatura interdisciplinaria y, en particular, discutimos la emergencia de una historiografía urbana sobre América Latina y sobre el Perú. Sugerimos que los temas conectados con procesos políticos mayores a nivel nacional y global, los estudios acerca de ciudades fuera de Lima, las condiciones ambientales, y el estudio de la movilidad urbana son a la vez algunos de los vacíos de esta historiografía emergente y de los campos más promisorios para su crecimiento. Para terminar, presentamos tres artículos que contribuyen a estos nuevos horizontes temáticos.

### **CÓMO LA URBANIZACIÓN CAMBIÓ EL PERÚ: 1940-2023**

La transformación de un país de mayoría campesina a uno en que la mayoría de las personas vivía en ciudades tuvo efectos extraordinarios. Las desigualdades geográficas y la concentración económica se acentuaron. Como en el resto de América Latina, la pobreza urbana se masificó y se condensó en grandes focos que la convirtieron en un fenómeno más visible. Pese a que el estado peruano realizó algunos esfuerzos, por

<sup>2</sup> Jaramillo y Huamán 2020: 232.

lo general reactivos, para incorporar nuevos espacios y comunidades urbanas al tejido legal, esta nueva notoriedad no equivalía necesariamente a un aumento de su «legibilidad».<sup>3</sup> Vino, más bien, usualmente acompañada de un sentido permanente de crisis. Grandes espacios y comunidades pasaron a ser estigmatizados. Parte de la demonización de las llamadas «barriadas» y «pueblos jóvenes» pasaba por asociarlos con las costumbres y la cultura material de la sociedad rural. Aunque la precariedad y los problemas sociales eran innegables, esta asociación negativa era en gran medida un reflejo de los prejuicios y las ideas de las élites acerca de las poblaciones rurales y de una simplificación excesiva y poco precisa de la oposición entre los ámbitos rural y urbano.<sup>4</sup>

La migración cambió las ciudades, pero no en la dirección distópica que se le atribuía. Con el crecimiento impulsado por las grandes migraciones del campo a la ciudad, los vínculos e identidades de la vida agraria no desaparecieron, sino que se adaptaron a las formaciones socioespaciales urbanas y las transformaron.<sup>5</sup> Por lo demás, en contra de una tradición ideológica que enfatiza el carácter criollo de las ciudades peruanas, especialmente las de regiones litorales, estas en realidad fueron siempre habitadas por mayorías indígenas y de origen africano. La Lima colonial criolla fue una creación cultural cuyo éxito responde más a la capacidad de las élites de difuminar, en un contexto de profundas desigualdades, discursos autorreferenciales, ligados precisamente a sus propios temores racializados, que a un correlato demográfico.<sup>6</sup> Las olas migratorias de la segunda mitad del siglo XX reforzaron y renovaron formas de convivencia multiétnica que llevaban siglos en la práctica.<sup>7</sup>

El crecimiento urbano cambió también la política peruana. La urbanización del Perú fue un proceso plagado de conflictos y contradicciones. Estos cambios se produjeron de formas que a veces tardaron en ser completamente asimiladas y que a su vez influyeron en el crecimiento

<sup>3</sup> Matos Mar 1984. Sobre legibilidad, ver Scott 1998.

<sup>4</sup> Fischer 2014.

<sup>5</sup> Golte y Adams 1990.

<sup>6</sup> Cosamalón 1999; Méndez 1995.

<sup>7</sup> Montoya 2002.

urbano. Durante el gobierno autoritario de Manuel A. Odría (1948-1956), por ejemplo, la relación del dictador con las poblaciones de las llamadas «barriadas» y la expansión de la infraestructura urbana estuvieron entre las bases de su legitimidad política, en arreglos que se han convertido en ejemplos clásicos de las políticas urbanas clientelistas en América Latina.<sup>8</sup> Durante la década siguiente, el primer gobierno de Fernando Belaunde (1963-1968), eventualmente truncado por un golpe de Estado, orientó su agenda a dos prioridades paralelas: la modernización de las políticas de vivienda y la colonización de los territorios amazónicos del Perú. Ambas políticas fueron en buena medida intentos por encontrar alternativas al crecimiento urbano impulsado por las olas migratorias. Los proyectos de colonización en la selva pretendían ser válvulas de escape ante la presión en el campo en los Andes, y los proyectos de vivienda social intentaban canalizar el crecimiento urbano hacia modalidades bajo mayor control estatal y en formas consideradas más aceptables en los ideales urbanísticos de las élites gobernantes.<sup>9</sup>

El autoproclamado Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas de Juan Velasco Alvarado (1968-1975), acaso el más influyente del siglo XX peruano, centró gran parte de su discurso y praxis en transformar a través de una reforma agraria un país cada vez más urbano. El gobierno veía en la redistribución de tierras rurales el camino hacia una sociedad más justa, pero lo hacía precisamente cuando el campo dejaba de ser el centro demográfico del país y su importancia económica también decaía.<sup>10</sup> Por lo demás, algunos de los eventos que marcaron el destino del régimen y del de su sucesor, la llamada «Segunda fase» (1975-1980), fueron distintivamente urbanos. La invasión de Pamplona y la creación de Villa El Salvador en 1971 marcaron un momento bisagra en las políticas urbanas en el Perú, pero también en la relación entre la figura de Velasco y los sectores populares, e influyeron en el debilitamiento de un ala dura del régimen. La huelga policial de 1975 mostró un gobierno en plena decadencia, con fuerzas del orden fracturadas y dispuestas a dejar

<sup>8</sup> Collier 1978.

<sup>9</sup> Zapata Velasco 1995; Huapaya 2014.

<sup>10</sup> Cant 2021; Puente 2023.

desprotegida a la población civil o a reprimirla indiscriminadamente. Los paros generales de trabajadores en 1977 y 1978, concentrados en las principales ciudades del país, finalmente, marcaron el final de la Segunda fase y desembocaron en la convocatoria a elecciones generales, una Asamblea Constituyente y el regreso de los militares a los cuarteles.<sup>11</sup>

La guerra insurgente-contrainsurgente iniciada por Sendero Luminoso en 1980, otro proceso central de la historia del Perú reciente, partió de las premisas de la guerra campesina de inspiración maoísta. La guerra comenzó en Ayacucho, una de las regiones más rurales del país, y tuvo efectos particularmente —y deliberadamente— devastadores en el campo y sobre las poblaciones indígenas tradicionalmente asociadas con él.<sup>12</sup> Sin embargo, los orígenes y el desarrollo del conflicto armado interno no se entienden sin la urbanización fomentada por la reapertura de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (1959), las expectativas de modernización y la dislocación creadas durante estos procesos, el papel de las ciudades intermedias de la sierra y el rol estratégico atribuido a las ciudades por los propios actores del conflicto.

Algunos ejemplos de 1982, año en que se empezó a agudizar el conflicto, pueden ilustrar la importancia de que las ciudades tuvieron en su desarrollo. En marzo de aquel año, Sendero Luminoso organizó un ataque contra el penal de Huamanga, en el que escaparon docenas de presos senderistas. El suceso marcó un punto de inflexión en la evaluación del poder militar de la insurgencia senderista, que parecía tener control sobre la ciudad. Una de las presas que escapó aquel día, la joven Edith Lagos, murió en combate en setiembre. Su funeral multitudinario en la ciudad generó una imagen poderosa acerca de la capacidad de convocatoria de Sendero.<sup>13</sup> Cuando, en enero de 1983, el segundo gobierno de Fernando Belaunde (1980-1985) cedió el control político-militar sobre algunas provincias de Ayacucho a las Fuerzas Armadas, la recepción hostil que recibieron los dos mil miembros del Ejército y la Marina

<sup>11</sup> Valladares Quijano 2005; Valladares Quijano 2013.

<sup>12</sup> Comisión de la Verdad y Reconciliación 2003; La Serna 2012; Rénique y Lerner 2019.

<sup>13</sup> Caro Cárdenas 2006; Guerrero 2006.

que ingresaron a Huamanga y otras ciudades de Ayacucho acentuaron aún más la percepción oficial sobre la gravedad del conflicto y sobre la popularidad de la insurgencia. Esta visión fue la base de una estrategia contrainsurgente basada en la desconfianza militar hacia la población civil, que marcó el derrotero inicial de la guerra más allá de los límites de las ciudades ayacuchanas.<sup>14</sup>

De modo más general, como ha mostrado la investigación en curso del historiador Willie Hiatt, el objetivo más común de los atentados de Sendero con explosivos fueron las torres eléctricas de alta tensión: el propósito era causar interrupciones y terror en las zonas urbanas, como parte de la estrategia maoísta de «cercar la ciudad».<sup>15</sup> De acuerdo con Nelson Manrique, historiador peruano que participó de entrevistas con Abimael Guzmán, el líder senderista más de una vez se refirió como una de las grandes influencias para su estrategia a uno de los libros de juventud del gran historiador Jorge Basadre, *La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú*, un ensayo sobre las relaciones económicas, políticas y culturales entre el campo y la ciudad, y sobre el papel particular de las masas urbanas, desde las civilizaciones andinas prehispánicas hasta el período que, años más tarde, el propio Basadre bautizaría como la «República Aristocrática».<sup>16</sup>

En las últimas tres décadas, las ciudades peruanas fueron el escenario de una nueva reestructuración económica. Se abrieron nuevos espacios de consumo, y las lógicas del mercado entraron con mayor fuerza a los servicios y la infraestructura urbana, así como a las políticas públicas de vivienda.<sup>17</sup> En este período, además, se registró una nueva tendencia demográfica: el crecimiento se concentró más en las ciudades intermedias que en Lima.<sup>18</sup> La década de 1990 inició como un período de aparente

<sup>14</sup> Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú 2010: 48.

<sup>15</sup> Hiatt 2022; Ascencios 2017.

<sup>16</sup> Manrique 2007: 16; Basadre 1980.

<sup>17</sup> Joseph A. et al. 2008; Fernández-Maldonado 2008; Fernández-Maldonado y Brede-noord 2010; Torres y Ruiz-Tagle 2019.

<sup>18</sup> Instituto Nacional de Estadística e Informática 1993; Instituto Nacional de Estadística e Informática 2017.

despolitización forzada, con una vida política urbana atrapada entre las fuerzas represivas del gobierno autoritario de Alberto Fujimori (1990-2000), la violencia política de Sendero Luminoso, y una ola de crecimiento económico importante pero caracterizada por la precarización típica de las reformas neoliberales.<sup>19</sup> A mediano plazo, la polarización entre ciudades y campo, y entre Lima y el resto del país, se terminó por agudizar. Esto se hizo visible tanto en desigualdades económicas como en filiaciones políticas. Los resultados electorales de 2021 y la crisis política de 2023 pueden ser leídas, en parte, en relación con estos procesos sociales vinculados al carácter cambiante de la urbanización.

Al mismo tiempo, no es posible entender lo que ocurre en la ciudad sin prestarle atención al campo, y viceversa. La intensificación de la extracción de recursos en el marco de la globalización y el capitalismo avanzado han acercado a la ciudad al campo o, visto de otro modo, han acentuado la subordinación de este al poder urbano. Para entender la concentración de la riqueza y el crecimiento económico en Lima, es indispensable considerar sus vínculos con las zonas rurales donde se produce o se extrae gran parte esa riqueza: muchas de las empresas de los sectores minero y agroindustrial, dos de los principales motores del crecimiento económico peruano en el siglo XXI, tienen sus oficinas centrales en la capital. Las demandas productivas de las ciudades influyen en el mundo rural. Los mercados de las ciudades consumen productos del campo, pero también envían productos manufacturados que se distribuyen por todo el territorio a través de mercados regionales y de redes de transportes y de relaciones comerciales articuladas en nodos urbanos. Así, la influencia de la urbanización en el territorio peruano se suma al proceso global de urbanización extendida, «sin exterior», en la cual el campo y la ciudad se constituyen mutuamente.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Burt 2011.

<sup>20</sup> Brenner y Schmid 2015; Cronon 1996.

**APROXIMACIONES ACADÉMICAS A LA URBANIZACIÓN DEL PERÚ**

Las ciencias sociales contemporáneas capturaron aspectos importantes de los procesos de las distintas etapas de la explosión urbana peruana. Ya en la década de 1950, el antropólogo José Matos Mar y el arquitecto Adolfo Córdova registraron los primeros asentamientos creados como producto de una migración acelerada que el Estado no fue capaz de absorber con la provisión de servicios urbanos y vivienda adecuados.<sup>21</sup> Hasta ese momento, la política institucional estatal no consideraba a las llamadas *barriadas* como una solución al problema de la vivienda, sino como un síntoma de crisis y como un problema social en sí mismo, que debía ser erradicado o limitado. Esto empezó a cambiar en la siguiente década. En 1961, se aprobó la Ley de Barrios Marginales, que promovía que el Estado brindase espacios para la autoconstrucción.<sup>22</sup> Durante la misma década, arquitectos como John Turner y Eduardo Neira escribían sobre el potencial de la autoconstrucción y el trabajo colectivo comunal para mejorar las condiciones materiales de los nuevos pobladores urbanos.<sup>23</sup> Estas visiones competían con perspectivas mucho más negativas acerca del crecimiento urbano. En paralelo al auge de la literatura acerca de la construcción y gestión de los nuevos espacios urbanos por los propios habitantes, que tenía un cariz notablemente optimista sobre las posibilidades de la urbanización, el sociólogo Aníbal Quijano, que más tarde adquiriría fama internacional por su teorías acerca del colonialismo, escribía acerca del proceso de urbanización peruano, con las *barriadas* como elemento preponderante, como la manifestación problemática de procesos de desarrollos dependientes, que, por lo tanto, no podrían cambiar sin otras transformaciones estructurales.<sup>24</sup>

Durante los años siguientes, la ciudad adquirió prominencia en círculos políticos y académicos. Científicos sociales de diversas orientaciones se embarcaron en debates sobre temas específicos relacionados

<sup>21</sup> Matos Mar 1978; Córdova 1958.

<sup>22</sup> Ministerio de Justicia 1961.

<sup>23</sup> Turner 1965; Turner 1968; Huapaya 2015.

<sup>24</sup> Quijano 1968.

con el proceso de urbanización. Una rama de los estudios se enfocó en entender cómo el proceso de urbanización acelerada impactó en el acceso y los mercados de suelo urbano y vivienda.<sup>25</sup> Otra serie de perspectivas enfatizó los cambios culturales y la aparición de nuevas identidades urbanas.<sup>26</sup> Los cambios políticos asociados con el proceso urbano, en relación con el desarrollo del clientelismo, pero también de formas de hacer política capaces de obligar al Estado a adaptarse a los tiempos, fueron objeto de algunos de los estudios más influyentes.<sup>27</sup> Un ámbito de investigación muy productivo fue el estudio de las nuevas ideas acerca de la ciudad, con particular interés por la concepción de las barriadas.<sup>28</sup> Temas más acotados, como las transformaciones en el sistema de transporte, también recibieron atención.<sup>29</sup> Finalmente, se produjeron también ensayos que discutían los rasgos de la transformación urbana en términos más amplios, con énfasis en lo espacial.<sup>30</sup>

Más recientemente, las discusiones académicas se han enfocado en procesos de reestructuración urbana, a veces interrelacionados entre sí, que transforman el tejido espacial, las relaciones económicas, y el funcionamiento cotidiano de la vida urbana en el Perú, con especial énfasis en Lima. Un punto inicial entre estos estudios ha sido la exploración de nuevas centralidades y los cambios socioespaciales ligados a ellas.<sup>31</sup> Las nuevas formas de segregación urbana surgidas durante esos procesos es otro fértil campo de estudio.<sup>32</sup> Una serie de contribuciones ha investigado la introducción de lógicas de mercado en la gobernanza de la infraestructura, los servicios y el espacio público.<sup>33</sup> Por último,

<sup>25</sup> Riofrío 1978; Rodríguez 1972.

<sup>26</sup> Degregori, Blondet, y Lynch 1986; Golte y Adams 1990.

<sup>27</sup> Collier 1978; Matos Mar 1984; Stokes 1995.

<sup>28</sup> Calderón Cockburn and Maquet 1990; Mangin 1967; Huapaya 2015; Turner et al. 1969.

<sup>29</sup> Uzzell 1987; Cantuarias Acosta 1998.

<sup>30</sup> Muñoz Gurmendi 1991; Deler 1975; Córdova Aguilar 1989.

<sup>31</sup> Chion 2002; Gonzales de Olarte and Segura 2012; Vega Centeno et al. 2019; Bensús 2018.

<sup>32</sup> Bensús 2012; Joseph A. et al. 2008; Ploger 2007; Pereyra 2006.

<sup>33</sup> Lozada Acosta 2018; Takano 2017; Fernández-Maldonado 2008.

retomando un tema clásico, diversos autores han examinado el estado reciente o actual del hábitat popular.<sup>34</sup>

Las aproximaciones desde perspectivas históricas también han capturado la importancia de esta transición urbana. En las últimas décadas, desde la historia, la sociología histórica y otras disciplinas, se han presentado interpretaciones de largo plazo sobre aspectos políticos, culturales y espaciales de la urbanización, así como volúmenes colectivos de ensayos que abordan algunos de sus elementos centrales.<sup>35</sup> En conjunto, estos trabajos contribuyen a la formación de una historiografía urbana sobre el Perú contemporáneo. Presentan hipótesis de largo alcance sobre la trayectoria del proceso de urbanización y abren la posibilidad de crear nuevos campos de investigación acerca de fenómenos específicos: así, por nombrar solo algunos, las formas de socialización, las industrias culturales, las actividades económicas y prácticas «informales», y la historia del planeamiento.

Esta nueva historiografía del Perú urbano tiene aún ciertas limitaciones. Por un lado, en una problemática similar a la de los pasos iniciales de la historia urbana de las últimas décadas acerca de América Latina, las historias urbanas a menudo son escritas por historiadores que se especializan en otros subcampos, como la historia regional, la historia económica o la historia social.<sup>36</sup> En tal sentido, son más historia *en las ciudades* que historias *de las ciudades*. Los diálogos, por lo tanto, suelen estar ligados a aquellos otros subcampos, y no necesariamente a una historiografía propiamente urbana. Algo similar ocurre con la historia escrita por académicos de otras disciplinas, como la arquitectura, la sociología o la antropología, que generan discusiones dentro de sus disciplinas y se manejan dentro sus marcos conceptuales.<sup>37</sup> Sin embargo, en las últimas dos décadas, se ha ido formando una historiografía urbana latinoameri-

<sup>34</sup> Dammert Guardia, Robert, and Vega Centeno 2017; Dammert Guardia 2018; Torres and Ruiz-Tagle 2019.

<sup>35</sup> Calderón Cockburn 2005; Ludeña 2006; Ludeña 2004; Martuccelli 2000; Fernández Maldonado 2014; Panfichi y Aguirre 2014.

<sup>36</sup> Armus and Lear 1998.

<sup>37</sup> Almandoz 2003.

cana.<sup>38</sup> En el caso peruano, publicaciones recientes de historiadores, en diálogo con algunos trabajos clásicos, están contribuyendo a la formación de una historiografía urbana sobre el Perú.<sup>39</sup> Aun así, otra limitación importante, indesligable de las características del propio proceso de urbanización peruana y de las formas en que el centralismo reproduce desigualdades regionales, es que el énfasis sigue estando en Lima.

Las historias urbanas que buscan cubrir al Perú en conjunto suelen enfocarse en cuestiones políticas, como las relaciones entre Estado y ciudadanos, la historia de los movimientos políticos, y procesos de autoritarismo y democratización, o en la historia de las ideas urbanas y arquitectónicas y su aplicación.<sup>40</sup> Estos enfoques están relacionados con algunas de las particularidades de la historia urbana peruana. Una característica inusual del caso peruano fue que las élites políticas se esmeraron desde muy temprano en cooptar políticamente desde el gobierno a las nuevas poblaciones urbanas y a su potencial en tanto movimientos sociales. Lo hicieron mediante distintos mecanismos y con distintos grados de éxito, pero existe una gran continuidad desde la década de 1940. Igualmente inusual fue que también desde muy temprano se reformularon las ideas urbanísticas que aceptaron a la autoconstrucción como parte legítima de la urbanización. La presencia en el Perú de John F. C. Turner, uno de los pioneros de esta perspectiva y una figura de talla internacional, contribuyó para esta aparente apertura, que, en cualquier caso, trascendió las divisiones temporales y políticas usuales. Dos ejemplos de la historia política pueden ilustrar esta apertura a integrar la ciudad autoconstruida: en las antípodas ideológicas, las campañas de formalización del Sistema Nacional de Movilización Social (SINAMOS) de Velasco y el programa neoliberal de Hernando de Soto se basaron en la misma flexibilidad para adaptar la ciudad legal a la ciudad física, largamente creada «desde abajo».<sup>41</sup>

<sup>38</sup> Martínez 2019.

<sup>39</sup> Abad Carrasco 2021; Cosamalón 2018; Zapata Velasco 1996.

<sup>40</sup> Collier 1978; Schönwälder 2002; Burt 2006; Stokes 1995; Matos Mar 1984; Kozak 2016; Gyger 2019.

<sup>41</sup> Fernández-Maldonado 2015; Gyger 2019.

En estas aproximaciones, por lo general orientadas a lo político o a la historia de las ideas arquitectónicas y urbanas, la gran mayoría de la investigación de campo o de archivo está basada en Lima. Este sesgo, nuevamente, tiene que ver con las características propias de una urbanización centralista, que generaron comprensiblemente atención sobre la principal ciudad, pero también con algunas de sus consecuencias concretas. Por ejemplo, la documentación sobre Lima ha sido muchas veces más abundante y accesible que aquella sobre otras ciudades; y las universidades y otros centros de producción de investigaciones avanzadas con recursos han estado en gran medida concentrados en Lima. Debido a los dos aspectos anteriores, se han creado a lo largo del tiempo redes que han facilitado la investigación urbana en esta ciudad en desmedro de muchas otras.

Los temas de las historias que se enfocan en ciudades específicas varían por época y por ciudad. En Lima, el proceso y el momento más estudiado es el proceso de urbanización acelerada de 1950 en adelante. Sobre este tema, buena parte de las investigaciones más influyentes se ha centrado los cambios en la estructura urbana, especialmente la formación de barriadas.<sup>42</sup> Otros trabajos de alcance general se han centrado en las políticas urbanas que acompañaron y moldearon el proceso.<sup>43</sup> En la misma línea de estudios que han buscado generalizar comportamientos políticos urbanos, algunos trabajos han abarcado cuestiones políticas en un sentido más amplio: el populismo, el clientelismo y la resolución de conflictos políticos.<sup>44</sup> También hay estudios sobre barrios específicos, enfocados principalmente en los movimientos sociales alrededor del acceso al suelo y a la vivienda.<sup>45</sup> El contexto del conflicto armado interno ha sido propicio para estudiar estas dinámicas.<sup>46</sup> Sobre urbanización acelerada también se han publicado estudios que se enfocan en diná-

<sup>42</sup> Córdova Aguilar 1989; Deler 1975; Ludeña 2006; Driant 1991.

<sup>43</sup> Calderón Cockburn 2005; Kahatt 2015; Torres, Perleche, y Aiquipa 2021; Riofrío 1978.

<sup>44</sup> Abad Carrasco 2021; Collier 1978; Stokes 1995; Dietz 2019; Dietz 1998.

<sup>45</sup> Arévalo T 1997; Blondet 1991; Poloni 1987; Pomar Ampuero 1997; Zapata Velasco 1996; Dosh 2010.

<sup>46</sup> Burt 1998; Blondet 1996.

micas culturales y sociales. Se ha prestado especial interés a los nuevos habitantes urbanos, que venían de ciudades más pequeñas o de zonas rurales, y que reprodujeron y adaptaron mecanismos socioculturales y crearon nuevas identidades.<sup>47</sup>

Dos temas que han recibido atención son las dinámicas de género y la historia de las enfermedades. Dentro de la primera vertiente, existe un corpus importante de trabajos historiográficos acerca de épocas anteriores, especialmente en relación con el papel de las mujeres, y diversas formas de exclusión en su contra, en la esfera pública, tanto en sentido espacial como conceptual.<sup>48</sup> Para el período posterior a 1940, buena parte de los trabajos tienden aún a provenir de otras disciplinas. Particularmente importantes han sido los trabajos que han enfatizado los nuevos espacios que la ciudad autoconstruida ha demandado y propiciado para las mujeres en tanto agentes sociales y políticos organizados.<sup>49</sup> En líneas generales, tanto la historia de las mujeres como la historia del género de modo más amplio son campos cuyo enorme potencial para entender la urbanización del Perú aún no se ha desarrollado del todo.

En cuanto a las enfermedades, las propias características del crecimiento urbano de la segunda mitad del siglo pasado propiciaron mayor atención a la situación sanitaria de las ciudades. Esto ha coincidido con el despegue de la historia de la salud como un ámbito importante de la producción académica sobre el Perú. Como es usual en esta temática, los episodios de emergencias sanitarias —que suelen producir abundantes documentos— han merecido especial atención y han contribuido a iluminar procesos sociales y políticos más amplios. Es el caso de la

<sup>47</sup> Degregori, Blondet, y Lynch 1986; Golte y Adams 1990; Panfichi y Aguirre 2014; Uriarte 2002. Aunque están fuera del ámbito temporal de este ensayo, es importante mencionar que los aspectos sociales y culturales también han sido estudiados durante la modernización urbana de las primeras décadas del siglo XX. Para dicha época también se han considerado aspectos ambientales, particularmente en relación con las enfermedades. Véase Panfichi y Portocarrero S. 2004; Quispe 2020; Cueto 2009; Cueto 1991; Palma and Ragas 2018; Parker 2002; Ludeña 2014.

<sup>48</sup> Por ejemplo, Mannarelli 1999; Del Aguila Peralta 1997; Muñoz Cabrejo 2001, Drinot 2022.

<sup>49</sup> Blondet 1991, Alcalde 2020.

epidemia de cólera de 1991, que ha servido como prisma para analizar la difícil situación socioeconómica del Perú y especialmente de sus ciudades en el contexto durante la crisis generalizada y el ajuste estructural del gobierno de Alberto Fujimori, así como las estrategias de legitimación política del régimen neoliberal.<sup>50</sup> Dado el extraordinario impacto de la pandemia de COVID-19 en el Perú urbano, no es de extrañar que los historiadores comiencen a escribir acerca de este proceso, de final no del todo definido, a modo de historia del presente.<sup>51</sup>

Fuera de Lima, la historia urbana ha estado muy ligada a la historia regional. De acuerdo con la historiadora Susana Aldana, en una revisión acerca de la historiografía regional peruana, las historias locales comúnmente han surgido como formas de «historia oficial» *local*, en respuesta al centralismo de la historia percibida como oficial y escrita desde Lima. Se trata, por lo tanto, de afirmar la validez de la historia de la región.<sup>52</sup> A la vez, estas historias locales producen historias nacionales a partir de las experiencias locales. Aldana añade que una proporción importante de la historia regional se ha enfocado en épocas prehispánicas, en parte debido a que se busca en dicho período los orígenes de la identidad regional.<sup>53</sup> Es posible que el esmero por crear ciudades atractivas para el turismo haya ayudado a impulsar este tipo de identidades urbanas. En algunos casos, las historias regionales se presentan como historias generales, y buscan presentar un recuento de largo plazo de la ciudad en general, a menudo en relación con su región, enfatizando la herencia prehispánica o algún elemento cultural que las distingue de otras regiones.<sup>54</sup> En ciudades de gran densidad histórica, marcadas por la importancia de identidades indígenas, los trabajos contemporáneos por lo general se han enfocado en temas culturales y han sido realizados desde la antropología histórica.

<sup>50</sup> Cueto 2022 [1997], capítulo 5; Reyna y Zapata 1991.

<sup>51</sup> Lossio 2021.

<sup>52</sup> Aldana 2002: 93.

<sup>53</sup> *Ib.*: 94.

<sup>54</sup> Zevallos Quiñones 1995; Gonzales Carré, Urrutia, y Gutiérrez 2020; Moya Espinoza 2003; Del Busto Duthurburu 2004; Neira Avendaño et al. 1990; Gutiérrez, M, and B 1992; Bazán y Condori 2018; Herrera 1981; Santisteban, Soriano, y Ravines 1985; Villanueva Urteaga 1975.

En Cusco, la formación y politización de identidades étnicas y regionales ha sido objeto de contribuciones valiosas.<sup>55</sup> En Chachapoyas, se ha estudiado las relaciones entre el Estado central, las élites periféricas y los sectores subalternos.<sup>56</sup>

En otros casos, los estudios se enfocan en procesos específicos por los que pasaron las ciudades. Por ejemplo, hay estudios sobre el impacto de los terremotos en ciudades de Ancash y en Arequipa.<sup>57</sup> Sobre esta última, también hay estudios acerca de los movimientos sociales urbanos contemporáneos y, más recientemente, una tesis universitaria acerca de la construcción de programas de vivienda social.<sup>58</sup> El caso de Tacna merece una mención especial: debido a la importancia de la Guerra del Pacífico y sus largas secuelas, el período 1883-1929 ha sido abordado por la historiografía chilena, especialmente acerca de la relación entre el Estado chileno y dicha ciudad mientras fue parte de la República de Chile.<sup>59</sup> Con todo, siguiendo a Aldana, las historias regionales, en contextos en que hay pocas escuelas de historia, recursos, y foros para la crítica académica especializada, pero en los que abundan el orgullo regional y la crítica al centralismo limeño, son muchas veces más celebratorias que académicamente rigurosas. Contienen información y aproximaciones iniciales de enorme valor, pero tienden a presentarse como más preocupadas por exaltar la historia local que por interrogar críticamente los problemas del pasado.<sup>60</sup>

De modo general, la historia urbana del Perú, pese a las importantes contribuciones reseñadas, y otras que escapan al marco temporal posterior a 1940, tiene aún algunos vacíos que merecen mayor atención. Aunque las posibilidades son inagotables, una agenda de investigación centrada en tres ejes permitiría iluminar aspectos fundamentales del

<sup>55</sup> De la Cadena 2000; Calvo 2018.

<sup>56</sup> Nugent 1994.

<sup>57</sup> Clarke 2015; Oliver-Smith 1986.

<sup>58</sup> Durand 1979; Málaga Montoya 2020.

<sup>59</sup> Díaz Aguad and Pizarro Pizarro 2005; Díaz Araya 2004; Barrios Arenas 2006; Díaz Araya 2019; Maubert and Pizarro 2022; Miranda Wilson 2016; Palma and Maubert 2021; Pizarro Pizarro and Lara 2020.

<sup>60</sup> Véase también sobre el tema, con una discusión sobre el Cusco, Glave 1980.

proceso peruano de urbanización y entablar diálogos productivos con la historiografía urbana de América Latina. En primer lugar, aun con distintas olas de trabajos acerca de la informalidad, las políticas urbanas y otros temas, hace falta una línea de investigación más robusta que conecte explícitamente la historia política, intelectual, y espacial de las ciudades. Hay espacio aún para trabajos que analicen los modos en que las relaciones de poder, la forma urbana, y las ideas y técnicas para comprender el espacio se han influenciado entre sí para crear regímenes políticos y espaciales. Esta línea, además, tiene el potencial de integrar procesos locales, nacionales y transnacionales. Esta fue una dimensión crucial de algunos de los trabajos pioneros de la historia urbana peruana, pero que ha sido relegada en décadas recientes. La globalización del período posterior a 1940 hace especialmente necesario examinar el papel de factores transnacionales en las dinámicas urbanas locales.<sup>61</sup>

Un segundo eje de enorme potencial es el de la perspectiva de la historia ambiental, uno de los campos de mayor desarrollo reciente en la historia acerca de América Latina. Los historiadores de la región han comenzado a volcarse hacia las ciudades como espacios clave para entender los procesos de transformación ambiental y, a la vez, los procesos ambientales como elementos centrales dentro del proceso de urbanización. Historiadores de diversas urbes de la región han publicado trabajos sobre temas como las bases ecológicas de los espacios urbanos, las transformaciones socioambientales causadas por las ciudades en ecosistemas circundantes, las condiciones cambiantes de los ambientes construidos, el papel de las especies no-humanas en la vida urbana, y los desastres «naturales» en las ciudades.<sup>62</sup> Todos estos temas, y muchos más, son aún poco estudiados en el contexto del Perú de la segunda mitad del siglo XX, y podrían aportar enormemente a la comprensión de la urbanización del Perú.<sup>63</sup> Se trata de temas, además, que tienen el potencial de conectar la producción y divulgación del conocimiento histórico con algunos de los aspectos que

<sup>61</sup> Velasco 2015; Maricato 2014; Holston 2009; Davis 1994; McCann 2014.

<sup>62</sup> Candiani 2014; Vitz 2018; Sedrez 2004; Duarte 2005.

<sup>63</sup> Algunos de estos temas han sido estudiados para otros períodos y desde otras disciplinas. Véase por ejemplo Bell 2015.

merecen más urgente atención en una sociedad especialmente vulnerable a los cambios ambientales causados por el calentamiento global.

El tercer campo que debería recibir mayor atención es el de la historia de la movilidad urbana y de sus condicionantes y efectos sociales. La densidad humana y de recursos es una característica crucial del orden urbano, pero, en la práctica, la lejanía o cercanía dependen de la organización de los sistemas de transportes. A su vez, estos sistemas están relacionados con el conjunto de la economía política urbana, con tradiciones culturales, y con procesos técnicos y ambientales. La movilidad tiene un papel estructurante en la vida urbana. La historia del transporte en las ciudades de América Latina ha recibido atención especialmente en relación con procesos tempranos como la introducción del tranvía, pero, igual que en el caso de las ciudades peruanas, se trata de un tema que apenas comienza a ser estudiado en relación a la América Latina urbana durante la segunda mitad del siglo. Se trata de una época con un potencial especialmente rico para el análisis histórico, ya que la movilidad es inseparable de la hegemonía del automóvil y de los regímenes energético, espacial y sociocultural creados a su alrededor; de la formación de desigualdades espaciales de largo aliento, muchas veces vinculados con gran infraestructura pero también con tradiciones de planeamiento; y con las grandes migraciones, la «informalidad», y, en general, las formas en que los sectores populares se han ido adaptando a las condiciones cambiantes de la ciudad y que, a la vez, la han moldeado «desde abajo».<sup>64</sup>

Los ensayos reunidos en este dossier de la revista *Histórica* contribuyen a llenar algunos de estos vacíos. El artículo de Lisa Covert estudia las reacciones al terremoto que destruyó gran parte de las viviendas de la ciudad de Cusco en mayo de 1950. A través de los estudios y debates nacionales y transnacionales, en particular de una encuesta realizada en las barriadas de la ciudad en 1959, y de las políticas implementadas tras el terremoto, Covert muestra que Cusco se convirtió en un centro de innovación para repensar las políticas urbanas nacionales e incluso hemisféricas, en tanto núcleo urbano clave para las culturas indígenas de

<sup>64</sup> Miller 2018. Véanse los ensayos en Chastain 2014.

las Américas. Pese al optimismo y a las grandes ambiciones, las políticas adoptadas por la tecnocracia emergente hicieron muy poco por mejorar las condiciones de su población más pobre, que se multiplicó debido a la crisis económica y ambiental de la sociedad rural cusqueña. En medio de planes, discursos, y obras que apuntaban a convertir a Cusco en un centro de modernidad urbana para las Américas indígenas, los pobres urbanos, de mayoría indígena, siguieron careciendo de acceso a servicios básicos. Covert contrasta la retórica y las políticas destinadas a zonas mesocráticas con aquellas destinadas a diversas barriadas cusqueñas. La imagen que resulta refleja una fórmula reconocible, pero muy poco estudiada para el Perú fuera de Lima: las políticas urbanas, escudadas en el entusiasmo por la autoconstrucción, dejaron de lado a las poblaciones más pobres de la ciudad y contribuyeron a normalizar y acentuar desigualdades sociales urbanas inseparables de clivajes étnicos.

Lucía Luna-Victoria reconstruye el proceso político de la formación del barrio de Huaycán, al Este de Lima, en 1983. Huaycán está ubicado en una zona estratégica, entre las zonas de gran tradición obrera y sindical de Lima y la entrada a la sierra central, región agrícola y minera crucial para la capital, y su punto de encuentro con el resto del interior del país. Luna-Victoria muestra que la creación de este distrito durante el gobierno municipal de la Izquierda Unida representó un hito en las relaciones entre los ciudadanos urbanos de barrios periféricos y el Estado. Mediante su actuación política y con la intermediación de diversos actores, los sectores populares lograron que sus ideas y proyectos urbanísticos y comunitarios fueran integrados a las políticas públicas. A través de documentos de archivos y entrevistas, el artículo muestra que Huaycán fue un campo de disputa para las diversas facciones que se enfrentaron por la hegemonía en la agitada vida política de Lima y el Perú a mediados de la década de 1980: en invasiones, procesos electorales, congresos, movilizaciones pacíficas, demostraciones armadas y batallas campales, grupos desde los ocupantes originales hasta invasores, miembros de la Izquierda Unida, apristas, senderistas, emerretistas y otros compitieron por liderar y moldear la política urbana popular. El trabajo sitúa a la periferia urbana en el centro de la historia política peruana.

El estudio de William Boose parte de la observación de que un millón de conductores de triciclos motorizados utilizados para el transporte urbano de pasajeros trabajan en el Perú. Existe una relación entre la falta de conocimiento acerca de la trayectoria histórica de los «mototaxistas» (en Iquitos, «motocarristas») y de la falta de categorías para entender su lugar en la ciudad. Hasta el momento, se les ha caracterizado mediante binarios excluyentes y definiciones negativas: un medio de transporte prohibido en los barrios llamados «modernos» de Lima, que es, sin embargo, omnipresente e indispensable para el funcionamiento de la mayor parte de ciudad y en buena parte de las otras ciudades del país, y una fuente de trabajo e identidad, muchas veces completamente «formal». Enfocándose en Iquitos, ciudad de origen de los «motocarros» en el Perú, y en Lima, Boose sugiere pensar la urbanización peruana desde la perspectiva de los propios conductores. Sobre la base de entrevistas, documentación oficial, y publicaciones en la prensa, en diálogo crítico con estudios urbanos sobre el Perú y sobre el transporte en el Sur Global, el artículo demuestra, sin romantizar situaciones muchas veces precarias, que la economía, la materialidad y las ideas de los trabajadores de este sector clave de la movilidad urbana desafían conceptos convencionales sobre el funcionamiento de las ciudades peruanas. Las trayectorias históricas, cotidianas e ideológicas de los mototaxistas diluyen las divisiones entre la ciudad formal y la informal, moderna y no moderna, y entre Lima y el resto de las ciudades peruanas.

En suma, los textos contribuyen a ubicar el crecimiento urbano dentro de procesos sociales, políticos e intelectuales más amplios; descentran Lima dentro de esta literatura; introducen temas como los desastres naturales y su relación con la pobreza urbana y las políticas de vivienda; y abordan la movilidad urbana y sus vínculos con las nociones de modernidad e informalidad. Esperamos que contribuyan a fomentar el diálogo acerca de estos y otros temas indispensables para entender cómo el Perú se convirtió a partir de mediados del siglo veinte en un país de ciudades.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Abad Carrasco, Abraham Samuel. 2021. *Estado, capitalismo e inicios del problema de la vivienda en Lima. La formación de Ciudad de Dios*. Lima: Editorial Ande.
- Alcalde, María Cristina. 2010. *The Woman in the Violence: Gender, Poverty, and Resistance in Peru*. Nashville: Vanderbilt University Press.
- Aldana, Susana. 2002. «La otra historia: la historia regional». *Histórica*. Volumen 26, número 1: 83-125.
- Almandoz, Arturo. 2003. «Historiografía urbana en Latinoamérica: del positivismo al postmodernismo». *Diálogos*. Volumen 7, número 1: 117-156.
- Arévalo T., Pedro. 1997. «Huaycán Self-Managing Urban Community: May Hope Be Realized». *Environment and Urbanization*. Volumen 9, número 1: 59-80.
- Armus, Diego y John Lear. 1998. «The Trajectory of Latin American Urban History». *Journal of Urban History*. Volumen 24, número 3: 291-301.
- Asencios, Dynnik. 2017. *La ciudad acorralada: jóvenes y Sendero Luminoso en Lima de los 80 y 90*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Barrios Arenas, Marbet. 2006. «Arica y Tacna: Ciudadanía en tiempos de conflicto (1880-1929)». *Diálogo Andino. Revista de Historia, Geografía y Cultura Andina*. Número 28: 63-80.
- Basadre, Jorge. 1980. *La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú*. Tercera Edición. Lima: Mosca Azul.
- Bell, Martha G. 2015. «Historical Political Ecology of Water: Access to Municipal Drinking Water in Colonial Lima, Peru (1578–1700)». *The Professional Geographer*. Volumen 67, número 4: 504-526.
- Bensús, Viktor. 2012. «Ideología de la inseguridad y segregación en el espacio público en Lima Metropolitana: el caso de la gestión 2007-2010 en Miraflores». *Debates en Sociología*. Número 37: 77-108.
- Bensús, Viktor. 2018. «Densificación (no) planificada de una metrópoli. El caso del área metropolitana de Lima 2000-2014». *Revista INVI*. Volumen 33, número 92: 9-51.
- Blondet, Cecilia. 1991. *Las mujeres y el poder: una historia de Villa El Salvador*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Blondet, Cecilia. 1996. «In No-Man's Land: Poor Women's Organizations and Political Violence in Lima's Neighbourhoods». En Friedmann, John, Rebecca Abers y Lilian Autler (eds.). *Emergences: Women's Struggles for Livelihood in Latin America*. Los Ángeles: Latin American Center Publications University of California, 79-90.
- Brenner, Neil, y Christian Schmid. 2015. «Planetary Urbanization». En Brenner, Neil (ed.). *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlín: JOVIS, 160-163.

- Burt, Jo-Marie. 1998. «Shining Path and the “Decisive Battle” in Lima’s Barriadas: The Case of Villa El Salvador». En Stern, Steve J. (ed.). *Shining and Other Paths. War and Society in Peru, 1980-1995*. Durham y Londres: Duke University Press, 267-306.
- Burt, Jo-Marie. 2006. «Contesting the Terrain of Politics: State-Society Relations in Urban Peru, 1950-2000». En Drake, Paul W. Drake y Eric Hershberg (eds.). *State and Society in Conflict: Comparative Perspectives on Andean Crises*. Pittsburgh: The University of Pittsburgh Press, 220-256.
- Burt, Jo-Marie. 2011. *Violencia política y el autoritarismo en el Perú: bajo la sombra de Sendero y la dictadura de Fujimori*. Segunda edición. Lima: Instituto de Estudios Peruanos; Asociación Servicios Educativos Rurales; Equipo Peruano de Antropología Forense.
- Calderón Cockburn, Julio. 2005. *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Calderón Cockburn, Julio, y Paul Maquet. 1990. *Las ideas urbanas en el Perú (1958-1989)*. Lima: CENCA - Instituto de Desarrollo Urbano.
- Calvo, Rossano. 2018. *El cusqueñismo: ideología, imaginario e identidad en la ciudad del Cusco (siglos XX-XXI)*. Cusco: Rossano Calvo Calvo.
- Candiani, Vera. 2014. *Dreaming of Dry Land: Environmental Transformation in Colonial Mexico City*. Redwood City: Stanford University Press.
- Cant, Anna. 2021. *Land without Masters: Agrarian Reform and Political Change under Peru’s Military Government*. Austin: University of Texas Press.
- Cantuarías Acosta, Ricardo. 1998. «El transporte en Lima del virreinato a la república». *Boletín del Instituto Riva-Agüero*. Número 25: 107-129.
- Caro Cárdenas, Ricardo. 2006. «Ser mujer, joven y senderista: memorias de género y pánico moral en las percepciones del senderismo». *Allpanchis*. Volumen 38, número 67: 125-156.
- Chastain, Andra B. 2014. «Moving the Masses: Toward a History of Public Transport in Postwar Latin America». *Mobility in History*. Volumen 5, número 1: 89-95.
- Chion, Miriam. 2002. «Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Volumen 28, número 85: 71-87.
- Clarke, Nathan. 2015. «Revolutionizing the Tragic City: Rebuilding Chimbote, Peru, after the 1970 Earthquake». *Journal of Urban History*. Volumen 41, número 1: 93-115.
- Collier, David. 1978. *Barriadas y élites de Odría a Velasco*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Comisión de la Verdad y Reconciliación (Perú). 2003. *Informe final. Volumen IV*. Lima: Comisión de la Verdad y Reconciliación.

- Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú. 2010. *En honor a la verdad. Versión del Ejército sobre su participación en la defensa del sistema democrático contra las organizaciones terroristas*. Lima: Ejército del Perú.
- Córdova, Adolfo. 1958. *La vivienda en el Perú: estado actual y evaluación de las necesidades*. Lima: Comisión para la Reforma Agraria y la Vivienda.
- Córdova Aguilar, Hildegardo. 1989. «La ciudad de Lima: su evolución y desarrollo metropolitano». *Revista Geográfica*. Número 110: 231-265.
- Cosamalón Aguilar, Jesús A. 1999. *Indios detrás de la muralla: matrimonios indígenas y convivencia inter-racial en Santa Ana (Lima, 1795-1820)*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Cosamalón Aguilar, Jesús A. 2018. *El apocalipsis a la vuelta de la esquina. Lima, la crisis y sus supervivientes (1980-2000)*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Cronon, William (ed.). 1996. *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. Nueva York: W. W. Norton & Company.
- Cueto, Marcos. 1991. «La ciudad y las ratas: la peste bubónica en Lima y en la costa peruana a comienzos del siglo veinte». *Histórica*. Volumen 15, número 1: 1-26.
- Cueto, Marcos. 1997. *El regreso de las epidemias. Salud y sociedad en el Perú del siglo XX*. Segunda edición. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Cueto, Marcos. 2009. «Cólera y dengue en Lima al final del siglo XX y comienzos del XXI: salud y la cultura de la sobrevivencia». En Kingman Garcés, Eduardo (ed.). *Historia social urbana: espacios y flujos*. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales y Ministerio de Cultura del Ecuador, 253-272.
- Dammert Guardia, Manuel. 2018. «Precariedad urbana, desalojos y vivienda en el centro histórico de Lima». *Revista INVI*. Volumen 33, número 94: 51-76.
- Dammert Guardia, Manuel, Jérémy Robert y Pablo Vega Centeno. 2017. «El hábitat popular hoy en las ciudades peruanas. Una contribución a los estudios urbanos en el Perú». *Bulletin de l'Institut français d'études andines*. Volumen 46, número 3: 405-412.
- Davis, Diane. 1994. *Urban Leviathan: Mexico City in the Twentieth Century*. Philadelphia: Temple University Press.
- De la Cadena, Marisol. 2000. *Indigenous Mestizos: The Politics of Race and Culture in Cuzco, Peru, 1919-1991*. Durham: Duke University Press Books.
- Degregori, Carlos Iván, Cecilia Blondet, y Nicolás Lynch. 1986. *Conquistadores de un nuevo mundo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Del Águila Peralta, Alicia. 1997. *Callejones y mansiones: espacios de opinión pública y redes sociales y políticas en la Lima del 900*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Del Busto Duthurburu, José Antonio (ed.). 2004. *Historia de Piura*. Piura: Instituto de Investigaciones Humanísticas de la Universidad de Piura.

- Deler, Jean Paul. 1975. *Lima 1940-1970: aspectos del crecimiento de la capital peruana*. Lima: Centro de Investigaciones Geográficas.
- Díaz Aguad, Alfonso, y Elías Pizarro Pizarro. 2005. «De la historia a los calabozos: una mirada al sistema carcelario de Tacna y Arica, 1890-1911». *Diálogo Andino. Revista de Historia, Geografía y Cultura Andina*. Número 26: 41-57.
- Díaz Araya, Alberto. 2004. «Orden, patria y delincuencia en el desierto chileno. Un estudio cuantitativo sobre la intendencia de Tacna (1883-1926)». *Revista de Historia de América*. Número 134: 53-88.
- Díaz Araya, Alberto. 2019. «Problemas y perspectivas sociohistóricas en el norte chileno: análisis sobre la “chilenización” de Tacna y Arica». *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*. Volumen 5, número 4: 49-81.
- Dietz, Henry. 1998. *Urban Poverty, Political Participation, and the State: Lima, 1970-1990*. Primera edición. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Dietz, Henry. 2019. *Population Growth, Social Segregation, and Voting Behavior in Lima, Peru, 1940-2016*. Notre Dame: University of Notre Dame Press.
- Dosh, Paul. 2010. *Demanding the Land: Urban Popular Movements in Peru and Ecuador, 1990-2005*. University Park: Penn State Press.
- Driant, Jean-Claude. 1991. *Las barriadas de Lima: historia e interpretación*. Lima: Instituto Francés de Estudios Americanos.
- Drinot, Paulo. 2020. *The Sexual Question: A History of Prostitution in Peru, 1850s-1950s*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Duarte, Regina Horta. 2005. *História & natureza*. Belo Horizonte: Autêntica.
- Durand, Francisco. 1979. «Movimientos sociales urbanos y problema regional (Arequipa, 1967-1973)». *Allpanchis*. Volumen 11, número 13: 79-108.
- Espinoza Portocarrero, Juan Miguel. 2019. «Promover ciudadanos y ciudadanas modernos estereotipos de género, estatus social y modelo de civilidad en la revista Variedades (Lima, 1908-1919)». En Rosas Lauro, Claudia (coord.). *Género y mujeres en la historia del Perú: del hogar al espacio público*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 251-270.
- Fernández-Maldonado, Ana María. 2008. «Expanding Networks for the Urban Poor: Water and Telecommunications Services in Lima, Peru». *Geoforum*. Volumen 39, número 6: 1884-1896.
- Fernández-Maldonado, Ana María. 2014. «La marcha de las barriadas en la segunda mitad del siglo XX». En Panfichi, Aldo y Carlos Aguirre (eds.). *Lima, siglo XX: Cultura, socialización y cambio*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Fernández-Maldonado, Ana María. 2015. «Las barriadas de Lima como estímulo a la reflexión urbana sobre la vivienda. Revisitando a Turner y De Soto». *Revista de Estudios Sobre Vivienda (WASI)*. Volumen 2, número 3: 7-24.

- Fernández-Maldonado, Ana María y Jan Bredenoord. 2010. «Progressive Housing Approaches in the Current Peruvian Policies». *Habitat International*. Volumen 34, número 3: 342-350.
- Fischer, Brodwyn. 2014. «A Century in the Present Tense: Crisis, Politics, and the Intellectual History of Brazil's Informal Cities». En Fischer, Brodwyn, Bryan McCann y Javier Auyero (eds.). *Cities From Scratch: Poverty and Informality in Urban Latin America*. Durham y Londres: Duke University Press, 9-67.
- Glave, Luis Miguel. 1980. «Problemas para el estudio de la historia regional: el caso del Cusco». *Allpanchis*. Volumen 12, número 16: 131-164.
- Golte, Jürgen, y Norma Adams. 1990. *Los Caballos de Troya de los invasores : estrategias campesinas en la conquista de la gran Lima*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Gonzales Carré, Enrique, Jaime Urrutia y Yuri Gutiérrez. 2020. *La ciudad de Huamanga: espacio, historia y cultura*. Lima: Lluvia Editores.
- Gonzales de Olarte, Efraín y Juan Manuel del Pozo Segura. 2012. «Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo». *Journal of Regional Research*. Número 23: 29-52.
- Guerrero, Victoria. 2006. «El cuerpo muerto y el fetiche en Sendero Luminoso: el caso de Edith Lagos». *Ciberayllu* [en línea]. En <[https://andes.missouri.edu/andes/especiales/vg\\_cuerpomuerto.html](https://andes.missouri.edu/andes/especiales/vg_cuerpomuerto.html)> (consulta: 8 de marzo de 2023).
- Gutiérrez, Ramón, Pedro Belaúnde M. y Elias Mujica B. 1992. *Evolución histórica urbana de Arequipa, 1540-1990*. Lima: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería.
- Gyger, Helen. 2019. *Improvised Cities: Architecture, Urbanization, and Innovation in Peru*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Hiatt, Willie. 2022. «Lima Nights: Blackouts, Curfews, and Urban Life During Peru's Shining Path Period». Presentado en Latin American Sessions, 2022 Annual Meeting. Sesión virtual.
- Holston, James. 2009. *Insurgent Citizenship: Disjunctions of Democracy and Modernity in Brazil*. Princeton: Princeton University Press.
- Huapaya, José Carlos. 2014. *Fernando Belaúnde Terry y el Ideario Moderno: arquitectura y urbanismo en el Perú entre 1936 y 1968*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.
- Huapaya, José Carlos. 2015. «Eduardo Neira Alva. Aportes profesionales para el debate sobre el desarrollo territorial y la ecología urbana en América Latina, 1961-1998». *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo y territorio*. Volumen 1, número 1: 67-81.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. 1993. «Censo Nacional de Población y Vivienda de 1993». Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. 2017. «Censo Nacional de Población y Vivienda de 2017». Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

- Jaramillo, Miguel, y Rosa Huamán. 2020. «Los sectores no primarios y el mercado interno, 1930-1980». En Carlos Contreras (ed.). *Compendio de Historia Económica del Perú. Tomo 5: La economía peruana entre la Gran Depresión y el reformismo militar*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 217-264.
- Joseph A., Jaime, Themis Castellanos, Omar Pereyra, y Lissette Aliaga. 2008. «Lima, “jardín de los senderos que se bifurcan”: segregación e integración». En Portes, Alejandro, Bryan R. Roberts y Alejandro Grimson (eds.). *Ciudades Latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Segunda edición. Buenos Aires: Prometeo Libros, 363-440.
- Kahatt, Sharif S. 2015. *Utopías construidas: las unidades vecinales de Lima*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Kozak, Daniel Matias. 2016. «John F.C. Turner y el debate sobre la participación popular en la producción de hábitat en América Latina en la cultura arquitectónico-urbanística, 1961-1976». *Urbana*. Volumen 8, número 13: 49-68.
- La Serna, Miguel. 2012. *The Corner of the Living: Ayacucho on the Eve of the Shining Path Insurgency*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Lossio, Jorge. 2021. «Covid-19 en el Perú: respuestas estatales y sociales». *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*. Volumen 28, número 2.
- Lozada Acosta, Laura. 2018. «Espacios públicos no tan públicos». *Politai*. Volumen 9, número 16: 75-109.
- Ludeña, Wiley. 2004. *Lima: Historia y urbanismo en cifras 1821-1971. Tomo I*. Kiel: Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.
- Ludeña, Wiley. 2006. «Ciudad y patrones de asentamiento: estructura urbana y tipologización para el caso de Lima». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Volumen 32, número 95: 37-59.
- Ludeña, Wiley. 2014. «Crisis urbana, el discurso higienista y el problema de la vivienda en Lima de 1900». *Wasi*. Volumen 1, número 2: 7-22.
- Málaga Montoya, Daniel. 2020. *La vivienda social y la junta nacional de la vivienda en Arequipa 1963-1980: el conjunto habitacional Nicolás de Piérola*. Tesis de maestría en Historia. Arequipa: Universidad Católica San Pablo.
- Mannarelli, María Emma. 1999. *Limpias y modernas: género, higiene y cultura en la Lima del novecientos*. Lima: Ediciones Flora Tristán.
- Mangin, William. 1967. «Latin American Squatter Settlements: A Problem and a Solution». *Latin American Research Review*. Volumen 2, número 3: 65-98.
- Manrique, Nelson. 2009. «Pensamiento, acción y base política del Movimiento Sendero Luminoso. La guerra y las primeras respuestas de los comuneros (1964-1983)». En Pérotin-Dumon, Anne (coord.). *Historizar el pasado vivo en América Latina*. Santiago: Centro de Ética de la Universidad Alberto Hurtado, 3-69.

- Maricato, Erminia. 2014. *O impasse da política urbana no Brasil*. Tercera edición. Petrópolis: Editora Vozes Limitada.
- Martínez, Gerardo. 2019. «Urban Historiography in Latin America: A Comparative Perspective of Research Routes». *Urban History*. Volumen 46, número 4: 747-766.
- Martuccelli, Elio. 2000. *Arquitectura para una ciudad fragmentada: ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Matos Mar, José. 1978. *Las barriadas de Lima 1957*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Matos Mar, José. 1984. *Desborde popular y crisis del estado: veinte años después*. Lima: Fondo Editorial de Congreso del Perú.
- Maubert, Lucas y Elías Pizarro. 2022. «Vida cotidiana, movilizaciones y paz ciudadana. Medidas de control social en Tacna y Arica durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918)». *História Unisinos*. Volumen 26, número 3: 530-540.
- McCann, Bryan. 2014. *Hard Times in the Marvelous City: From Dictatorship to Democracy in the Favelas of Rio de Janeiro*. Durham: Duke University Press.
- Méndez, Cecilia. 1995. *Incas sí, indios no: apuntes para el estudio del nacionalismo criollo en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Meza Bazán, Mario y Víctor Condori. 2018. *Historia mínima de Arequipa: desde los primeros pobladores hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Miller, Shawn William. 2018. *The Street Is Ours: Community, the Car, and the Nature of Public Space in Rio de Janeiro*. Nueva York: Cambridge University Press.
- Ministerio de Hacienda. 1940. *Censo Nacional de Población de 1940*. Lima: Ministerio de Hacienda.
- Ministerio de Justicia. 1961. «Ley 13157: Ley orgánica de barrios marginales y aumento del capital de la corporación de la vivienda». Lima: Ministerio de Justicia.
- Miranda Wilson, Giannina. 2016. «La dualidad administrativa de Tacna y Arica durante los primeros años de “chilenización”: 1890-1910». *Tiempo histórico: revista de la Escuela de Historia*. Número 13: 101-116.
- Montoya Uriarte, Urpi. 2002. *Entre fronteras: convivencia multicultural, Lima siglo XX*. Lima: Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica.
- Moya Espinoza, Reynaldo. 2003. *Breve historia de Piura*. Piura: Caja Municipal.
- Muñoz Cabrejo, Fanni. 2001. *Diversiones públicas en Lima, 1890-1920: la experiencia de la modernidad*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico e Instituto de Estudios Peruanos.
- Muñoz Gurmendi, José Carlos. 1991. «Estructura urbana metropolitana de Lima». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Números 86-87: 115-124.

- Neira Avendaño, Máximo, Alejandro Málaga Medina, Guillermo Galdos Rodríguez, Eusebio Quiroz Paz-Soldán y Juan Guillermo Carpio Muñoz. 1990. *Historia general de Arequipa*. Arequipa: Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente.
- Nugent, David. 1994. «Building the State, Making the Nation: The Bases and Limits of State Centralization in “Modern” Peru». *American Anthropologist*. Volumen 96, número 2: 333–369.
- Oficina Nacional de Estadística y Censos. 1972. «Censo Nacional de Población y Vivienda de 1972». Lima: Oficina Nacional de Estadística y Censos.
- Oliver-Smith, Anthony. 1986. *The Martyred City: Death and Rebirth in the Andes*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Palma, Patricia, y Lucas Maubert. 2021. «Chinos fronterizos: cotidianidad y conflictos de inmigrantes chinos en Tacna y Arica (1904-1929)». *Revista de Historia*. Volumen 28, número 1: 319-346.
- Palma, Patricia, y José Ragas. 2018. «Enclaves sanitarios: higiene, epidemias y salud en el Barrio chino de Lima, 1880-1910». *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. Volumen 45, número 1: 159-190.
- Panfichi, Aldo, y Carlos Aguirre. 2014. *Lima, siglo XX: Cultura, socialización y cambio*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Panfichi, Aldo, y Felipe Portocarrero S. (eds.). 2004. *Mundos interiores: Lima 1850-1950*. Lima: Fondo Editorial de la Universidad del Pacífico.
- Parker, David S. 2002. «Civilizando la ciudad de los Reyes: higiene y vivienda en Lima, 1890-1920». En Armus, Diego (ed.). *Entre médicos y curanderos: cultura, historia y enfermedad en la América Latina moderna*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma, 105-150.
- Pereyra, Omar. 2006. «Forma urbana y segregación residencial en Lima». *Debates en Sociología*. Número 31: 69-106.
- Pizarro Pizarro, Elías y José Julián Soto Lara. 2020. «La institución del Estado chileno en el sur peruano: Tacna y Arica, 1880-1929». *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*. Volumen 119, número 3: 75-107.
- Ploger, Jorg. 2007. «La formación de enclaves residenciales en Lima en el contexto de la inseguridad». *Ur[B]es*. Número 3: 14-20.
- Poloni, Jacques. 1987. *San Juan de Lurigancho: su historia y su gente. Un distrito popular de Lima*. Lima: Centro de Estudios y Publicaciones, CEP.
- Pomar Ampuero, Nelly. 1997. «Gobierno local, ciudadanía e izquierda en Lima Metropolitana: Independencia y Villa El Salvador». En Rosa Balbi, Carmen (ed.). *Lima: aspiraciones, reconocimiento y ciudadanía en los noventa*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 135-163.
- Puente, Javier. 2023. *The Rural State: Making Comunidades, Campesinos, and Conflict in Peru's Central Sierra*. Austin: University of Texas Press.

- Quijano, Aníbal. 1968. «Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica». *Revista Mexicana de Sociología*. Volumen 30, número 3: 525-570.
- Quispe, Fredy. 2020. «Urbanizaciones y espacios públicos en Lima: San Isidro, Chorrillos y Miramar. 1919-1930». *Arquitectos*. Número 35: 83-96.
- Rénique, José Luis, y Adrián Lerner. 2019. «Shining Path: The Last Peasant War in the Andes». En Soifer, Hillel y Alberto Vergara (eds.). *Politics after Violence. Legacies of the Shining Path Conflict in Peru*. Austin: University of Texas Press, 17-50.
- Reyna, Carlos y Antonio Zapata. 1991. *Crónica sobre el cólera en el Perú*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Riofrío, Gustavo. 1978. *Se busca terreno para próxima barriada: espacios disponibles en Lima, 1940-1978-1990*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Rodríguez, Alfredo. 1972. «Oferta de viviendas y terrenos en Lima Metropolitana, 1940-1967 (análisis de los avisos de periódicos)». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Volumen 2, número 6: 83-99.
- Schönwälder, Gerd. 2002. *Linking Civil Society and the State: Urban Popular Movements, the Left, and Local Government in Peru, 1980-1992*. University Park: Pennsylvania State University Press.
- Scott, James C. 1998. *Seeing like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press.
- Sedrez, Lise Fernanda. 2004. «*The Bay of All Beauties: State and Environment in Guanabara Bay, Rio de Janeiro, Brazil, 1875-1975*». Tesis de doctorado en Historia. Stanford: Stanford University.
- Silva Santisteban, Fernando, Waldemar Espinoza Soriano y Rogger Ravines. 1985. *Historia de Cajamarca*. Lima: Instituto Nacional de Cultura.
- Stokes, Susan C. 1995. *Cultures in Conflict: Social Movements and the State in Peru*. Oakland: University of California Press.
- Takano, Guillermo. 2017. «Public-Private Partnerships as Rent-Seeking Opportunities: A Case Study on an Unsolicited Proposal in Lima, Peru». *Utilities Policy*. Número 48: 184-194.
- Tamayo Herrera, José. 1981. *Historia social del Cuzco republicano*. Lima: Editorial Universo.
- Torres, Diana, Daniela Perleche y Adrián Aiquipa. 2021. *La producción del espacio urbano en Lima metropolitana y el Callao. Entre las informalidades y la regulación (1961-2020)*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería y UrbesLab.
- Torres, Diana, y Javier Ruiz-Tagle. 2019. «¿Derecho a la vivienda o la propiedad privada? De la política pública a la informalidad urbana en el Área Metropolitana de Lima (1996-2015)». *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Volumen 45, número 136: 5-29.
- Turner, John C. 1965. *Lima's Barriadas and Corralones: Suburbs Versus Slums*. Nueva York: Taylor & Francis, Ltd.

- Turner, John C. 1968. «Housing Priorities, Settlement Patterns, and Urban Development in Modernizing Countries». *Journal of the American Institute of Planners*. Volumen 34, número 6: 354-363.
- Turner, John C, Jaworski C, Hélan, y Diego Robles. 1969. *Nueva visión del déficit de vivienda por John C. Turner. Políticas de vivienda popular y barrios marginales por Hélan Jaworski. El proceso de urbanización y los sectores populares en Lima por Diego Robles*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Uzzell, Douglas. 1987. «A Homegrown Mass Transit System in Lima, Peru: A Case of Generative Planning». *City & Society*. Volumen 1, número 1: 6-34.
- Valladares Quijano, Manuel. 2005. «5 de febrero: huelga policial, saqueos e incendios en Lima». *Investigaciones Sociales*. Volumen 9, número 14: 411-422.
- Valladares Quijano, Manuel. 2013. *El paro nacional del 19 de julio de 1977: movimientos sociales en la época del «Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas»*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Vega Centeno, Pablo, Manuel Dammert Guardia, Paola Moschella, Marta Vilela, Viktor Bensús, Graciela Fernández de Córdova, y Omar Pereira. 2019. *Las centralidades de Lima metropolitana en el siglo XXI: una aproximación empírica*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Velasco, Alejandro. 2015. *Barrio Rising. Urban Popular Politics and the Making of Modern Venezuela*. Oakland: University of California Press.
- Villanueva Urteaga, Horacio. 1975. *Cajamarca, apuntes para su historia*. Cusco: Editorial Garcilaso.
- Vitz, Matthew. 2018. *A City on a Lake: Urban Political Ecology and the Growth of Mexico City*. Durham: Duke University Press.
- Zapata Velasco, Antonio. 1995. *El joven Belaúnde: Historia de la revista El arquitecto peruano, 1937-1963*. Lima: Editorial Minerva.
- Zapata Velasco, Antonio. 1996. *Sociedad y poder local: la comunidad de Villa El Salvador, 1971-1996. Testimonios y reflexiones de un actor, Michel Azcueta*. Lima; Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Zevallos Quiñones, Jorge. 1995. *Historia de Chiclayo (Siglos XVI, XVIII y XIX)*. Lima: Editorial Minerva.

Recibido: 08 de marzo de 2023

Aceptado: 03 de mayo de 2023



# Barriadas and Housing Policy in the Aftermath of the 1950 Cusco Earthquake\*

Las barriadas y la política de vivienda en las secuelas del terremoto del Cusco de 1950

LISA PINLEY COVERT

*College of Charleston*

covertlp@cofc.edu

<https://orcid.org/0009-0008-6464-9315>

---

## ABSTRACT

*This article examines the efforts to address the housing crisis in the aftermath of the 1950 earthquake in Cusco, Peru. Mid-twentieth-century Cusco served as an early incubator for ideas about affordable housing and development in Peru. Peruvian and foreign experts sought to rebuild Cusco as a beacon of modernity in the Andes. Still, for the most part, these global designs failed to come to fruition, leaving poor, working-class, mostly Indigenous cusqueños to improvise their own solutions. The article argues that this experience in Cusco helped shape housing policy in Peru more broadly.*

**Keywords:** *Housing, shantytowns, earthquake, disasters, developmentalism, Peru*

\* I would like to acknowledge Adrián Lerner and Matteo Stiglich for their recommendations during the revision process. I also want to thank Phyllis Jestice, José Chárvarry, Rich Bodek, and the anonymous readers for their constructive feedback on this article. The research for this article was made possible with funding from the College of Charleston, the Fulbright Global Scholars program, and a Rockefeller Archive Center grant.

**RESUMEN**

*Este artículo examina los esfuerzos por solucionar la crisis de vivienda a raíz del terremoto del Cusco de 1950. A mediados del siglo XX, esta ciudad sirvió como una incubadora de ideas en torno a una vivienda asequible y el desarrollo en el Perú. Expertos peruanos y extranjeros pretendieron reconstruir Cusco como una luminaria de modernidad en los Andes; sin embargo, la mayoría de estos diseños globales no se realizaron, y la clase pobre y obrera (indígenas cusqueños mayormente) tuvo que improvisar sus propias soluciones. Este trabajo propone que la experiencia cusqueña contribuyó en la formación de una política de vivienda nacional.*

**Palabras clave:** *viviendas, barriadas, terremoto, desastres, desarrollo, Perú*

In 1959, a team of researchers from the Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social surveyed five *barriadas* located along the periphery of the city of Cusco, Peru.<sup>1</sup> The subsequent report raised alarms about conditions in the neighborhoods, which, according to the authors, emerged in the preceding years in an «anarchic» fashion.<sup>2</sup> The survey was about health and hygiene and included six hundred households comprising an estimated 3,491 residents in the barrios of Avenida del Ejército, Dolorespata, Belempampa,<sup>3</sup> Huayrupata, and Rosaspata. The leaders of the research team, Dr. Gustavo Hermoza Mariscal, Jefe del Área de Salud (local chief health officer), and Ing. Guido Acurio Velarde, Jefe del Departamento de Saneamiento Ambiental del Área (chief engineer of the local department of environmental health), predictably expressed concern about the limited access to fresh water and lack of sewage disposal facilities. However, the statistics compiled in their report reveal a

<sup>1</sup> The terms for these settlements shift over time and have different connotations. Although I mostly use the term «settlement» for consistency over time, I also use the terminology from the sources for precision when appropriate, including *barriada*, *barrio*, and *barraca*. For definitions of *barriadas* in the Peruvian context, see Matos Mar 1977; Driant 1991; Ludeña 2006; and Fernández-Maldonado 2013; and for the broader Latin American context, see de Antuñano 2020; and Fischer 2014.

<sup>2</sup> Hermoza Mariscal and Acurio Velarde 1959: Introducción (n.p.).

<sup>3</sup> Also referred to as Belempampa or Belen Pampa.

wealth of information about the residents of these «barriadas periféricas». Indeed, the report could be a snapshot of *barriadas* elsewhere in Peru, so why does it matter that this is in Cusco?

In this article, I aim to reinscribe twentieth-century Cusco as part of Peru's urban landscape. The *barriadas* described above emerged in the aftermath of the devastating earthquake that struck Cusco on Sunday, May 21, 1950. Although the casualties resulting from the quake were significant, the lack of safe housing quickly became the city's most pressing problem. One report estimated that damage from the earthquake left at least two-thirds of the city uninhabitable.<sup>4</sup> In this context, many residents had no choice but to erect improvised shelters throughout the city. Local and national leaders, and later international advisors, struggled to figure out long-term solutions.

The plans conceived by Peruvian and foreign experts to rebuild Cusco as a modern city often did not fit the reality of a city in the midst of a housing crisis caused mainly by the earthquake but exacerbated by migration from rural areas affected by drought that same year. The crisis was compounded further by a lack of building materials and financial resources. These challenges placed limitations on schemes to make Cusco a beacon of modernity, and subsequent development priorities created a context that helps us better understand the «anarchic» settlements that so concerned the Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. With finite resources, Peruvian and foreign officials had to prioritize who was worthy of an investment in the form of a safe living space. The article will examine the initial crisis, short-term solutions, and challenges of long-term solutions. It will take a closer look at the 1959 survey as a window into some of the successes and failures of the housing policies. Finally, it will suggest that the experience in Cusco shaped housing policy in Peru more broadly by serving as a concrete example of how, as historian Emilio de Antuñaño put it, «global designs are messily implemented» on the ground.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Kubler 1952: 3.

<sup>5</sup> De Antuñaño 2020: 936.

Although Cusco has earned much scholarly attention for its history as the seat of the Incan empire, the location of significant resistance to Spanish rule, and its current status as a major destination for international travelers, scholars have less frequently looked to the city as a subject for the study of urban history. Indeed, when one thinks of twentieth-century Peruvian urban history, Lima is understandably the first example that comes to mind. As the seat of the national government and as Peru's largest city, Lima historically has benefited from the fact that many of the nation's bureaucrats (heads of organizations and programs designed to develop and implement policy) live in the capital city. It makes sense that they often looked no further than their own backyard, which in their eyes, was rife with problems for their agencies to solve. Lima's extraordinary twentieth-century growth was both the result and the cause of migrations from other parts of Peru. Large cities like Lima are also more accessible and legible to foreign diplomats, technicians, and other observers. For all these reasons, Lima became a center for international study and debate about housing policy in the 1960s and 1970s.<sup>6</sup>

However, as this article will demonstrate, mid-twentieth-century Cusco served as an early incubator for ideas about affordable housing and development in Peru. As Mark Healey noted in his study of a 1944 earthquake in Argentina, scholars often «view disasters as windows rather than crucibles», and this article seeks to build on his efforts and the efforts of a growing body of scholars to focus on the crucible: what was there before and what was forged in the aftermath.<sup>7</sup> The devastation of the 1950 earthquake led to a transformation of Cusco's urban spaces. As historian José Tamayo Herrera explained, Cusco's first *barriada*, *Belempampa*, emerged due to the earthquake.<sup>8</sup> The aforementioned 1959 report inadvertently documents some of the successes and failures of Cusco's post-earthquake reconstruction efforts.

<sup>6</sup> For example, see Fernández-Maldonado 2013: 62; Kozak 2021.

<sup>7</sup> Healey 2011: 13. For a discussion of this historiographical trend, see Irwin 2021: 432-36. For other examples of this scholarship in the Latin American context, see Buchenau and Johnson 2009; Walker 2008; Carey 2010; Clarke 2015.

<sup>8</sup> Tamayo Herrera 2010: 166.

Several scholars have examined Puerto Rico's role in developing housing policies in the 1940s and 1950s, which were then exported to the Caribbean and Latin American nations, including Colombia and Peru.<sup>9</sup> Indeed, it is now a familiar story that Peruvians like Eduardo Neira were early adopters of this expertise.<sup>10</sup> But until now, scholars have overlooked the role of the 1950 Cusco earthquake in bringing international experts to Peru. In this case, it was precisely Cusco's peripheral, Andean location that made it compelling to international experts from the United Nations, UNESCO, and the American International Association for Economic and Social Development (AIA), a non-profit linked to the Rockefeller family. Experts thought they could develop plans to modernize this Indigenous city and export those plans to other parts of Latin America.

Framing Cusco as an Indigenous urban space is not as straightforward as it may seem. In recent years, scholars have increasingly insisted on re-examining Indigenous urbanism. In her study of contemporary Cancún, Mexico, anthropologist Bianet Castellanos calls on us to «unsettle cities by disrupting discovery narratives, imperial fantasies, and foundational fictions that have guided how we see and imagine Indigenous homelands».<sup>11</sup> Similarly, efforts have been made to foreground «Indigenous people as city makers and city dwellers», especially in the North American context.<sup>12</sup> However, the moniker «Indigenous city» can be more complex in the Latin American context. Even though Cusco undeniably has Indigenous roots, scholars have argued that historical uses of terms like «indio» and «mestizo» often render Indigenous actors less visible once they enter urban spaces. Castellanos makes the case that «as Indigenous migrants move to cities, they are no longer treated as Indigenous and instead become deracialized subjects».<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Harris 1998; Kwak 2018; Healey 2020.

<sup>10</sup> Kozak 2021; Gyger 2021: 42; Huapaya 2015: 71 n9.

<sup>11</sup> Castellanos 2021: 6.

<sup>12</sup> Blansett, Cahill and Needham 2022: 2.

<sup>13</sup> Castellanos 2021: 7.

Similarly, Kimbra Smith, in her study of Ecuador, argues that discourses of modernization often erase colonized groups, who are seen as incompatible with or as impediments to progress.<sup>14</sup> And in her study of Cusco, anthropologist Marisol de la Cadena demonstrates that people with Indigenous roots often rejected the label «indio», which «carries a historical stigma of colonized inferiority», even as they embraced their Indigenous cultural heritage.<sup>15</sup> In other words, individuals who in different contexts might identify as Indigenous might choose not to do so in urban spaces.

The challenge is recognizing Cusco's Indigenous past and present while honoring historical actors' choices and strategies to reject those terms. Although there are significant differences in Cusco's racial geography over the centuries, by reinforcing divisions between the Indigenous Inca city, the Spanish colonial city and the Cusco of the present, we risk obscuring the many continuities that persist and shape Cusco to this day. These continuities serve as the basis for my characterization of Cusco as an Indigenous city, one organized according to the cosmologies of the Incan empire but also shaped by layers of colonial logic underlying the Incan empire, the Spanish empire, and the Peruvian state.<sup>16</sup>

Cusco's urban geography dates to the pre-Incan period, but the city's contemporary footprint reflects the Incan spiritual and political worldview. As the capital of the Incan empire Tawantinsuyu, Cusco was believed to be the center or «navel» of the universe. The city was bordered by two rivers, the Saphi and the Tullumayo, and took the shape of a puma, an important symbol in the Incan belief system. Cusco was divided into districts based on political hierarchies and arranged around sacred sites dedicated to the veneration of ancestors and deities, such as Qorikancha, the Temple of the Sun. Workers who often migrated from other parts of the empire lived outside of the urban core in peripheral villages. The Europeans built their city on top of the Incan city, incorporating the walls and foundations into churches and administrative

<sup>14</sup> Smith 2015: chapter 1.

<sup>15</sup> De la Cadena 2000: 5-6.

<sup>16</sup> I further develop this argument in Covert 2019.

buildings. In so doing, they reproduced the hierarchies built into the city's geography, but this time with the Spanish at the city center and Indigenous peoples relegated to the periphery. But they also constructed a new city on the coast that would serve as the seat of imperial power in Peru, creating a new hierarchy between the Hispanized coast and the Indigenous highlands. This way of imagining Peru, as divided between the Spanish and Indigenous, between the coast and the highlands, between modern and backward, persisted into the national period and is reflected in the way Peruvian officials and foreigners discussed and reimagined Cusco after the earthquake.<sup>17</sup> We cannot separate our understanding of Cusco's post-earthquake reconstruction and its broader contributions to Peruvian urban history from this context.

#### THE EARTHQUAKE AND ITS IMMEDIATE AFTERMATH

The earthquake struck on a Sunday afternoon on May 21, 1950. Observers attribute (perhaps apocryphally) the relatively small number of casualties to the fact that so many of the city's approximately 50,000 residents were outside watching a *fútbol* match.<sup>18</sup> The city's buildings suffered tremendous damage, which, when combined with fears of further damage from aftershocks, contributed to an exodus from the city.<sup>19</sup> The tens of thousands of residents who stayed behind spent those first nights in Cusco's central Plaza de Armas, Plaza San Francisco,

<sup>17</sup> On the pre-Incan and Incan city, see Farrington 2013 and Farrington 2018. On Cusco's organization under Spanish rule, see Julien 1998; Burns 1999; and Hajovsky 2018. For an overview of Spanish efforts to inscribe hierarchies onto the urban geography, see Rama 1996. For examples of and discussions about the persistence of these ideas in Peru into the national period, see Basadre 1947; De la Cadena 1998; De la Cadena 2000: Introduction; Degregori, Blondet and Lynch 2014: 21-22; Rice 2018: chapter 1. Puente examines how the highlands historically have been imagined as a space ready for capitalist exploitation (2022: chapter 1).

<sup>18</sup> Estimates place the number of deaths at around 100, with approximately 200 more injured. Kubler 1952: 3. The anecdote about the soccer game appears in many accounts of the earthquake.

<sup>19</sup> There are no accurate census records for this period. This figure is from Tamayo Herrera 2010: 164.

and Plaza Regocijo. Others sought safety in the plazas of Santiago and Belén, and along the banks of the Chunchulmayo riverbed.<sup>20</sup> Within days the plazas were filled with improvised shelters made of wood, cardboard, corrugated metal, and blankets, punctuated by conical green military tents that made up, as historian José Tamayo Herrera poetically described it, «un archipiélago dolorido y viviente» (a living archipelago of suffering).<sup>21</sup> The widespread damage has been attributed to the fact that most of the city's buildings were made of adobe, a cheap and accessible building material in the Andean sierra, where lumber is scarce. This was not the first time an earthquake nearly leveled the city. Three hundred years earlier, another earthquake caused great devastation to the built environment. However, it is worth noting that the remnants of Incan structures made of stones carefully placed together without the use of mortar largely withstood the tremors over the centuries.<sup>22</sup> In the days immediately following the 1950 quake, crews sent to Cusco by the Ministerio de Fomento, Servicio de Caminos, and armed with bulldozers and dynamite, demolished many partially damaged buildings, finishing the work that the earthquake started.<sup>23</sup> It was early winter in the Andes. Electricity and potable water, limited during normal times, were even more difficult to come by. Aftershocks continued until at least June. In short, the people of Cusco faced a catastrophe of an unimaginable scale.

Humanitarian aid poured into the city in the days and weeks after the earthquake. Individuals, businesses, foreign nations, and other organizations, large and small, contributed money, supplies, and in-kind assistance. The Peruvian government under General Manuel Odría also took action. On the afternoon of May 22, an emergency session of the Consejo de Ministros authorized funds to aid the victims and a commission to distribute aid and provide for the reconstruction of historically significant buildings. The Consejo also agreed to expedite a decree to provide loans for housing repairs and to arrange for the Corporación

<sup>20</sup> *Ib.*: 163-164.

<sup>21</sup> *Ib.*: 164.

<sup>22</sup> *Ib.*: 168. On the 1650 earthquake, see Hajovsky 2018.

<sup>23</sup> Tamayo Herrera 2010: 167.

Nacional de la Vivienda (CNV) to begin immediate construction of housing developments (unidades vecinales).<sup>24</sup> By May 23, the Peruvian government began constructing emergency housing units using corrugated metal, sheets of fiber-reinforced cement known as eternit, four thousand kilos of nails, five hundred barrels of cement, and tents.<sup>25</sup> Odría likely hoped that a swift response from Lima would also generate political support as he headed into an election later in 1950.<sup>26</sup>

Over time, however, several entities became involved in response to the housing crisis, and they often had different visions and motivations that resulted in an incoherent patchwork of solutions. There were tensions and disputes between the Peruvian Red Cross, the American Red Cross, and the International Federation of Red Cross Societies, representatives of the U.S. Embassy, and Peruvian officials in Lima and Cusco representing various government agencies and the military. Some of the disputes were quite petty. For example, Dr. Albert Giesecke, attaché from the U.S. Embassy in Lima, wanted to fly an American flag over a settlement built with tents donated by the American Red Cross, but local authorities would not permit it.<sup>27</sup> Other disagreements were more substantive. While some preferred using tents as a quick housing solution, others thought it made sense to use more durable materials for housing, as well as Quonset huts, because it was likely to be years before adequate permanent housing was available.<sup>28</sup> The important factors to consider here are that decisions were made in the wake of a

<sup>24</sup> «El Consejo de Ministros en sesión extraordinaria acordó diversas medidas para hacer frente a la situación creada por el Sismo ocurrido en el Cusco», *El Comercio*, 22 May 1950.

<sup>25</sup> «Barracas para la población», *El Comercio*, 24 May 1950.

<sup>26</sup> It is important to note that he was the only candidate but used the election to legitimize his rule.

<sup>27</sup> Elvira Morcillo-Cobo, «Report on the Cuzco Earthquake», 20 June 1950, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Box R510536893, Folder Disaster Earthquake - 1950-1951 (Part 1 of 2). On Giesecke's long history with Cusco, including his stint as mayor, see Rice 2018: chapter 1.

<sup>28</sup> Albert Giesecke, Memorandum for Ambassador Harold Tittman, Jr., 19 June 1950, National Archives and Record Administration of the United States (NARA), RG 59 CDF, 823.49/6-2050.

catastrophe by various actors who often had different outcomes in mind and that, in many cases, those decisions had lasting implications for Cusco's reconstruction and development. If the settlements emerged in an anarchic matter, it was largely due to the chaotic implementation of incoherent policies.

Cusco's poor and working-class residents, people who rented or had tenuous claims to the land where they lived and who also tended to be Indigenous, were not the priority for initial relief efforts regarding emergency housing. Discussions about emergency housing quickly shifted from focusing on meeting immediate needs to concerns about the size of the shelters and aid for rebuilding privately-owned properties. For instance, concerns about tent sizes were shaped by local leaders' notions of upper- and middle-class respectability. Many of the tents donated early on accommodated upwards of thirty people. In some cases, this enabled families to stay together along with their household servants, like the family of Hermila Yábar de Escalante and Nicolas Escalante, who explained in a thank-you note that twenty-three members of their extended family and ten unnamed servants were occupying a tent donated by the American Red Cross.<sup>29</sup> The emerging sentiment, however, was that most middle-class families preferred smaller tents designed to house eight to ten people and thus offered more privacy. Along those lines, the newly constituted Cusco Red Cross prioritized middle-class families for private shelters with access to potable water and sewage service.<sup>30</sup> Many middle-class homeowners used tents and other donated materials for shelter in the patios of their homes so they could continue to use the space as they worked on repairs.<sup>31</sup> The emergency loan program for housing repairs was also intended for homeowners and landlords. These priorities meant that Cusco's poorest residents found themselves in the most precarious living conditions.

<sup>29</sup> Hermila Yábar de Escalante and Nicolas Escalante, Letter to the American Red Cross, 14 June 1950, NARA, RG 59 CDF, 823.49/6-2050.

<sup>30</sup> Giesecke, Memorandum for Tittman, 19 June 1950.

<sup>31</sup> Albert Giesecke, Letter to Ambassador Harold Tittman Jr., 13 June 1950, NARA, RG 59 CDF, 823.49/6-2050.

In 1950, Cusco had a high degree of urban density, and residents from different socio-economic backgrounds, Spanish, mestizo, and Indigenous, lived in close proximity. This would change after the earthquake.<sup>32</sup> The initial changes involved efforts to relocate settlements from the city's central plazas to other locations. One of the larger settlements would emerge in the southeastern part of the city near the Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco stadium. The Red Cross worked with the Peruvian government to establish another settlement west of the city center in the Chunchulmayo riverbed. This one was initially intended for middle-class residents, and most shelters had water and sewage disposal access, but it would expand beyond its intended capacity over time. The local government established another encampment nearby, which became known as Belepampa. All these locations were in the peripheral areas long understood to be Indigenous barrios, or places with predominantly Indigenous residents; thus, these settlements represented a return to the city's historic spatial hierarchy.<sup>33</sup>

We do not have many details about the residents of these settlements in the immediate aftermath of the earthquake. These were undoubtedly fluid populations in the early days. But we do know a few things that help us understand the settlements as they took shape over time. These were likely people who sustained total destruction to their property if they owned any or who did not have claims to the property where they lived. For example, they could not set up a shelter in the ruins of their former homes, as many homeowners did. Some of them might have been displaced by landlords attempting to rebuild with the help of emergency loans. Others were displaced from buildings that experts prioritized for historic preservation. A UNESCO report, for instance, claimed that the number of people crowded into historic buildings was straining the buildings and the infrastructure capacity of Cusco's historic center. Many of these buildings were eventually repurposed from housing to buildings with civic or commercial purposes.<sup>34</sup> Many of the settlement

<sup>32</sup> De la Cadena 2000: 35, 37.

<sup>33</sup> On the use and connotations of the word «barrio», see Konove 2019.

<sup>34</sup> Kubler 1952: 23.

residents were recent arrivals from the surrounding countryside, driven from their land by drought or drawn to the city by a large number of construction jobs. These factors increased segregation across the city, pushing the poorer, often Indigenous residents out of the urban center.

The extraordinary displacement and movement of such a high percentage of the city's population add a twist to Peru's specific history of land occupations and informal settlements. Many scholars have examined the twentieth-century history of Peru's rural and urban land invasions, particularly the politics of settlement formation in Lima.<sup>35</sup> This has also been a frequent theme in Peruvian literature.<sup>36</sup> The case of Cusco after the earthquake enables us to see these processes play out at an accelerated pace. People not only invaded or occupied open space, but in some cases, were relocated to it. As we will see, some of these relocations, made in the haste of post-earthquake recovery, laid the groundwork for claims to land later on.

#### **LONG-TERM CHALLENGES**

By late 1950, it was clear that the earthquake recovery process was still in its early stages and that the costs would be extraordinary. A March 1951 report from the United States Embassy in Lima to the U.S. Department of State described the recovery as «exceedingly slow from the standpoint of reconstruction of homes and public buildings».<sup>37</sup> Peru's highly centralized government left local officials without the resources or the autonomy to take control of the reconstruction efforts.<sup>38</sup> Meanwhile, outside aid slowed to a trickle. The city remained in a state of disrepair,

<sup>35</sup> For examples of scholarship that addresses rural land occupations in the Cusco region, see Tamayo Herrera 2010. For a recent study of land invasions in the central sierras, see Puente 2022: chapter 4. On the history of urban invasions in Cusco during the 1980s and 1990s, see Lund 2011. On urban invasions and the establishment of *barriadas* in Lima more broadly, see Matos Mar 1977; Collier 1975; Driant 1991; Zapata-Velasco 1997; Fernández-Maldonado 2013; Degregori 2014; and Gyger 2019: chapters 2 and 4.

<sup>36</sup> Thanks to José Chárvarry for this observation.

<sup>37</sup> Harold Tittmann Jr., Report to U.S. Department of State, 12 March 1951, NARA, RG 59 CDF, 823.49/3-1251.

<sup>38</sup> Dorich 1961: 282.

and the rainy season was coming again. Peruvian officials stepped in with some new resources and turned to international experts to chart a path forward. Even with new revenue streams, all the needs would not be met. Nevertheless, leaders at the local, national, and international levels understood the disaster as an opportunity to remake Cusco as a modern city; one report suggested the earthquake was a «blessing».<sup>39</sup> The implication was that the Indigenous Andean city could only become modern with outside help.

The first important step toward increasing resources for Cusco's reconstruction came from Lima. In December 1950, Congress passed Law 11551, a twenty percent tax on tobacco, with the revenues dedicated to Cusco's reconstruction efforts. The allocation of funding from the tobacco tax reveals that the wealthy and middle classes and the reconstruction of the city's historic center remained the priority. Half of the funds were allocated to a loan program administered by the Banco Central Hipotecario del Perú. They could be used for loans and technical services from architects and engineers provided at no cost to the loan recipients. The bank had broad discretion for the use of these funds, and the loans could be used for residential or commercial buildings partially damaged by the earthquake.<sup>40</sup> The loans, then, would benefit those already in a position to own property. Twenty percent of the funds were allocated to the CNV to construct new affordable government-owned housing that would be rented at a low rate for the city's poor residents. In early 1951, locations for this housing had already been selected, and plans for 1,500 units had been approved by the División de Urbanización del Ministerio de Fomento.<sup>41</sup> The final thirty percent of the funding was allocated for industrial development overseen by the Ministerio de Fomento.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> Robert W. Hudgens, Informe relativo al desarrollo económico y social del Departamento del Cuzco, 25 July 1951, NARA, RG 59 CDF, 823.49/3-552: 7.

<sup>40</sup> *Ib.*: 17.

<sup>41</sup> *Ib.*

<sup>42</sup> *Ib.*: 17-18.

The allocation for affordable housing was welcome news, but it would be insufficient in the best-case scenario. Moreover, it would be several years before new housing was ready. In the meantime, cusqueños lacked access to building materials that could create more seismically-sound housing. Because much of the damage to housing was attributed to the widespread use of adobe, the Peruvian government initially prohibited reconstruction with adobe. But it was too expensive to transport cement and other materials from the coast, and there was not sufficient machinery to produce bricks locally. Officials in Cusco eventually asked the government to modify building codes to permit the use of adobe for one and two-story buildings, but only outside the city center.<sup>43</sup> Long-term proposals, like constructing a cement plant or planting trees to increase the supply of lumber for construction, would not meet immediate housing needs.<sup>44</sup> It was easier to allocate money for loans so that people could rebuild their own homes than to invest in new government-subsidized housing developments. Even then, the loan process was slow, with only 72 granted in the program's first year.<sup>45</sup> As a result, people who were not eligible for loans took matters into their own hands and built with adobe and using supplies from the initial relief efforts—corrugated metal, tents, and asbestos-filled eternit. Settlements intended to be temporary became a fixture in the landscape, *barriadas* that would be seen as a problem.

The Peruvian government also called on the United Nations and UNESCO to provide technical assistance.<sup>46</sup> The organizations were relatively new and were still developing protocols for technical assistance in the aftermath of a disaster. The United Nations delegation

<sup>43</sup> Junta 1955: 25.

<sup>44</sup> Hudgens, Informe: 19. Eucalyptus trees have been the main source of lumber in Peru's sierra since at least the mid-nineteenth century. See Dickinson 1969. For another example of the debate over adobe versus other building materials after an earthquake, see Healey 2009.

<sup>45</sup> Harold H. Tittmann, Report to the U.S. Department of State, 27 August 1952, NARA, RG 59 CDF, 823.49/8-2752: 3. The main reason cited for the delay was the lack of legal title deeds.

<sup>46</sup> For a discussion of the UNESCO findings, see Covert 2019.

arrived in February 1951 to evaluate the situation in the city of Cusco and the surrounding rural area. The group was led by Robert Hudgens, director of the American International Association for Economic and Social Development (AIA), a private non-profit established by Nelson A. Rockefeller. The other members were Bolivian diplomat Enrique de Lozada and U.S. engineer Lyall Peterson, who worked for the Rockefeller Foundation and AIA in Venezuela. Hudgens reported their findings to the Peruvian Senate in July 1951. Among the report's many recommendations are two overarching points. First, the report suggests that Cusco is not extraordinary but typical, and that the lessons learned from Cusco's reconstruction and development could be applied elsewhere. Second, the primary concern and focus should be rural rather than urban development.<sup>47</sup> This recommendation was consistent with the AIA's previous work in Latin America, particularly Venezuela and Brazil, which also had a rural emphasis and was inspired in large part by Depression-era programs in the United States.<sup>48</sup>

The Hudgens report was a clear example of midcentury theories about Latin America's underdevelopment. For example, Hudgens suggested that Cusco's indigeneity was a barrier to development, noting the apparent irony that Cusco had been home to one of the «most ancient civilizations in the Western Hemisphere». This observation comes immediately after explaining that Cusco's rural population was «predominantly Indian or almost Indian»; in other words, the juxtaposition of these observations makes clear that for Cusco to become more developed and modern, it

<sup>47</sup> Hudgens, Informe: 8-13.

<sup>48</sup> Hudgens, like many other U.S. experts working in Latin America in the post-WWII era, gained experience in rural development during the Franklin D. Roosevelt administration. Hudgens' experience working for the Farm Security Administration and the American Red Cross during the Great Depression surely informed his ideas about Cusco. American International Association for Economic and Social Development, Press release, 5 March 1948, Rockefeller Archive Center, Rockefeller Family Public Relations Department, FA789A, Box 11, Folder 100. For context on this phenomenon, see Olsson 2017; and Offner 2019. On the history of the Rockefeller Foundation and the AIA in Venezuela, see Rivas 2002.

must overcome this fact.<sup>49</sup> The comment is part of the broader discourse discussed earlier, where the Andean highlands serve as the poorer, more backward, Indigenous foil to Peru's modernizing coast. This discourse fails to recognize that much of the rural poverty in the midcentury Peruvian highlands resulted from modernizing processes. More specifically, the expansion of capitalism in the sierra led to what historian Javier Puente calls «socially-engineered impoverishment».<sup>50</sup> Instead of recognizing this complex and often violent history of the transformation of the Andean highlands, Peruvian officials and foreigners preferred to blame indigeneity for the region's so-called underdevelopment. This context helps us understand the rest of the report, including the implications for urban housing.

One of the main recommendations of the United Nations report was to create a distinct body to coordinate reconstruction and development in Cusco, the Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial del Cuzco, created in early 1952.<sup>51</sup> The idea was to decentralize decision-making by giving local officials more autonomy over the resources from the tobacco tax. The report recommended that the Junta supervise four pillars of the reconstruction process, with support from the United Nations: reconstruction of churches and other public buildings, construction of public housing, urban planning, and industrial development. Under the purview of the Banco Central Hipotecario del Perú, the bank loan program would act as a parallel pillar.<sup>52</sup> Lima's agreement with the United Nations in April 1952 to bring in experts signaled a clear shift from urban reconstruction to rural development. The UN experts would specialize in the areas of hydraulic engineering, cement production, the industrialization of corn and other grain production, and administrative organization. Two additional experts would investigate other natural

<sup>49</sup> Hudgens, Informe: 20.

<sup>50</sup> Puente 2022: 40. See also Mallon 1983.

<sup>51</sup> Tamayo Herrera 2010: 177-178. Also, see Rice 2018: chapter 3 for additional details on the various government responses to the earthquake.

<sup>52</sup> Hudgens, Informe: 16, Cuadro No. 4.

resources in the region and how they might be utilized.<sup>53</sup> Although all the designated areas of expertise are in some ways connected to the urban population, housing was no longer a priority.

The UN report is one example of the shift from a concern for aid to victims to an emphasis on long-term development far beyond the scope of the earthquake damage. Whereas housing was one of the most pressing concerns in the immediate aftermath of the earthquake, only a year later the emphasis and purview of reconstruction efforts changed dramatically. This shift had enormous implications for Cusco's poor and Indigenous populations. The entire urban population, regardless of ethnicity or socioeconomic status, was victimized by the earthquake, but not everyone was a beneficiary of development in its various forms. Foreign experts saw the greater long-term potential for investment in the countryside. As a result, Cusco's urban population, particularly the urban poor, became less a priority than the urban middle classes and elite, and less a priority than the rural poor. The underlying assumption was that urban poverty was partly caused by rural migration, and if, through development, the surrounding rural areas become more stable and desirable, then it would eliminate a source of urban poverty. Peruvian intellectual Luis Valcárcel, who had deep ties to Cusco and would become a reconstruction Junta member, explicitly linked this to indigeneity. His early *indigenista* writings argued it was preferable to keep Indigenous people in the countryside because, the argument went, they were unable to adapt to urban life.<sup>54</sup> This narrative of dislocation was based on the idea that Indigenous people were inherently rural and incompatible with urban spaces.<sup>55</sup> The result for Cusco's urban poor was that they were no longer viewed as disaster victims worthy of assistance but rather as a problematic blight that was not worthy of investment.

Scholars have noted that the humanitarian and development objectives of disaster responses historically have overlapped. While the initial

<sup>53</sup> Rafael Picó, Informe Preliminar: Reconstrucción del Departamento del Cuzco, 27 August 1952, NARA, RG 59 CDF, 823.49/8-2752: 5.

<sup>54</sup> Valcárcel 1925, cited in De la Cadena 1998: 148-149.

<sup>55</sup> Blansett, Cahill and Needham 2022: 8-9.

humanitarian responses include providing food, shelter, and medicine, the development objectives often include a reassessment of the built environment, including infrastructure, urban layout, and economic priorities.<sup>56</sup> Although the sheer destruction often caused by earthquakes, hurricanes, fires, and other catastrophic events sometimes necessitate a complete re-evaluation of the built environment, as the aforementioned report indicates, many see these events as a «blessing» or opportunity to reconfigure a space according to new logics and priorities.<sup>57</sup> Indeed, as historian Mark Rice argues, for some local leaders, like intellectual and government official Luis Valcárcel, the aftermath of the Cusco earthquake provided an opportunity to optimize the city for the growing tourism economy.<sup>58</sup> This meant permanently relocating many of Cusco's poor and working-class residents out of the city's historic center and into more peripheral areas historically considered «barrios indios».<sup>59</sup> Rather than provide individuals with humanitarian aid and support so they could return to their lives as they were before the disaster, the development imperative meant a more transformative effort where the needs and priorities of society's most vulnerable are often overlooked in favor of more profitable schemes.

Correspondence regarding a trip by an official from the League of Red Cross Societies further illustrates the transition from humanitarian aid to development priorities. On the July 1951 trip, Fred Sigerist, Director of the Bureau of Information for the League of Red Cross Societies, had three main objectives. First, he sought to collect information on Red Cross relief efforts in the aftermath of the earthquake; second, he aimed to provide an accounting of donations from various Red Cross societies; and finally, he planned to assess the need for a longer-term investment in

<sup>56</sup> On the relationships between humanitarian aid and development, see Irwin 2018; and McVety 2018.

<sup>57</sup> For example, see Klein 2007, which coined the phrase «disaster capitalism». Mark Carey instead uses «disaster economics» for a more expansive view, Carey 2010:12. We see this phenomenon going back to the colonial period, see Walker 2008.

<sup>58</sup> Rice 2018: chapter 3.

<sup>59</sup> Covert 2019.

medical dispensary units. Of particular relevance to this study are Sigerist's observations on the housing situation. Photographs he sent back to the League headquarters in Geneva documented the living conditions in the settlements erected in the aftermath of the earthquake, specifically the university stadium and Belepampa locations. The captions for the photographs expressed concern about the conditions in the camps over a year after the earthquake, particularly the lack of sanitation facilities and weather-proof roofs.<sup>60</sup> One photograph revealed that some of the tents donated by the American Red Cross were still being utilized for shelter.<sup>61</sup> But notably, despite these observations, Sigerist and officials of the Peruvian Red Cross determined that the best use of additional donated funds would be for a medical dispensary unit at each of the largest settlements.<sup>62</sup> This decision reveals an acceptance of the existence of the settlements for the long term, as well as an acceptance of the dire, emergency living conditions as a new normal. The residents were overwhelmingly poor and Indigenous, unlike the middle-class residents who only a year earlier merited plumbing and privacy in their shelters. Therefore, the squalid conditions were naturalized. Rather than direct funds toward improving shelters with better roofs or running water, donors wanted Quonset hut medical facilities emblazoned with the Red Cross symbol to further generate interest in, and maybe gratitude for, the Red Cross in Cusco.<sup>63</sup> The medical dispensaries did not offer traditional profits to the Red Cross, but they did offer a degree of recognition and

<sup>60</sup> Fred G. Sigerist, Letter to Carlos de Luchi Lomellini, 14 July 1951, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Box R510536893, Folder Disaster Earthquake - 1950-1951 (Part 1 of 2). The photographs were in the same folder. It is not clear whether Sigerist or someone else wrote the captions.

<sup>61</sup> «Detail of the Santiago campsite», 1951, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Box R510536893, Folder Disaster Earthquake - 1950-1951 (Part 1 of 2).

<sup>62</sup> Carlos de Luchi Lomellini, Letter to Fred Sigerist, 12 July 1951, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Box R510536893, Folder Disaster Earthquake - 1950-1951 (Part 1 of 2).

<sup>63</sup> Fred G. Sigerist, «Les habitants de Cuzco vivent dans des baraques», International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Box R510536893, Folder Disaster Earthquake - 1950-1951 (Part 1 of 2).

prestige to the donors that made little material difference in the lives of most settlement residents.

In 1952, Puerto Rican development expert and United Nations technical consultant Dr. Rafael Picó arrived in Cusco to survey the situation in Cusco and report to the newly constituted Junta. Like Hudgens, Picó saw this moment as an opportunity to bring development to the entire region that could serve as a model for the rest of the Americas. His report compared the possibility to something on the scale of the Tennessee Valley Authority in the United States, an example many across Latin America aimed to emulate.<sup>64</sup> Indeed, Picó was operating within the context of Puerto Rico's «Operation Bootstrap», an economic development program intended for replication across the so-called developing world.<sup>65</sup> However, he argued that the current budget allocations would not support Hudgens' grand proposals for rural development and that more centralized control under the leadership of the Junta would enable the prioritization of electrification, infrastructure, and building the city's potential for tourism.

Picó's report named the proliferation of «barracas», or *barriadas*, as urban Cusco's main problem. At the time of his visit in 1952, an estimated 1,900 households, or approximately 10,000 individuals, lived in these settlements.<sup>66</sup> He viewed the removal of the settlements as «essential» because it would solve urgent sanitation and social problems and it would eliminate «blemishes» in the city, allowing for a return to «uso normal» and an improved appearance.<sup>67</sup> In this formulation, the settlement residents were outside the norm, a problem to be remedied. Addressing the housing crisis, in other words, would alleviate health and social problems as well as the aesthetic barriers to Cusco's development as a model city and destination for tourists.

Picó was frank about the insufficient resources dedicated to combating Cusco's housing problems under the tobacco tax allocations. The extant

<sup>64</sup> Picó, Informe Preliminar: 6. See Olsson 2017 and Offner 2019.

<sup>65</sup> See Lefty 2021; Kwak 2018: chapter 3; and Chastain and Lorek 2020: 11.

<sup>66</sup> Picó, Informe Preliminar: 9.

<sup>67</sup> *Ib.*

CNV plans provided for the construction of fewer than 500 low-rent units on the city's outskirts rather than the 1,500 proposed in 1951. Picó recommended further reducing the scope to provide 250 units for middle-class families (which would bring in a higher rent). He calculated that the cost of these units alone would require the entire 20% budget allocation from the tobacco tax for the next three years, and that if current residents of the settlements occupied every new unit, it would only meet about 10% of the need. Therefore, he argued that the Junta needed to scrap plans for other developments like a theater and commercial center and develop an entirely new strategy to house the remaining settlement residents.<sup>68</sup> The Junta turned to the Catholic Church to obtain land for additional housing, but this would only yield eighteen housing units.<sup>69</sup>

Dr. Picó advocated for «directed» or «aided self-help» housing for the poor, a concept first popularized in Puerto Rico in the 1940s.<sup>70</sup> Given the budgetary constraints, he presented this as the only viable solution in Cusco. Essentially, the theory is that providing poor communities with the space, basic amenities, and technical assistance for housing but leaving the labor and, in some cases, the provision of building materials, to the communities themselves creates a more cost-efficient way to meet housing needs for low-income individuals. An additional assumption that often undergirded this theory was that it would force the residents to invest time and effort into their housing and, therefore, develop a sense of pride and accomplishment rather than fostering conditions of dependence.<sup>71</sup> One of the leading proponents of aided self-help housing in the Peruvian context, José Matos Mar, made the argument that the unpaid communal labor would be familiar to Indigenous peoples who were recent arrivals from the countryside due to what he referred to as «traditional “Indian” cultural patterns».<sup>72</sup> The appeal of aided self-help

<sup>68</sup> *Ib.*: 9-10.

<sup>69</sup> Covert 2019: 92-94.

<sup>70</sup> On the origins of «aided self-help» housing, see Harris 1998; and Ward 2012.

<sup>71</sup> Ward 2012; Harris 1998; Kwak 2018: 51-52; Gyger 2019: chapter 2.

<sup>72</sup> Matos Mar 1961:174. For another example of this rhetoric in the late 1950s, see Gyger 2022: 94.

housing in Cusco was that it allowed the Junta to prioritize other forms of development and drew upon centuries-long stereotypes about Indigenous peoples as a labor force.

Picó envisioned a collaboration between the CNV and the Fondo Nacional de Salud y Bienestar Social that would result in a plan for 1,000-1,200 small self-help units using locally-available materials to reduce the costs, and he urged the Junta to take leadership role in the process.<sup>73</sup> Although he foresaw a crucial role in international assistance funded by the UN or OAS, Picó emphasized the importance of training Peruvians to do this work.<sup>74</sup> Picó argued that the expansion of worker housing in Cusco «could serve as an example for other similar projects in Peru».<sup>75</sup> It would take several years, but ultimately, aided self-help became the predominant model in Peru and international development circles.<sup>76</sup>

Picó's advocacy for aided self-help housing came during a pivotal time for housing policy in Peru more broadly. At the national level in the 1950s, there were two competing visions for housing policy. One was championed by Fernando Belaúnde Terry, and the other by Pedro G. Beltrán. As scholar Helen Gyger details, Belaúnde envisioned strong, state-led urban planning, whereas Beltrán promoted private enterprise as the solution to housing problems. In 1949, a master plan for Lima embraced the *unidad vecinal*, or neighborhood unit model, a centerpiece of Belaúnde's vision to modernize and uplift its residents.<sup>77</sup> This was the model for urban housing that the CNV promoted in the early plans for Cusco's reconstruction, and that was included in the 1951 Plan Piloto (master plan) for Cusco's reconstruction developed by the Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (Belaúnde had ties to both of these government agencies).<sup>78</sup> The master plan for Cusco

<sup>73</sup> Picó, Informe Preliminar: 10-11.

<sup>74</sup> *Ib.*: 6 and 12.

<sup>75</sup> *Ib.*: 11.

<sup>76</sup> Kozak 2016.

<sup>77</sup> Gyger 2019: chapter 1.

<sup>78</sup> Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, 1951a and 1951b. For Belaúnde's role in developing these agencies, see Zapata 1995.

envisioned an orderly city with clearly defined roles for distinct areas: a historic district, an industrial zone, and separate residential zones. It was a textbook example of mid-century modern urbanism and a vision that would not come to fruition.

By the mid-1950s, it was evident that the massive undertaking of building master-planned residential communities in Lima would need to be financed through bonds, which shifted the focus from government-subsidized, affordable housing to profit-generating housing.<sup>79</sup> In this context, Beltrán's vision for homeownership through mortgage loans emerged as the main alternative.<sup>80</sup> Beltrán's plan benefited from the efforts of his friend Nelson A. Rockefeller, whom he likely met while he was Peru's ambassador to the United States in the 1940s.<sup>81</sup> Rockefeller, through a new private entity called the International Basic Economy Corporation (IBEC) that was run in part by his son Rodman, advocated for reforms to Peru's banking system to better support lending for housing built by private contractors. By the early 1960s, IBEC officials had invested in housing developments designed for Lima's middle classes.<sup>82</sup> When Peru embraced foreign technical assistance for housing in the late 1950s and early 1960s, the objective was to create middle-class communities funded through private loans rather than government largesse and to rely on aided self-help for *barriada* residents.<sup>83</sup> This tracks with broader trends in international development circles, and by the early 1960s, aided self-help for housing financed by private mortgages became the primary form of housing aid.<sup>84</sup> In most cases, residents needed either a title to land or the ability to qualify for a mortgage to benefit from this aid.

<sup>79</sup> Gyger 2019: 45. For an in-depth analysis of how the bond market contributes to urban inequality, see Jenkins 2019.

<sup>80</sup> Gyger 2019: chapter 1.

<sup>81</sup> Pedro Beltrán, Correspondence with Nelson A. Rockefeller, Rockefeller Archive Center, Nelson A. Rockefeller - Personal, Countries, Series E, FA341, Box 57, Folder 475.

<sup>82</sup> Correspondence, 1960-1962, Rockefeller Archive Center, Nelson A. Rockefeller - Personal, AIA-IBEC, Series B, FA 339, Box 33, Folder 310.

<sup>83</sup> Gyger 2019: 180.

<sup>84</sup> For examples in Latin America, see Offner 2019; Fischer 2014; and Healey 2020.

The calculation to prioritize the middle classes for housing solutions while stigmatizing the urban poor and leaving them to help themselves was cynical and took on a specific form in the context of the Peruvian Andes. While some, like Picó, framed what he saw as the challenge of the *barriada* residents as an opportunity for uplift, others, like Valcárcel, expressed disdain for Indigenous people in urban spaces. A reconstruction plan developed by the American Chamber of Commerce in Peru in the aftermath of a 1970 earthquake off the coast further illustrates this point. When establishing priorities for reconstruction, the report argued that the poor Indigenous people in the sierras were «traditionally removed from the mainstream of Peruvian life» and could just repair their homes with materials from their environment, therefore, housing assistance ought to focus on the coastal, urban middle classes.<sup>85</sup> This view was shared by Peruvians and foreigners alike.

The trend lines away from government-subsidized and planned housing developments for the urban poor would have existed without the 1950 Cusco earthquake, but the earthquake's aftermath helped shift the debate in key ways. There was recognition that housing was the most pressing concern after the earthquake and that there was a need for massive investment in working-class housing. But government officials and foreign technicians chose not to prioritize it. Cusco could not become a model urban space in their eyes, so instead, they focused on making it a tourist destination. These priorities would be further codified with Law 12350 in 1955, which reallocated the funding for Cusco's reconstruction to industrialization, private loans, and restoration of monuments and eliminated funding for government-subsidized housing.<sup>86</sup> The 1957 Law 12800 replaced the Junta with the *Corporación de Reconstrucción y Fomento* (CRYF). The legislative charge for CRYF included Article 3, which contains provisions that essentially support

<sup>85</sup> American Chamber of Commerce of Peru, *The Peruvian Earthquake of May 31st, 1970*, Rockefeller Archive Center, IBEC: General Information, Data, and Research, Series 5, FA084, Box 95, Folder 700: 7. This sentiment echoed earlier foreign technicians. For example, Gyger 2022: 89-90.

<sup>86</sup> Ley 12350, 17 June 1955.

self-help housing efforts by allowing «popular» neighborhood groups to submit proposals for construction projects and to incentivize private capital to invest in housing developments in areas where associations or cooperatives of residents have a legal claim to the land.<sup>87</sup> Self-help, privately-financed housing would become the default for Cusco's urban poor, as it would for Lima and other Peruvian cities in the years to follow. The parts of the Cusco where this was allowed were peripheral *barrios indios*, like Santiago and Belen.

#### A RETURN TO THE *ENCUESTA*

Historian José Tamayo Herrera notes that the few government-subsidized housing developments that did come to fruition in the aftermath of the earthquake significantly improved the quality of life for their middle-class inhabitants. For the most part, the professionals, bureaucrats, small business owners, and teachers who gained access to modern housing in the *unidades vecinales* of Mariscal Gamarra, Zarumilla, Santiago, and Zarguán del Cielo, constructed by the Fondo de Salud y Bienestar Social, had previously lived in large, rundown homes dating to the colonial period.<sup>88</sup> But to understand what happened to the settlement residents who were not placed in these units, it helps to return to the 1959 survey. At the time of the survey, the residents' relationship with the land had been formalized for the most part. The residents of Rosaspata were landowners, and the residents of Avenida del Ejército, Belemppampa, and Huayruropata were renting their land. The Dolorespata settlement emerged as the result of a land invasion, so the residents declared themselves the owners but had not gone through any legal process.<sup>89</sup> The picture that emerges from the survey gives a sense of where aided self-help housing was more successful and where it fell short.

<sup>87</sup> Ley 12800, 4 February 1957.

<sup>88</sup> Tamayo Herrera 2010: 190. Also see Gutiérrez Samanez 2006.

<sup>89</sup> Hermoza Mariscal and Acurio Velarde 1959: 1-2. The survey was conducted in February and March of 1959, with most of the work being completed on Sundays and holidays to catch people while they were home. It is not clear whether all the interviews were conducted in Spanish.

The survey provides numerous details about the origins and composition of the different settlements. The Avenida del Ejército settlement occupied the space along the Chunchulmayo riverbed, where residents occupied a combination of the emergency government-built units originally intended for middle-class families, and residents renting empty lots where they constructed homes using materials they acquired themselves. Because of the location, the settlement was frequently at risk of flood waters.<sup>90</sup> Belemppampa also dated to the immediate aftermath of the quake, with shelters intended for a temporary occupation that residents rented from a government entity, the Beneficencia Pública del Cuzco. By the late 1950s, many residents stopped paying rent and organized under the name Asociación de Damnificados 21 de Mayo. When the Beneficencia threatened eviction, they left and occupied land owned by the Beneficencia that became the Dolorespata settlement. At the time of the survey, they had yet to negotiate an agreement with the Beneficencia. The residents who remained in Belemppampa at the time of the survey were still under the constant threat of eviction because the land was intended for a middle-class housing development that would be out of reach for them economically.<sup>91</sup> The residents of Huayruropata were mostly displaced from other parts of the city or were recent migrants to the city, and they built precariously constructed homes on rented land. Finally, the residents of Rosaspata were mostly relocated from the university stadium settlement. They too established an association and pooled money to purchase the land in the northeastern part of the city. CRYF assisted with the planning and constructing of their homes, in line with the aided self-help model.<sup>92</sup> The experiences of the surveyed settlement residents, while varied, show that the Peruvian government and the local administrative bodies mostly abandoned efforts at low-income housing developments.

Rather than paint a picture of poor Indians unable to adapt to city life, the survey data reveals that the residents were integrated into the

<sup>90</sup> *Ib.*: 3-4.

<sup>91</sup> *Ib.*: 4-5.

<sup>92</sup> *Ib.*: 6.

life of the broader city. Most surveyed residents indicated that they were relatively recent migrants from the countryside, and therefore many were likely of Indigenous background.<sup>93</sup> The heads of households were employed in a number of different occupations, but the vast majority were artisans, construction workers, and industrial workers. The survey did not seem to include questions about whether other members of households were employed, but studies of other *barriadas* indicate that women often ran shops and small businesses within the *barriadas*.<sup>94</sup> In other words, they were contributing to Cusco's expanding urban economy, even if their incomes relegated them to precarious housing with inadequate space, lighting, and ventilation.<sup>95</sup>

Although experts worried that *barriada* residents needed help to build their homes, the survey demonstrates that residents really needed access to essential services. When asked about desired improvements, most respondents cited access to plumbing and electricity. Schools were also a priority, especially for Dolorespata and Rosaspata. Residents mostly agreed that the government, or one of its affiliated entities like CRYF or the Beneficencia, should be responsible for these improvements. Aided self-help was a less popular solution, probably because the «self-help» part had already been their reality. Even so, about one hundred respondents selected that or personal contributions to fix the problems, revealing that they were willing to dedicate time and labor when necessary.<sup>96</sup> Notably, several households in Rosaspata reported that the government was invested in their neighborhood, likely due to the involvement of CRYF in their housing arrangement.<sup>97</sup> In their final analysis, the research team agreed that the government should ultimately be responsible for providing basic services like sewage, potable water, and electricity. In

<sup>93</sup> *Ib.*: 13-14. The survey did not indicate ethnicity or whether the respondents' primary language was not Spanish.

<sup>94</sup> *Ib.*: 15. On women and employment in other *barriadas*, see Matos Mar 1961: 180-181; and Driant and Riofrío 1987.

<sup>95</sup> Hermoza Mariscal and Acurio Velarde 1959: 22-23, 26.

<sup>96</sup> *Ib.*: 35-36.

<sup>97</sup> *Ib.*: 33.

addition, they recommended that future housing developments should prioritize low-income residents like those in the *barriadas* rather than those at higher socioeconomic levels.<sup>98</sup>

The survey provides invaluable insights into the lives of Cusco's working-class residents and the successes and failures of the earthquake reconstruction efforts. Several areas designated for short-term emergency housing were, in many cases, occupied for up to nine years after the earthquake or more. The residents of these settlements were resourceful about using and reusing the relief materials supplied in the days and weeks after the earthquake.<sup>99</sup> Emergency settlements intended for middle-class residents were eventually occupied by the working classes after more permanent opportunities opened for the middle classes. Despite the resourcefulness of the residents, there was only so much they could do with limited disposable income and time. An earlier commitment by the Junta or the national government to provide services like plumbing and electricity might have prevented the haphazard or «anarchic» development of Cusco's post-earthquake *barriadas*.

The example of Dolorespata demonstrates how some residents took matters into their own hands when threatened with eviction so the government could build middle-class housing. Today, a street in Dolorespata is named 21 de Mayo, a tribute to their survival of the earthquake and the importance of organized resistance. Their efforts paid off when, in 1961, the government passed the Ley de Barriadas (Law 13517), which essentially legalized the status of settlements like Dolorespata, but with the intention of discouraging future squatters. The condition was that residents had to improve their houses to meet specific minimum requirements and contribute to upgrading services in the neighborhood within a seven-year timeframe. Nationwide the law became a bureaucratic challenge, but it was a welcome change for the residents of Dolorespata.<sup>100</sup>

<sup>98</sup> Ib.: 41.

<sup>99</sup> Ib.: 24.

<sup>100</sup> See Gyger 2019: chapter 4.

In the months and years immediately following the earthquake, there was a sense that experts could make Cusco a modern city for the rest of the Indigenous Americas to emulate. But the expansive vision for the state and internationally-led reconstruction quickly scaled down to a more straightforward plan for economic development. While some would benefit from the reconstruction plans, notably some of the middle-class sectors and those with stakes in tourism, Cusco's poor were left with the often ephemeral promise of aided self-help. It was not an accident that these same residents tended to be Indigenous and were displaced from the historic city center to the racialized geographies of the urban periphery. The lesson that some seemed to take from this was that poor Andean people were not worth the investment.

In many ways, the difficulties and debates that occurred in the aftermath of Cusco's 1950 earthquake were precursors to larger shifts in housing policy across Peru and the rest of the Americas. Policymakers, including John C. Turner, who arrived in Peru in 1957, opted for an aided self-help housing development model following a 1958 earthquake in Arequipa. Over time, however, even Turner, one of the biggest advocates of aided self-help housing, would come to question the role of outside experts.<sup>101</sup> Peruvians in need of housing did not necessarily need the designs or assistance from outside experts as much as they needed permission to occupy the space and basic amenities like plumbing and electricity. Instead, *barriadas* became normalized and even celebrated as evidence of popular resilience and initiative, thus providing a «pretext for the inaction of the state».<sup>102</sup> It became clear that the global designs for the future of Peru's urban working classes would be underfunded and inadequate. But the 1959 survey also shows that, despite the odds, these communities were resourceful, they were there to stay, and they were not going to stop demanding investment in a better future.

<sup>101</sup> Gyger 2021: 54.

<sup>102</sup> Driant 1991: 214.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Basadre, Jorge. 1947. *La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú*. Segunda edición. Lima: Editorial Huascarán.
- Blansett, Kent, Cathleen D. Cahill, and Andrew Needham. 2022. «Introduction: Indian Cities». En Blansett, Kent; Cathleen D. Cahill y Andrew Needham (eds.). *Indian Cities: Histories of Indigenous Urbanization*. Norman: University of Oklahoma Press, 1-22.
- Buchenau, Jürgen and Lyman L. Johnson (eds.). 2009. *Aftershocks: Earthquakes and Popular Politics in Latin America*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Burns, Kathryn. 1999. *Colonial Habits: Convents and the Spiritual Economy of Cuzco, Peru*. Durham: Duke University Press.
- Carey, Mark. 2010. *In the Shadow of Melting Glaciers: Climate Change and Andean Society*. New York: Oxford University Press.
- Castellanos, M. Bianet. 2021. *Indigenous Dispossession: Housing and Indebtedness in Mexico*. Stanford: Stanford University Press.
- Chastain, Andra and Timothy Lorek. 2020. «Introduction». En Chastain, Andra y Timothy Lorek (eds.). *Itineraries of Expertise: Science, Technology, and the Environment in Latin America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 3-28.
- Clarke, Nathan. «Revolutionizing the Tragic City: Rebuilding Chimbote, Peru after the 1970 Earthquake». *Journal of Urban History*. Volumen 41, número 1: 93- 115.
- Collier, David. 1975. «Squatter Settlements and Policy Innovation in Peru». En Lowenthal, Abraham F. (ed.). *The Peruvian Experiment: Continuity and Change under Military Rule*. Princeton: Princeton University Press, 128-178.
- Covert, Lisa Pinley. 2019. «Post-disaster Urban Planning, Cultural Patrimony, and Cusco's Templo de Santiago». *Turismo y patrimonio*. Volumen 13: 85-98.
- De Antuñano, Emilio. 2020. «A Global History of Slums, Shantytowns, and Improvised Cities». *Journal of Urban History*. Volumen 47, número 4: 928-936.
- Degregori, Carlos Iván; Cecilia Blondet y Nicolás Lynch. 2014. *Conquistadores de un nuevo mundo: de invasores a ciudadanos en San Martín de Porres*. Segunda edición. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- De la Cadena, Marisol. 1998. «Silent Racism and Intellectual Superiority in Peru». *Bulletin of Latin American Research*. Volumen 17, número 2: 143-164.
- De la Cadena, Marisol. 2000. *Indigenous Mestizos: The Politics of Race and Culture in Cuzco, Peru, 1919-1991*. Durham: Duke University Press.
- Dickinson III, Joshua C. 1969. «The Eucalypt in the Sierra of Southern Peru». *Annals of the Association of American Geographers*. Volumen 59, número 2: 294-307.
- Dorich T., Luis. 1961. «Urbanization and Physical Planning in Peru». En Hauser, Philip M. (ed.). *Urbanization in Latin America: Proceedings of a seminar jointly*

- sponsored by the Bureau of Social Affairs of the United Nations, the Economic Commission for Latin America, and UNESCO (in co-operation with the International Labour Organisation and the Organization of American States) on urbanization problems in Latin America. Nueva York: International Documents Service: 280-293.
- Driant, Jean-Claude. 1991. *Las barriadas de Lima: Historia e interpretación*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo (DESCO).
- Driant, Jean-Claude y Gustavo Riofrío. 1987. *¿Qué vivienda han construido? Nuevos problemas en viejas barriadas*. Lima: Institut Français d'Études Andines.
- Farrington, Ian. 2013. *Cusco: Urbanism and Archaeology in the Inka World*. Gainesville: University Press of Florida.
- Farrington, Ian. 2018. «Cuzco: Development of the Imperial Capital». En Alconini, Sonia y Alan Covey (eds.). *The Oxford Handbook of the Incas*. Nueva York: Oxford University Press: 71-90.
- Fernández-Maldonado, Ana María. 2013. «La marcha de las barriadas en la segunda mitad del siglo XX». En Aguirre, Carlos and Aldo Panfichi (eds.). *Lima, siglo XX: Cultura, socialización y cambio*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú: 57-81.
- Fischer, Brodwyn M. 2014. «A Century in the Present Tense: Crisis, Politics, and the Intellectual History of Brazil's Informal Cities». En Fischer, Brodwyn; Javier Auyero y Bryan McCann (eds.). *Cities from Scratch: Poverty and Informality in Urban Latin America*. Durham: Duke University Press: 9-67.
- Gutiérrez Samanez, Julio Antonio. 2006. Breve Historia del Distrito de Santiago, Cusco. Recuperado de <http://historia-distrito-santiago-cusco.blogspot.com>.
- Gyger, Helen. 2019. *Improvised Cities: Architecture, Urbanization, and Innovation in Peru*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Gyger, Helen. 2021. «Una profesión en desarrollo: John F. C. Turner en Arequipa». *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo, y territorio*. Volumen 1, número 2: 37-55.
- Gyger, Helen. 2022. «Chimbote, Projected: Urbanity from Up Above and from Down Below». *Journal of the Society of Architectural Historians*. Volumen 81, número 1: 85-104.
- Hajovsky, Patrick Thomas. 2018. «Panoramas: Contested Visions of Cuzco's 1650 Earthquake». *The Art Bulletin*. Volumen 100, número 4: 34-61.
- Harris, Richard. 1998. «The Silence of the Experts: "Aided Self-help Housing", 1939-1954». *Habitat International*. Volumen 22, número 2: 165-189.
- Healey, Mark. 2009. «The "superstition of adobe" and the certainty of concrete: Shelter and Power after the 1944 San Juan Earthquake in Argentina». En Jürgen Buchenau y Lyman L. Johnson (eds.). *Aftershocks: Earthquakes and Popular Politics in Latin America*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 100-128.

- Healey, Mark. 2011. *The Ruins of the New Argentina: Peronism and the Remaking of San Juan after the 1944 Earthquake*. Durham, NC: Duke University Press.
- Healey, Mark. 2020. «Planning, Politics, and Praxis at Colombia's Inter-American Housing Lab, 1951-1966». En Chastain, Andra y Timothy Lorek (eds.). *Itineraries of Expertise: Science, Technology, and the Environment in Latin America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 199-216.
- Hermoza Mariscal, Gustavo y Guido Acurio Velarde. 1959. *Encuesta de las barriadas periféricas de la ciudad del Cuzco*. Cusco: Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social.
- Huapaya, José Carlos. 2015. «Eduardo Neira Alva. Aportes profesionales para el debate sobre el desarrollo territorial y la ecología urbana en América Latina, 1961-1998». *Ensayo: Revista de arquitectura, urbanismo, y territorio*. Volumen 1, número 1: 67-81.
- Irwin, Julia. 2018. «The "Development" of Humanitarian Relief: US Disaster Assistance Operations in the Caribbean Basin, 1917-1931». En Macekura, Stephen J., y Erez Manela (eds.). *The Development Century: A Global History*. Cambridge: Cambridge University Press, 40-60.
- Irwin, Julia F. 2021. «Our Climatic Moment: Hazarding a History of the United States and the World». *Diplomatic History*. Volumen 45, número 3: 421-444.
- Jenkins, Destin. 2021. *The Bonds of Inequality: Debt and the Making of the American City*. Chicago: University of Chicago Press.
- Julien, Catherine. 1998. «La organización parroquial del Cusco y la ciudad incaica». *Tawantinsuyu*. Volume 5: 82-96.
- Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial del Cuzco. 1955. *Memoria 1953-1954*. Cusco: Junta de Reconstrucción y Fomento Industrial del Cuzco.
- Klein, Naomi. 2007. *The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism*. Nueva York: Picador.
- Konove, Andrew. 2019. «Making a Modern Barrio: Infrastructure and Progress in Mexico City, 1900-1903». *Journal of Urban History*. Volumen 46, número 3: 516-540.
- Kozak, Daniel. 2016. «John F. C. Turner y el debate sobre la participación popular en la producción de hábitat en América Latina en la cultura arquitectónico-urbanística, 1961-1976». *Urbana: Revista Electrónica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*. Volumen 8, número 3: 49-68.
- Kubler, George. 1952. *Cuzco: Reconstruction of the town and restoration of its monuments*. Paris, UNESCO.
- Kwak, Nancy. 2018. *A World of Homeowners: American Power and the Politics of Housing Aid*. Chicago: University of Chicago Press.

- Lefty, Lauren. 2021. «Puerto Rico Can Teach So Much»: The Hemispheric and Imperial Origins of the Educational War on Poverty». *History of Education Quarterly*. Volumen 61, número 4: 423-448.
- Ludeña Urquiza, Wiley. 2006. «Barrio y ciudad. Historiografía urbanística y la cuestión del dominio de referencia. El caso de Lima». *Bitácora Urbano Territorial*. Volumen 10, número 1: 82-105.
- Lund, Sarah. 2011. «Invaded City: Structuring Urban Landscapes on the Margins of the Possible in Peru». *Focaal: Journal of Global and Historical Anthropology*. Número 61: 33-45.
- Matos Mar, José. 1961. «The “barriadas” of Lima: an example of integration into urban life». En Hauser, Philip M. (ed.). *Urbanization in Latin America: Proceedings of a seminar jointly sponsored by the Bureau of Social Affairs of the United Nations, the Economic Commission for Latin America, and UNESCO (in co-operation with the International Labour Organisation and the Organization of American States) on urbanization problems in Latin America*. Nueva York: International Documents Service, 170-190.
- Matos Mar, José. 1977. *Las Barriadas de Lima*. Segunda edición. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Mallon, Florencia. 1983. *The Defense of Community in Peru's Central Highlands: Peasant Struggle and Capitalist Transition, 1860-1940*. Princeton: Princeton University Press.
- McVety, Amanda. 2018. «Wealth and Nations: The Origins of International Development Assistance». En Macekura, Stephen J. y Erez Manela (eds.). *The Development Century: A Global History*. Cambridge: Cambridge University Press: 21-39.
- Offner, Amy C. 2019. *Sorting Out the Mixed Economy: The Rise and Fall of Welfare and Developmental States in the Americas*. Princeton: Princeton University Press.
- Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. 1951a. *Plan Piloto*. Lima: Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo.
- Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. 1951b. *Plan Piloto Dinámica Propuesta*. Lima: Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo.
- Olsson, Tore C. 2017. *Agrarian Crossings: Reformers and the Remaking of the US and Mexican Countryside*. Princeton: Princeton University Press.
- Puente, Javier. 2022. *The Rural State: Making Comunidades, Campesinos, and Conflict in Peru's Central Sierra*. Austin: University of Texas Press.
- Rama, Ángel. 1996. *The Lettered City*. Translated by John Charles Chasteen. Durham: Duke University Press.
- Rice, Mark. 2018. *Making Machu Picchu: The Politics of Tourism in Twentieth-Century Peru*. Chapel Hill, NC: University of North Carolina Press.

- Rivas, Darlene. 2002. *Missionary Capitalist: Nelson Rockefeller in Venezuela*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Smith, Kimbra. 2015. *Practically Invisible: Coastal Ecuador, Tourism, and the Politics of Authenticity*. Nashville: Vanderbilt University Press.
- Tamayo Herrera, José. 2010. *Historia Regional del Cuzco Republicano: Un libro de síntesis, 1808-1980*. Tercera edición. Lima: Tarea Asociación Gráfica Educativa.
- Valcárcel, Luis E. 1925. *Tempestad en los Andes*. Lima: Populibors Peruanos.
- Walker, Charles. 2008. *Shaky Colonialism: The 1746 Earthquake-Tsunami in Lima, Peru, and Its Long Aftermath*. Durham, NC: Duke University Press.
- Ward, Peter. 2012. «Self-Help Housing Ideas and Practice in the Americas». En Sanyal, Bishwapriya; Christina D. Rosan y Lawrence J. Vale (eds.). *Planning Ideas That Matter: Livability, Territoriality, Governance, and Reflective Practice*. Cambridge: MIT Press, 283-310.
- Zapata, Antonio. 1995. *El joven Belaúnde: Historia de la Revista El Arquitecto Peruano, 1937-1963*. Lima: Librería Editorial Minerva.
- Zapata, Antonio. 1997. «Society and Local Power: The Community of Villa El Salvador, Lima-Peru, 1971-1992, Heterogeneity and Social Conflict». Tesis de doctorado en Historia. Nueva York: Columbia University.

Recibido: 08 de marzo de 2023

Aceptado: 03 de mayo de 2023

# «Una Lima para todos»: El programa de vivienda de Huaycán y la política urbana de la Izquierda Unida, 1983-1985

«A Lima for all»: The Huaycán housing program and the United Left's urban policy, 1983-1985

LUCÍA LUNA-VICTORIA INDACOCHEA

*Illinois Wesleyan University*

llunavic@iwu.edu

<https://orcid.org/0009-0002-8283-0114>



## **RESUMEN**

*En 1984, dentro del contexto de conflicto armado entre Sendero Luminoso y el Estado peruano (1980-2000), el alcalde Alfonso Barrantes Lingán decretó la creación de Huaycán, un proyecto de vivienda destinado a los sectores más pobres de Lima. Huaycán nació de una visión socialista de urbanistas y pobladores para solucionar la política de abandono del Estado y establecer un programa de cogestión entre representantes municipales y pobladores. Este artículo traza la creación del proyecto, de 1983 a 1985, como producto de las demandas de una nueva generación de limeños y revela las tensiones derivadas por visiones divergentes dentro del frente izquierdista y entre los pobladores y urbanistas fundadores del proyecto.*

**Palabras clave:** *historia urbana, Huaycán, asentamientos humanos, Lima, conflicto armado interno, Izquierda Unida*

## **ABSTRACT**

*In 1984, in the context of Peru's internal armed conflict between the Shining Path and the State (1980-2000), Lima's socialist mayor Alfonso Barrantes*

**HISTORICA** XLVI.2 (2022): 73-111 / e-ISSN 2223-375X



<https://doi.org/10.18800/historica.202202.003>

*Lingán decreed the creation of Huaycán, the first housing project targeting Lima's poorest residents. Huaycán originated from a shared socialist vision by urbanists and shantytown settlers to address the politics of abandonment by establishing a co-management program between municipal representatives and the population. This article traces the creation of Huaycán, from 1983 to 1985, as a project that emanated from the demands of a new generation of urban residents. The article reveals the tensions derived from within the leftist front, and between the urbanists and shantytown settlers that created the project.*

**Keywords:** *Urban history, Huaycán, Shantytowns, Lima, Internal Armed Conflict, United Left*

La primera mitad de la década de los ochenta en el Perú abarca el inicio del conflicto armado interno entre el Partido Comunista del Perú Sendero Luminoso y el Estado (1980-2000). La guerra popular de los senderistas, liderada por Abimael Guzmán, buscaba desmantelar las instituciones estatales y crear un nuevo Estado bajo la doctrina marxista-leninista-maoísta. El escenario del conflicto se centró en el sur andino e involucró a comunidades campesinas que se encontraban fuera del radar de los políticos y residentes de la capital, ya que Ayacucho se encuentra aproximadamente a 565 kilómetros de Lima. No obstante, a principios de la década, la preocupación principal de los limeños fue el retorno a la democracia y las elecciones presidenciales y municipales: después de doce años de dictadura militar, los peruanos elegirían democráticamente a los próximos líderes del país. La Constitución de 1979 transformó la política en el Perú y, por primera vez en la historia del país, la mayoría de los peruanos, principalmente indígenas analfabetos, participarían en las elecciones. Consecuentemente, las elecciones del ochenta abrirían paso a las demandas de los campesinos y los pobladores de asentamientos humanos.

El retorno a la democracia condujo a la formación del frente de Izquierda Unida (IU), una coalición de partidos de corte leninista, trotskista y maoísta. La situación de la izquierda peruana en los ochenta

se puede entender como «brillante y precaria», una visión que encapsuló un momento sin precedentes de posibilidad política junto con circunstancias nacionales que, aunque lejos de ser deterministas, moldearon el curso de la legitimidad de la izquierda peruana.<sup>1</sup> Aunque la izquierda legal no ganó las elecciones presidenciales de 1980, pudo lograr obtener puestos a nivel distrital. En 1983, la IU logró consolidar el apoyo de base en los asentamientos humanos y distritos populares de Lima para ganar control de la municipalidad metropolitana. El triunfo del frente socialista creó un momento fugaz en la historia reciente del Perú, un momento en el cual la política metropolitana respondió a la demanda popular con una propuesta de planificación urbana legítima y accesible. La IU se propuso mejorar las condiciones de vida de los pobladores de asentamientos humanos, pensando en una vivienda digna. En 1984, la población de los asentamientos humanos en Lima comprendía el 32,2% de la población total de la ciudad, que se estimaba cerca de 4 983 000 habitantes.<sup>2</sup>

Este artículo traza la creación del Proyecto Especial de Habilitación Urbana del Área de Huaycán (PEH), conocido ahora como Huaycán, de 1983 a 1985. El PEH fue un proyecto político de la municipalidad socialista y un proyecto derivado de las demandas de una nueva generación de pobladores de asentamientos humanos. El PEH consistió en un programa de cogestión planificado entre los representantes municipales y la población. Partiendo del antecedente del distrito popular Villa El Salvador, un proyecto de planificación urbana del gobierno militar del general Juan Velasco Alvarado, el municipio metropolitano de IU propuso «la democracia local, el movimiento popular, el enfoque del poder democrático y las interpretaciones del socialismo».<sup>3</sup> Huaycán, no obstante, se formó en un contexto de democracia, y su trayectoria revela la preeminencia de la izquierda legal en la capital aun cuando las realidades del conflicto armado interno empezaban a llegar a Lima.

<sup>1</sup> Haworth 1993: 56.

<sup>2</sup> Calderón Cockburn 2016: 370.

<sup>3</sup> Haworth 1993: 56.

Los tres años que abarca esta investigación encapsulan la experiencia de una izquierda socialista en el poder y de una generación de pobladores politizada que, juntos, pudieron crear una alternativa a una política urbana no existente. No obstante, fue un momento marcado por la escala de la violencia senderista. En abril de 1984, Sendero Luminoso conmemoró el cuarto aniversario de su guerra popular incrementando acciones en el «Plan del Gran Salto», una estrategia que buscaba «poner en marcha una guerra de guerrillas generalizada, extender [sus] zonas» y movilizar a las masas contra las fuerzas reaccionarias.<sup>4</sup> Simultáneamente, el gobierno de Fernando Belaúnde Terry y su partido, Acción Popular, sufrieron retrocesos en los frentes políticos, económicos y contrainsurgentes. Para el invierno de 1984, el presidente decretó un estado de emergencia nacional en respuesta a la violencia senderista en la sierra y al aumento de la presencia del Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA) en la capital. El MRTA, un segundo grupo insurgente, realizó su primera acción pública en la capital y organizó manifestaciones simbólicas colocando la bandera del movimiento en lugares céntricos de Lima. Las acciones del presidente contra los insurgentes fueron tardías y el control militar sobre las zonas de emergencia se volvió cada vez más sangriento. Al aproximarse las elecciones presidenciales de 1985, los peruanos se preguntaban quién sería capaz de enfrentar la crisis económica y vencer al terrorismo.

A inicios de 1985, la política electoral dominó el imaginario nacional y los medios criticaban a la IU por su ideología marxista y por no condenar la lucha armada de Sendero Luminoso. Una presidencia izquierdista enfrentaría el riesgo de un golpe militar, evidenciado por el golpe militar en 1973 contra Salvador Allende en Chile. Asimismo, Amnistía Internacional publicó un informe que revelaba la desaparición de mil personas y denunciaba la violencia propagada por militares en las zonas de emergencia. El informe lanzó un golpe final al gobierno de Belaúnde.<sup>5</sup> Consecuentemente, la victoria electoral de Alan García y el

<sup>4</sup> CVR 2003, tomo II, capítulo 1: 50.

<sup>5</sup> Amnistía Internacional 1985.

partido Alianza Popular Revolucionaria Americana (APRA) significó la pérdida del ímpetu político que la IU disfrutó en 1983. Mientras tanto, Sendero continuó desplegando acciones en todo Ayacucho, y cada vez más contra autoridades de IU y el APRA. El MRTA declaró una tregua tras la victoria electoral de García, creyendo que el proceso electoral había demostrado la voluntad del pueblo, pero nunca tuvo la intención de desmantelar sus contingentes armados.<sup>6</sup> Este período también incluyó una visita del papa Juan Pablo II al distrito popular de Villa El Salvador, donde el pontífice advirtió a los pobladores de asentamientos humanos contra «el espejismo de seductorías ideologías y alternativas que prometen soluciones violentas».<sup>7</sup> En este contexto de división política y creciente violencia insurgente, Huaycán se consolidó como un proyecto urbano alternativo y un espacio político en disputa.

Este artículo traza las experiencias de los protagonistas de la creación de Huaycán incorporando entrevistas con urbanistas, dirigentes y pobladores de Huaycán. Las figuras prominentes de la planificación trabajaron para crear una comunidad que, además de representar un éxito de urbanización y tecnología, significó el potencial de una identidad colectiva. Las experiencias de los expertos y pobladores también revelan tensiones derivadas del proyecto de cogestión, particularmente conflictos dentro del frente de izquierda y los compromisos entre la visión socialista del municipio y las realidades del día a día en los asentamientos humanos.

#### **EL PRIMER ALCALDE SOCIALISTA**

El 13 de noviembre de 1983, los limeños eligieron al primer alcalde socialista, el doctor Alfonso Barrantes Lingán, mejor conocido como «Frejolito». Nacido en Cajamarca, Barrantes estudió derecho en la Universidad Mayor Nacional de San Marcos, fundó la Unidad Democrática Popular en 1978 y, luego, el frente de IU en 1980. La victoria de Barrantes representó la cumbre de un cambio democrático en la política peruana y la politización gradual de las clases populares. La izquierda

<sup>6</sup> La Serna 2020.

<sup>7</sup> Juan Pablo II 1985.

nunca había ganado un cargo tan visible como el municipio de la capital del país. Los tres años del mandato de Barrantes reconfiguraron la relación del gobierno central con las clases populares, comenzando con la entrega de títulos de propiedad para los habitantes de asentamientos humanos y el programa Vaso de Leche. Sin embargo, la victoria de Barrantes se produjo en medio de un creciente escepticismo hacia la izquierda democrática y su presunta tolerancia hacia el partido comunista maoísta, Sendero Luminoso.

Barrantes ganó las elecciones con el 36,6% del voto popular, y la IU ganó 19 de las contiendas distritales, arrasando con todos los asentamientos humanos.<sup>8</sup> En una entrevista con *El Diario Marka*, Barrantes reiteró el significado de su victoria: «Yo creo que este triunfo inaugura la época de la alegría en el Perú, y, por consiguiente, también la era de los vencidos».<sup>9</sup> Antes de la victoria de Barrantes, los intelectuales peruanos enfatizaron las promesas de su campaña, especialmente: «Hacer de los municipios verdaderas instancias de poder vecinal, hacer posible que los gobiernos locales sean algo más que un nombre».<sup>10</sup> Con Barrantes como alcalde y Henry Pease como teniente alcalde, la IU se propuso demostrar el potencial de un gobierno socialista elegido democráticamente, distanciándose de las guerrillas radicales y asegurando al electorado que no ocurriría un golpe de estado. Las lecciones del gobierno de Salvador Allende en Chile resonaron en la memoria de la izquierda peruana, al igual que las crecientes acusaciones por los críticos de derecha de que la IU era un frente legal de Sendero Luminoso.

El gobierno de IU trabajó para cumplir las promesas de campaña, pero enfrentó las carencias heredadas del gobierno central y metropolitano. Barrantes nombró a Mario Zolezzi como secretario municipal de la Comisión de Asentamientos Humanos, una entidad encargada del desarrollo y planificación urbana, obras públicas y vigilancia de los asentamientos humanos. Antes de ser nombrado secretario municipal, Zolezzi trabajó en otro distrito popular San Juan de Lurigancho con el

<sup>8</sup> Dietz 1986: 151.

<sup>9</sup> *El Diario Marka* 1983: 12-14.

<sup>10</sup> *QueHacer* 1983: 11.

Centro de Estudios y Promoción de Desarrollo (DESCO) y fue candidato a regidor. Zolezzi recordó que él no fue «un hombre de [Henry] Pease, ni un hombre de Barrantes», sino «era un regidor de Izquierda Unida». <sup>11</sup> Al asumir el cargo, Zolezzi enfrentó «treinta mil expedientes que [incluían] desde solicitudes de empadronamiento y exigencias de obras de infraestructura hasta infinitos pleitos entre pobladores por posesiones de lotes». <sup>12</sup> La IU priorizó a los asentamientos humanos durante la campaña electoral y fue el trabajo de Zolezzi realizar los cambios prometidos.

Al comenzar su nuevo cargo, Zolezzi rápidamente se dio cuenta de que no existía una infraestructura suficiente para atender la dinámica de los asentamientos humanos. <sup>13</sup> «La oficina Metropolitana de Asentamientos Humanos no [había] elaborado ninguna directiva que norma los procedimientos a seguir en la recaudación de los ingresos por concepto de Derecho de Titulación». <sup>14</sup> Los nuevos gobernantes encontraron archivos inadecuados e inaccesibles a revisión, una ineficiente tabulación de los pobladores que solicitan la titulación y sus ingresos, y un registro de pagos por pobladores en el norte, sur y este de la ciudad efectuado indistintamente. <sup>15</sup> La oficina no tenía dinero suficiente para ponerle gasolina a sus vehículos, pero los gobernantes de la IU, motivados por la promesa de un cambio, lograron prevalecer con sus propios ingresos y esfuerzos. <sup>16</sup>

El involucramiento de la IU en la planificación y democratización urbana demostró que el lema «Una Lima para todos» era una promesa de campaña que el partido buscaba cumplir activamente. El gobierno de Barrantes otorgó títulos de propiedad a los pobladores de asentamientos humanos que previamente habían ocupado tierras del gobierno o privadas

<sup>11</sup> Zolezzi 2020.

<sup>12</sup> Tuesta 1983: 14.

<sup>13</sup> Ib.

<sup>14</sup> Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, MML). «Informe de la Inspectoría de la Municipalidad de Lima, Informe Interno N. 014-84-IG/MLM. 20 de julio 1984». Biblioteca Nacional del Perú, Fondo Antiguo, Colección Alfonso Barrantes Lingán, Caja 1000053378, Documento III.

<sup>15</sup> MML. «Informe N. 014-84-IG/MLM, 20 de julio 1984».

<sup>16</sup> Tuesta 1983: 14.

y habían comenzado a construir sus casas y comunidades. Zolezzi recordó que «[él] firmaba los títulos, no los firmaba Barrantes».<sup>17</sup> Al terminar la gestión municipal de la IU, los socialistas otorgaron cerca de ciento treinta mil títulos, y se proyectaron muchos más para lo que restaba de la década.<sup>18</sup> En 1984, Barrantes aprobó la inversión de doce mil millones de soles y, en 1985, se invirtieron ciento cuarenta mil millones de soles en obras.<sup>19</sup> El municipio utilizó el financiamiento otorgado por el Banco Mundial al Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET), habilitado en diciembre de 1985, para democratizar la ciudad y facilitar el transporte entre los asentamientos humanos de Lima. El mismo mes, IU creó el «Plan de Desarrollo Urbano de Lima» que estableció «nuevas propuestas para el uso del suelo y vías de expansión urbana».<sup>20</sup> El plan protegió las zonas destinadas a la recreación como los parques, preservó zonas agrícolas y otorgó «facultades a los municipios distritales para que fiscalicen y orienten adecuadamente los procesos de construcción de sus respectivas jurisdicciones».<sup>21</sup> El gobierno municipal pudo sacar adelante su plan urbano, a pesar de los recursos limitados provistos por el gobierno central.

La segunda promesa de campaña, la lucha activa contra la desnutrición en las comunidades y poblaciones más vulnerables, sigue siendo el legado más fuerte de Barrantes y la IU. El programa Vaso de Leche «proporcionó alrededor de un millón de raciones diarias en los barrios populares, lo que estimuló el surgimiento de una amplia red asociativa liderada básicamente por mujeres».<sup>22</sup> El éxito del programa fue su apropiación por parte de la población, en particular la indispensable labor de mujeres y madres de familias que proporcionaron los recursos necesarios para el éxito del programa, que incluía «ollas, cocinas, agua, además de la preparación de raciones».<sup>23</sup> El programa recibió donaciones internacionales, pero

<sup>17</sup> Zolezzi 2020.

<sup>18</sup> Calderón Cockburn 2016: 319.

<sup>19</sup> Salcedo 1986: 96.

<sup>20</sup> *Ib.*: 102.

<sup>21</sup> *Ib.*

<sup>22</sup> Calderón Cockburn 2016: 319.

<sup>23</sup> Salcedo 1986: 104.

el financiamiento principal provino de los comités vecinales. Vaso de Leche significó un triunfo de la iniciativa popular de la IU, solidificó las organizaciones vecinales existentes y promovió la movilización popular, y se mantiene activo hasta el presente.

De 1984 a 1986, el gobierno de Barrantes priorizó la política de urbanización al innovar la relación entre la ciudad legal e ilegal. En la ciudad legal, la planificación precede a las ocupaciones humanas; en la ciudad ilegal, estas normas se incumplen mediante invasiones u ocupaciones de terrenos. En 1984, el gobierno de Belaúnde, a través del Ministerio de Vivienda, pasó la Ley Orgánica Municipal y el Decreto Legislativo 51, legislaciones que transfirieron la gestión de los asentamientos humanos a las municipalidades provinciales.<sup>24</sup> Las legislaciones descentralizaron la gestión de las comunidades urbanas, permitieron una mayor proximidad a los problemas que enfrentan los barrios marginales y los habitantes urbanos recién llegados, y eliminaron el exceso de burocracia. La aprobación de la Ley de Municipios permitió que el gobierno de Barrantes creara los Programas Especiales de Habilitación Urbana de Huaycán (PEH) y Laderas de Chillón. Los programas fueron una respuesta a la normativa de invasiones esporádicas e informales como única alternativa de las clases populares.

#### LA DEMANDA DEL PUEBLO Y EL ARQUITECTO

Huaycán, llamado así por la propensión del terreno a los deslizamientos de lodo y su sitio arqueológico, se ubica en el kilómetro diecisiete de la Carretera Central en el distrito de Ate-Vitarte y conecta la capital con los centros de abastecimiento de la sierra. «No había nada, era un espacio vacío, digamos. Además, es una quebrada donde históricamente habían pasado tres huaycos, un pedregal muy inhóspito».<sup>25</sup> Originalmente, «Huaycán había sido reservado como sitio arqueológico por una agencia estatal, pero estudios posteriores determinaron que solo una sección del

<sup>24</sup> Calderón Cockburn 2016: 317.

<sup>25</sup> Figari Gold 2020.

área tenía valor histórico». <sup>26</sup> El sitio arqueológico se remonta a la época precolombina del pueblo Pariachi y el municipio resguardó el área de los traficantes de tierras y las invasiones. El área de Huaycán constituyó un lugar natural para la expansión de la vivienda urbana, pero a la vez resultó un lugar estratégico para la movilización subversiva entre la ciudad y la sierra central. Esto último resultaría más significativo a fines de la década de 1980.

El interés por ocupar la quebrada de Huaycán antecedió al gobierno de Barrantes y a la creación del PEH, y un primer intento ocurrió en 1982 por la asociación Las Malvinas, de Ñaña. Ate-Vitarte, uno de los distritos industriales clave del país, había sido una región atractiva para los inmigrantes rurales durante la segunda mitad del siglo XX. Estos migrantes se asentaron en las urbanizaciones existentes y se instalaron en casas de familia, lo que contribuyó a la sobrepoblación y escasez de viviendas en el distrito. Un residente describió su experiencia: «Ocupando las mismas zonas de vivienda donde había una familia, empezaban a vivir dos, tres familias en un solo lote. Entonces esa realidad era explosiva. No solamente en Ate, sino también... en la zona de San Luis... El Agustino... Chosica». <sup>27</sup> A principios de la década de 1980, el municipio propuso varios proyectos para utilizar la tierra en Huaycán y sus alrededores. Estos proyectos se dirigieron a familias de clase media dispuestas a invertir y sacar crédito, y fueron proyectos que beneficiaban a las industrias privadas.

Impulsados por el aumento de los costos de los alquileres y los crecientes números de migrantes y refugiados de las áreas golpeadas por Sendero Luminoso y la violencia militar, una nueva generación de pobladores urbanos buscó soluciones y alternativas a la crisis de vivienda. Uno de estos jóvenes fue David Porras, hijo de un trabajador de una fábrica en Ate-Vitarte y eventual vicepresidente de la asociación de vivienda Andrés Avelino Cáceres (AAC). Porras trabajó con un grupo de jóvenes, principalmente universitarios, promoviendo programas

<sup>26</sup> Gyger 2019: 337.

<sup>27</sup> Porras 2019a.

musicales y culturales en Ate-Vitarte. «Los que generamos la primera gestión... no necesitábamos personalmente los lotes... eran nuestras familias... que venían de la sierra. Y como teníamos tiempo y posibilidad de dedicarnos... descubrimos Huaycán».<sup>28</sup> Sin embargo, otros jóvenes formaron asociaciones en busca de una vivienda propia al igual que un compromiso social. Charles Jaime Lastra Domínguez, uno de los fundadores de la asociación de pobladores del asentamiento humano José Carlos Mariátegui-El Agustino (JCM-El Agustino), «vivía en el cerro, en El Agustino, con [su] madre, con 30 m<sup>2</sup> nomás», y fue por la iniciativa de su esposa que se incorporó a la asociación.<sup>29</sup> Porras y la mayoría de los dirigentes de las asociaciones de vivienda pertenecían a esta nueva generación de limeños, hijos de inmigrantes rurales de primera generación, que habían crecido en los barrios marginales urbanos: «No somos limeños auténticos... tampoco provincianos, somos nacidos acá en Lima».<sup>30</sup> El nuevo perfil de los habitantes de los asentamientos, con diferentes niveles educativos y experiencias urbanas, encabezó los nuevos movimientos sociales urbanos. A diferencia de sus padres, esta nueva generación de jóvenes barriales «se sintió portadora de derechos que correspondía al Estado cumplir y su exigencia fue vista como un proceso de institucionalización promovido desde abajo».<sup>31</sup> La lucha por los derechos sociales se caracterizó por el enfrentamiento y la negociación, en lugar de la sumisión.<sup>32</sup>

Alfonso Gutiérrez, conocido como «el gringo», creó y dirigió la AAC a mediados de 1983 y organizó la ocupación de Huaycán antes de que se decretara el programa municipal. Gutiérrez había participado en programas juveniles junto a Porras: «él estaba siempre metido en talleres, pero él organizaba, apoyaba, era un activista».<sup>33</sup> La AAC zonificó el distrito de Ate-Vitarte e incluyó áreas aledañas como Valdivieso

<sup>28</sup> Ib.

<sup>29</sup> Lastra Domínguez 2019.

<sup>30</sup> Porras 2019b.

<sup>31</sup> Calderón Cockburn 2016: 354.

<sup>32</sup> Calderón Cockburn y Olivera Cárdenas 1989: 20.

<sup>33</sup> Porras 2019a.

y Chosica. En total, la asociación organizó veintiocho sectores, con el requisito principal de que los miembros no tengan lotes. «Empezamos a tener la idea de que era una demanda justa y la teníamos que plantear, esté quien esté en el gobierno», recordó el dirigente.<sup>34</sup> Los fundadores de la AAC pertenecían al Partido de Vanguardia Revolucionaria, una afiliación que les daría ventaja trabajando con el nuevo gobierno socialista. Porras subrayó la determinación de la AAC de trabajar con cualquier gobierno, incluso los anteriores a Alfonso Barrantes: «No es que a la municipalidad se le ocurrió... nosotros ya estábamos organizados, fue a la iniciativa de los pueblos».<sup>35</sup> A pesar de las inminentes dificultades para habilitar la quebrada de Huaycán, varias asociaciones y cooperativas de vivienda solicitaron al municipio el derecho a habitarla.

Mientras que la propuesta para urbanizar Huaycán fue una iniciativa popular planteada por pobladores de los asentamientos humanos de los alrededores, la IU se propuso coordinar una nueva modalidad de desarrollo con la ayuda de arquitectos y militantes de IU. Como respuesta a las reuniones con las delegaciones, Barrantes acudió al arquitecto Eduardo Figari Gold sobre el potencial de la quebrada de Huaycán como sitio de desarrollo urbano. Figari pertenecía al partido Vanguardia Revolucionaria y fue uno de los fundadores del frente de IU, habiendo militado en contra del gobierno militar del general Francisco Morales Bermúdez. Barrantes confió en Figari como amigo y profesional, ya que él había estudiado arquitectura en la Universidad Nacional de Ingeniería. Con Figari liderando el aspecto de planificación, el gobierno socialista de Barrantes amplió el proyecto habitacional para incluir a pobladores sin acceso a crédito.

Cerca de cumplir un año de su creación, la población, con el apoyo del municipio y las organizaciones sin fines de lucro IDEAS y CIDAP, realizó el primer censo de Huaycán. El censo demostró que durante el primer año del proyecto los beneficiarios fueron justamente los residentes urbanos de bajos ingresos, justo el objetivo que el municipio

<sup>34</sup> Ib.

<sup>35</sup> Ib.

se propuso. El censo de junio 1985 reveló una población total de 17 264 individuos, 4316 unidades familiares y 94 Unidades Comunales de Vivienda. La mayoría de la población, un 84,3%, tenía menos de 35 años; y el 49% tenía menos de 18. El censo también demostró que el 48,8% de la población nació en Lima y que el 60% procedía de la zona este de la ciudad. Casi el 90% de los pobladores llegaron de otros asentamientos humanos, cooperativas o urbanizaciones populares. En términos de ocupación, el 31,69% eran obreros; el 22,72%, empleados; y el 31,81%, trabajadores independientes. Alrededor del 34,08% de la población en edad de trabajar estaban desempleados y el 5,42% eran trabajadoras del hogar. Cerca del 60% de los pobladores laboraba a lo largo de la carretera central; y solo el 7,46%, unas 1287 personas, trabajaba en Huaycán.<sup>36</sup> Los resultados demostraron la juventud de los residentes de Huaycán, junto con sus experiencias urbanas compartidas y antecedentes de clase trabajadora.

El Programa logró reunir a los beneficiarios del gobierno anterior, las clases medias, con las asociaciones de barrios populares, lo que permitió la conformación de veintitrés organizaciones. Tres asociaciones, incluida la AAC como la más grande y vinculada al partido de Vanguardia Revolucionaria, se formaron en los distritos urbanos pobres cercanos a El Agustino y Ate-Vitarte, y expresaron una urgencia de ocupar Huaycán. Las demás organizaciones incluyeron «una cooperativa de vivienda de la fuerza aérea, [y] una cooperativa de vivienda del colegio de arquitectos».<sup>37</sup> Como secretario municipal, Zolezzi recordó que en el Programa de Huaycán no hubo homogeneidad de beneficiarios: «había sectores sociales, grupos distintos y que además estaban en disputa entre ellos».<sup>38</sup> El interés por habitar Huaycán y la diversidad de clases sociales y económicas hicieron cruciales los próximos pasos en la respuesta del gobierno municipal para redefinir la solución oficial a la crisis habitacional.

La IU propuso tres soluciones para satisfacer las demandas de la clase popular en Lima, comenzando con la creación de un sistema de gestión

<sup>36</sup> Figari Gold 1987a: 106.

<sup>37</sup> Figari Gold 2020.

<sup>38</sup> Zolezzi 2020.

urbana compartida, o «cogestión», entre los residentes y el municipio. El plan estableció el diálogo entre el Estado y la población más vulnerable de la ciudad, al poner en contacto a profesionales en áreas como arquitectura, urbanismo e ingeniería con familias que no poseían terrenos ni tenían medios para acceder a créditos o préstamos de vivienda. Los expertos conformaban un pequeño equipo técnico y, liderados por Figari, buscaban «empoderar» a los pobladores con diseños participativos.<sup>39</sup> El municipio también brindó protección contra desalojos forzosos. Para Figari, el proyecto de «cogestión» significó democratizar la ciudad y democratizar el suelo urbano a través de la creación de formas viables para que las personas de bajos recursos obtengan tierra y vivienda, a pesar de los impedimentos del contexto peruano. Hasta 1984, quienes invadían tierras no tenían acceso a crédito ni a títulos de propiedad, y enfrentaban obstáculos para formar parte de la economía «formal» o «legal». De esta forma, la propuesta de «cogestión» permitió que el municipio y los pobladores trabajaran juntos para consolidar y «modificar la relación existente entre el centro y la periferia de la ciudad».<sup>40</sup>

La siguiente propuesta para solucionar el problema de la vivienda fue la creación de la Unidad Comunal de Vivienda (UCV). Figari planteó la UCV como una alternativa para crear un plan urbano y una comunidad viable. La UCV, una unidad multifamiliar de sesenta familias que compartirían la propiedad de un terreno de una hectárea significó «[l]a creación de una unidad democrática de base, de escala intermedia entre la unidad familiar y el conjunto de la colectividad».<sup>41</sup> Figari aprendió de las limitaciones del caso de Villa El Salvador, un modelo que utilizaba unidades de trescientas sesenta y cuatro familias, por lo que propuso comunidades más pequeñas y mejor contenidas. La UCV debería principalmente servir como una «consolidación como núcleo de identidad vecinal a la vez suficientemente amplio para permitir las ventajas propias del agrupamiento multifamiliar (economías de escala, acceso al crédito,

<sup>39</sup> Ríos 2022.

<sup>40</sup> Figari Gold 1987a: 15.

<sup>41</sup> *Ib.*: 29.

servicios comunes, trabajo colectivo)». <sup>42</sup> La identidad colectiva facilitó la adquisición de préstamos para material de construcción y crédito por parte de los grupos. <sup>43</sup> La creación de las UCV resultó imperativa para organizar una alternativa viable a las invasiones improvisadas y la autoconstrucción individual, además de crear responsabilidad colectiva y otorgar un mayor acceso a recursos. Igualmente, la creación de las UCV ordenó a las diversas organizaciones y clases sociales en colectivos identitarios similares.

A través de la UCV, los pobladores gestionaron en conjunto el desarrollo de espacios colectivos y evaluaron la distribución de lotes individuales. La primera tarea de los pobladores en las UCV fue la construcción de la casa comunal, que sirvió como espacio habitable con cocina, botiquín y baños. Las casas comunales finalmente brindaron «servicios colectivos como teléfono, agua caliente, refrigeración y esparcimiento para niños, lo que alivió presiones sobre la unidad familiar». <sup>44</sup> La planificación de los lotes de la UCV también innovó el imaginario contemporáneo de cómo construir las vías públicas. Como respuesta a la creciente ciudad metropolitana, los arquitectos del PEH imaginaron una sociedad donde el anonimato y las enrevesadas calles modernas pudieran volver a su función fundamental, el intercambio. El modelo de la UCV asignó lotes comerciales a las calles principales, de espaldas a los lotes comunales e individuales de la UCV. Al volcar las calles hacia adentro, las UCV hicieron de la calle un espacio público y se crearon «espacios de encuentro» e «intercambios sociales». <sup>45</sup> Las ganancias de la venta de los lotes comerciales se destinaron a proyectos en todo el asentamiento, como electrificación y pavimentación de las calles principales.

La tercera innovación del PEH abordó nuevas tecnologías para el abastecimiento de agua, electrificación, saneamiento y construcción. El equipo técnico consideró dos conceptos: el desarrollo progresivo y acumulativo. El componente progresivo buscó lograr diferentes etapas

<sup>42</sup> Ib.

<sup>43</sup> Ricou 1988:72.

<sup>44</sup> Figari Gold 1987a: 30.

<sup>45</sup> Ricou 1988: 69.

de soluciones tecnológicas adaptadas a las condiciones reales dentro del asentamiento. Para el abastecimiento de agua, el PEH combinó fuentes superficiales y subterráneas. La primera etapa consistió en camiones cisterna, una solución común y ya existente durante las invasiones que satisfacía la demanda de agua inmediata. La segunda etapa comprendió reservorios comunales (uno para cada UCV) y redes internas de distribución de acuerdo con las posibilidades y necesidades de cada grupo.<sup>46</sup> Solo así cada UCV crearía redes de agua individuales para cada lote. La electrificación llegaría por etapas y comenzaría por las calles principales del asentamiento, desglosándose en las UCV, seguida por los lotes individuales. La solución a la cuestión del saneamiento comenzó con letrinas de fosa seca ventiladas que evolucionaron hacia redes de alcantarillado predecantado. Las fosas «pasan a funcionar como tanques simplificados de sedimentación. Cada vivienda cuenta con dos fosas, funcionamiento alterno con ciclo de tres años».<sup>47</sup> Se crearon talleres para materiales de construcción como la «producción de componentes para el sistema sanitario, bloques de cemento vibrado, adoquines para pavimentos y elementos semiprefabricados para techos».<sup>48</sup> El programa reforzó el plan de desarrollo progresivo al utilizar mano de obra y materiales locales, lo que minimizó la inversión estatal e impulsó la economía local. El éxito del programa dependía no solo de la factibilidad técnica del plan, sino de la colaboración y trabajo de los habitantes del PEH.

Las propuestas de Figari y el gobierno de Barrantes fueron planteadas en conjunto con las organizaciones de vivienda durante los primeros meses de 1984. No obstante, en abril, las asociaciones de vivienda demandaron la acción inmediata del municipio. La AAC organizó una asamblea, integrada por tres mil familias y agentes del municipio. Figari recordó que las asociaciones «estaban muy impacientes», pero llegaron a un acuerdo para ocupar el terreno en julio.<sup>49</sup> Las asociaciones entendieron los beneficios de obtener el apoyo municipal, especialmente

<sup>46</sup> Figari Gold 1987a: 30.

<sup>47</sup> Ib.

<sup>48</sup> Ib.

<sup>49</sup> Figari Gold 2020.

aquellas compuestas por los sectores populares. Estas aceptaron el plan de desarrollo progresivo y la ocupación inmediata. Porras enfatizó que «el proyecto tenía que ser desarrollado sí o sí con el acompañamiento y liderazgo de los municipios». <sup>50</sup> Sin embargo, agregó que «muchos estaban desesperados, querían ir y de frente invadir y punto, como cualquier otra invasión; nosotros dijimos no». <sup>51</sup> El desafío principal para realizar el proyecto consistió en convencer a las asociaciones y beneficiarios del carácter progresista de la planificación urbana y las tecnologías poco ortodoxas, que desafiaron las convenciones existentes y las expectativas de invasiones.

#### LA PLANIFICACIÓN Y OCUPACIÓN DE HUAYCÁN

El éxito del PEH tendría un significado electoral para la candidatura presidencial de IU, ya que los asentamientos humanos eran un terreno fértil para el apoyo político. Desde el regreso a la democracia en 1980, la izquierda había acumulado un apoyo de base clave en los asentamientos humanos de Lima, aunque fue un apoyo dividido entre varias facciones. Las áreas marginales de Lima fueron percibidas como un terreno en disputa para el reclutamiento, y el éxito de IU desafió a los partidos opuestos que sabotearon las iniciativas municipales de IU. Así, puesta bajo el microscopio, la trayectoria del PEH como solución a la demanda popular de vivienda podría determinar los resultados electorales 1985.

Dos legislaciones, el Decreto Legislativo 51 y la Ley Orgánica de Municipios, impulsaron la capacidad del municipio metropolitano para formular, aprobar, controlar y crear el Plan de Desarrollo Metropolitano. El Plan de Desarrollo determinó el control directo del desarrollo urbano por parte del municipio metropolitano y condujo al Decreto de Alcaldía 103, que permitió al municipio desarrollar proyectos urbanos progresivos. El PEH surgió de estos precedentes históricos y abordó la larga crisis de vivienda en la capital. El 3 de mayo 1984, Barrantes firmó el Decreto de Alcaldía 40 que instauró al PEH como «encargado

<sup>50</sup> Porras 2019a.

<sup>51</sup> Ib.

de planificar, proyectar, promover, coordinar, ejecutar y gestionar la obtención de recursos para la ocupación y desarrollo de [Huaycán]». <sup>52</sup> La designación del PEH como Proyecto Especial estableció su posición privilegiada con el objetivo de democratizar los espacios urbanos. El gobierno de Barrantes se anticipó a las redes burocráticas para el desarrollo de Huaycán y se aseguró de que los arquitectos y técnicos reportaran directamente a él o al teniente alcalde Henry Pease. «Porque si se creaba como un organismo de línea de la municipalidad, subordinado a la dirección de desarrollo urbano, probablemente nunca hubiera podido funcionar», recordó Figari. <sup>53</sup>

Después del Decreto de Alcaldía, el municipio aprobó la Resolución de Alcaldía 965 y determinó que el terreno, que pertenecía a la familia terrateniente Poppe, pasaría a manos del Estado. La inspección ocular por la Dirección de Adjudicaciones de Terrenos y consecuentes informes técnicos y legales determinaron que la familia Poppe no había usado la tierra para usos agrícolas, la condición al recibir los terrenos. <sup>54</sup> Los Poppe iniciaron un juicio contra el proceso administrativo a raíz de la Resolución, pero la presión de las familias beneficiarias sobre las autoridades municipales llevó a la eventual ocupación. <sup>55</sup> Obtener legalmente el título de tierras para el área de Huaycán llevaría años debido al juicio, pero el municipio resguardó la legalidad del programa. El economista Hernando de Soto argumentó que «[e]l hecho de que un alcalde y un ministro, con todo el poder político de sus cargos... hayan tenido que recurrir al expediente de la invasión, puso en evidencia que la normatividad legal era incapaz de facilitar vivienda a las clases populares». <sup>56</sup> Luego de pasar la Resolución para obtener el control del terreno, el municipio nombró a Figari secretario ejecutivo del PEH y, junto a las asociaciones

<sup>52</sup> Barrantes Lingán, Alfonso. Decreto de Alcaldía N. 040. 3 de mayo, 1984. MML. Archivo del Museo Metropolitano de Lima.

<sup>53</sup> Figari Gold 2020.

<sup>54</sup> Pease, Henry. Resolución de Alcaldía N. 965. 4 de mayo, 1984. MML. Archivo Museo Metropolitano de Lima.

<sup>55</sup> Calderón Cockburn y Olivera Cárdenas 1989: 39.

<sup>56</sup> Soto 1987: 56.

de vivienda, comenzaron a planificar la ocupación de Huaycán. «Figari era uno de los representantes de los partidos políticos en la comisión principal central de Izquierda Unida... ha de haber tenido peso político indudable, y [Barrantes] le daba mucha autonomía en el manejo del proyecto de Huaycán», recordó Zolezzi.<sup>57</sup>

El 5 de julio, Figari y representantes de once asociaciones y cooperativas se reunieron en el palacio municipal para firmar el Acta de Compromiso. La reunión aprobó el planeamiento básico integral y la calificación de beneficiarios.<sup>58</sup> El Acta legitimó la ocupación y protegió a los pobladores del desalojo forzoso, y acordó considerar la necesidad de diversas opciones de planificación para los beneficiarios. El municipio también se comprometió a «dar apoyo a los adjudicatarios en la elaboración de los proyectos de electrificación, agua, desagüe y vivienda».<sup>59</sup> Las doce asociaciones ausentes tendrían que ratificar el compromiso para permanecer en el PEH. Al firmar el acta, Barrantes formalizó la creación del proyecto y le otorgó a Figari una oficina para el PEH en el centro de Lima.<sup>60</sup>

El Plan de Acción, firmado el 11 de julio, conformó el último paso organizativo antes de la ocupación. Aprobado por un comité de gestión provisional, integrado por Figari como representante municipal y los veintitrés representantes de las organizaciones, el Plan estableció las pautas para el desarrollo del programa. Entre los objetivos, el Plan buscaba albergar a ciento ochenta mil personas, desarrollar la práctica de la planificación participativa para consolidar las relaciones entre vecinos y fomentar un entorno urbano vibrante y creativo.<sup>61</sup> El Plan planteó que el PEH se financiaría con los ahorros de los beneficiarios a través de un fondo creado y controlado por el «comité de cogestión».<sup>62</sup> «Abrimos

<sup>57</sup> Zolezzi 2020.

<sup>58</sup> Las organizaciones acordaron que no se realizaría ninguna invasión de terrenos sin la autorización del municipio y reconocieron su responsabilidad en la elección de representantes y en el pago de los gastos administrativos (Figari Gold 1987a: 92).

<sup>59</sup> *Ib.*

<sup>60</sup> Barrantes Lingán, Alfonso. Resolución de Alcaldía N.1562. 9 de julio, 1984. MML. Archivo del Museo Metropolitano de Lima.

<sup>61</sup> Figari Gold 1987a: 94-96.

<sup>62</sup> *Ib.*

una cuenta de ahorro a nombre del comité de cogestión, y allí todas las personas inscritas en el programa tenían que depositar cinco soles», explicó Figari.<sup>63</sup> Un aspecto clave de los primeros compromisos entre el municipio y la organización fue un mecanismo uniforme para determinar las calificaciones de los beneficiarios. Hasta el día de la ocupación, los beneficiarios eran personas que no poseían lotes de vivienda; cada asociación determinó calificaciones adicionales.

El municipio propuso acciones de corto plazo que consistían en estudios ambientales preliminares y obras inmediatas de infraestructura, como pozos de agua, caminos de acceso y saneamiento legal del área. Tres estudios preliminares determinaron la viabilidad de la ocupación de Huaycán en cuanto a riesgos geográficos. El primero fue la posibilidad de deslizamientos, ya que Huaycán se ubica en causas de antiguos huaycos.<sup>64</sup> El estudio fue liderado por «un equipo de geógrafos, dirigidos por un doctor [Herrera]». <sup>65</sup> El segundo fue un estudio sísmico que determinó el suelo del Huaycán como estable. Por último, el tercer estudio estableció la factibilidad hídrica. «Se estudian dos alternativas: una es la prolongación de un canal que se origina en Ricardo Palma, cerca de Chosica... y el otro plan es el estudio hidrogeológico... da la posibilidad de encontrar agua subterránea», explicó Figari.<sup>66</sup> Los estudios fueron gratuitos o donados por varias entidades.<sup>67</sup> El interés de las empresas y equipo técnico reveló un momento de motivación y posibilidad política para la izquierda. La motivación de los intelectuales y militantes de izquierda de Lima impulsó el desarrollo en Huaycán, pero no sin las cuotas y el trabajo comunal de los pobladores. Luego de que los estudios preliminares aseguraron el potencial del terreno, los pobladores empezaron la ocupación de Huaycán.

Las asociaciones de vivienda que encabezaron la ocupación de tierras el 15 de julio de 1984 sabían que sus miembros enfrentarían condiciones

<sup>63</sup> Figari Gold 2020.

<sup>64</sup> Ib.

<sup>65</sup> Ib.

<sup>66</sup> Ib.

<sup>67</sup> Ib.

duras e inhumanas por un tiempo indefinido. «¡Se iban a un desierto donde no había nada! Y saber que ya no pueden regresar, todos los inquilinos... abandonaban y... se iban con todos sus muebles, en la arena, en las rocas con todas sus cositas y rodeados de esteras», recordó Porras.<sup>68</sup> Para Lastra y varios de los pobladores, la incursión en Huaycán significó renunciar a su vivienda actual y proteger sus lotes durante meses, sin poder abandonarlos hasta que el proyecto demostrara ser significativamente seguro.<sup>69</sup> Según Lastra, JCM-El Agustino fue el primero en llegar a Huaycán. El grupo llegó haciéndose pasar por «turistas», ya que llegaron al sitio arqueológico y no llevaban provisiones para establecerse. El terreno pertenecía a un arenero industrial y tenía poca seguridad. «Nos dejaron entrar, en cambio los otros ya vinieron... para una toma de tierra, como una invasión militar. Con tremendos camiones, palos, esteras. Ya te imaginas. Nosotros no teníamos nada», agregó Lastra.<sup>70</sup>

Al día siguiente, el periódico nacional *La República* publicó en su portada el titular: «Diez mil invaden terreno en Ate». La siguiente edición tuvo una perspectiva positiva de lo que fue inicialmente calificada como «invasión». Reporteros de *La República* cubrieron la creación de Huaycán como «el nacimiento de un nuevo pueblo»; y la cobertura, a cargo de los periodistas Marcos Roncagliolo, Damián Retamozo, Víctor Robles y Begoña Ibarra, retrató la ocupación como una «movilización espectacular» de origen multclasista y acompañada por el municipio.<sup>71</sup> Los reportajes favorecieron el proyecto de IU y aliviaron lo que podrían haber sido preocupaciones de sus lectores de una «invasión» violenta y desorganizada. La municipalidad distrital de Ate-Vitarte trabajó junto a las autoridades metropolitanas y las asociaciones. Sin embargo, Figari aclaró que la municipalidad distrital no tenía recursos, «no tenía cómo aportar nada prácticamente, no tenía ni recurso económico ni técnico.

<sup>68</sup> Porras 2019a.

<sup>69</sup> Lastra Domínguez 2019.

<sup>70</sup> Ib.

<sup>71</sup> Retamozo 1984: 9 y Robles 1984: 19.

Un apoyo político, digamos, pero en términos de gestión, términos de inversión, no».<sup>72</sup>

La reportera Ibarra vivió entre los nuevos habitantes de Huaycán y fue testigo del período de ocupación. En su cobertura, incluyó conversaciones con una mujer que le preguntó: «¿vas a escribir la verdad, compañera? Porque, compañera, hasta la televisión ha dicho que somos terroristas».<sup>73</sup> En respuesta, Ibarra argumentó que la nueva ciudad modelo estaba compuesta por una gran muestra humana, que incluía refugiados de Ayacucho y «ese tan cacareado sector de economía informal y que en cristiano identifica a los ambulantes: el 80% de la población huaycanense».<sup>74</sup> Ibarra denunció las falsas afirmaciones de los medios nacionales y afirmó que «a la entrada legalizada a un terreno la han llamado “invasión”, y a los grupos también legalmente organizados en asociaciones también les han dicho terroristas para arriba y para abajo».<sup>75</sup> Ibarra condenó la cobertura sensacionalista y las generalizaciones sobre los pobladores de Huaycán, que conformaban una variedad de familias de clase media y baja, como subversivos. Si bien la cobertura de los medios caracterizó la ocupación con narrativas contradictorias, los líderes y pobladores de las asociaciones, junto con el equipo técnico, se preocuparon por mantener una ocupación ordenada y realizar el plan urbano. «Al llegar aquí, ya no salí por lo menos unos cuatro, cinco meses. Nos quedamos en todas las tareas dirigenciales, organización, abastecimiento, cuidado, todo», recordó Lastra.<sup>76</sup>

El equipo técnico enfrentó una tarea monumental de enseñar y orientar a miles de familias en el proceso de urbanización. El equipo fue liderado por Figari como secretario ejecutivo y Reynaldo Ledgard como diseñador urbano. Los arquitectos Carlos Roel, Linda Zilbert y Sylvia de los Ríos integraron el equipo de campo y permanecieron en Huaycán durante todo el lapso de la ocupación, mientras que Figari y Ledgard se movi-

<sup>72</sup> Figari Gold 2020.

<sup>73</sup> Ibarra 1984: 17-20.

<sup>74</sup> Ib.

<sup>75</sup> Ib.

<sup>76</sup> Lastra Domínguez 2019.

lizaban entre el centro de Lima y Huaycán. Los arquitectos de campo llevaron a cabo el elemento participativo del proyecto; ellos coordinaron la habilitación de terrenos, la distribución de lotes y el diseño con los pobladores. Zilbert y Ríos habían estudiado arquitectura juntas en la Universidad Ricardo Palma y realizaron talleres urbanos en los barrios marginales de Lima. Durante su trabajo en la municipalidad de El Agustino, conocieron a Lastra, quien las presentó a Figari y Barrantes para formar parte del equipo técnico, ya que eran profesionales y conocían la dinámica de los asentamientos humanos. Ríos recordó su militancia como un compromiso social, con la que brindaba apoyo profesional a pueblos que no podían pagar arquitectos.<sup>77</sup> Zilbert por su parte, hija de Omar Zilbert, un militante del Partido Comunista, se unió al proyecto con una visión progresista socialista, pero, como Ríos, no partidaria.<sup>78</sup> Ambas llegaron a Huaycán en agosto de 1984 y se unieron al equipo de campo liderado por el arquitecto Roel, quien pertenecía a Vanguardia Revolucionaria.

Las tareas del día a día del equipo de campo incluían despejar piedras y reunirse con los líderes de Huaycán. «[Dábamos] reuniones [sobre] cuál es el siguiente paso, esto se hace de este modo, y porque tiene que ser así. Reuniones con dirigentes, dirigentes con la gente, y todos en el trazado. Se le explicaba técnicamente cómo iba a ser. Una lógica de trabajo», recordó Zilbert.<sup>79</sup> Los arquitectos se enfrentaron a un grupo heterogéneo de líderes: algunos que carecían de experiencia y aceptaron el liderazgo del equipo técnico; otros que todavía no vivían en Huaycán y cedieron la planificación a los arquitectos; y un tercer grupo que cuestionó cada decisión del equipo. Por ejemplo, al llegar a Huaycán, Zilbert fue la encargada de la Zona C, donde fue aceptada rápidamente por su especialidad y por el hecho de ser parte del equipo técnico. Zilbert recordó que los dirigentes de la Zona C «antes no habían sido dirigentes, podían ser un poco más confiados y no tenían tanta preparación... confiaban

<sup>77</sup> Ríos 2022.

<sup>78</sup> Zilbert 2022.

<sup>79</sup> Ib.

más en [mí] técnicamente». <sup>80</sup> Sin embargo, Zilbert luego fue asignada a la Zona E, donde tuvo más dificultad interactuando con dirigentes más formados, muchos jóvenes de la Universidad San Marcos. «Cómo te evaluaban o cómo te miran... Ahí yo creo que me costó más en lo personal y lo técnico... Pero, yo creo que la Zona E me enseñó más, exigió debate técnico y decisiones que tenían que tomarse», explicó Zilbert. <sup>81</sup> El intercambio diario del equipo de campo con los pobladores permitió la modificación de algunos planes urbanos que podrían haber sido ideales en un sentido técnico, pero que no tomaban en cuenta la vida diaria y las expectativas de los pobladores. Lo más notable fue el caso de las letrinas comunales, un plan que fue modificado a letrinas individuales después de un intenso debate.

Aparte del desafío de generar confianza con los dirigentes, las arquitectas de campo tuvieron que lidiar con dinámicas de género. Zilbert reflexionó que «[s]er mujer es complicado en [su] carrera, como arquitecta siempre el ser mujer ha sido un problema enorme»; los maestros no la respetaban ni por ser joven ni por ser mujer. <sup>82</sup> Al llegar a Huaycán, Zilbert se enfrentó a lo mismo, pero también al no pertenecer a las clases populares. «La gravante era que yo no necesariamente venía de un entorno de eso. Venía como arquitecta o ingeniera. Esos fueron los retos. La luz la vi cuando me empezaron a llamar compañera». <sup>83</sup> A pesar de los retos del día a día, tanto Zilbert como Ríos recuerdan una relación horizontal entre los miembros del equipo técnico al igual que con los líderes de las asociaciones, como Alfonso Gutiérrez. <sup>84</sup> Todos trabajaban por el desarrollo de Huaycán.

En los primeros días de la ocupación, los pobladores y el equipo técnico trabajaron deliberadamente para asegurar la organización del PEH. Las tareas de zonificación, reparto de lotes y manejo del agua acompañaron la planificación logística inmediata de los comedores populares, la

<sup>80</sup> Ib.

<sup>81</sup> Ib.

<sup>82</sup> Ib.

<sup>83</sup> Ib.

<sup>84</sup> Zilbert 2022 y Ríos 2022.

seguridad y el establecimiento de una posta de salud. El equipo técnico creó las UCV, planificando intencionalmente la ocupación de lotes de baja densidad de 10 000 m<sup>2</sup>, una tarea mucho más fácil y menos costosa que el trazado de lotes individuales.<sup>85</sup> Las asociaciones designaron los lotes de la UCV y se acordó que quienes estuvieron presentes en la ocupación, principalmente los sectores populares más necesitados de lotes, elegirían entre los lugares más deseados. La adjudicación de los terrenos de la UCV antecedió al proceso de autoconstrucción, que tuvo dos niveles, la ocupación física y la habilitación del terreno.<sup>86</sup> Una vez en Huaycán, los pobladores comenzaron la habilitación del terreno removiendo rocas y llegando a un acuerdo sobre el diseño de la UCV. El diseño debía ser discutido por los vecinos de la UCV en asambleas. Una vez determinado el diseño, los pobladores y el equipo técnico comenzaron la construcción de los espacios comunales. Porras recordó: «No me era extraño reunirme con los arquitectos cuando estaban haciendo los planos... Pero en sí, yo tenía una responsabilidad de representación de la comunidad».<sup>87</sup> En el primer mes de la ocupación, los líderes de las asociaciones mediaron entre las UCV recién creadas y el municipio.

El carácter participativo en la planificación de Huaycán también tuvo como objetivo proteger el derecho de los beneficiarios. Para evitar la usurpación de los lotes para el tráfico de tierras, Figari y el equipo técnico propusieron la creación de «comités de capacitación» de los beneficiarios para controlar las inscripciones y el acceso a Huaycán. Figari pidió que los comités fueran «presididos por una mujer, que fuera madre, porque nos dábamos cuenta de que las que eran madres tenían una sensibilidad distinta que muchos muchachos que eran invasores».<sup>88</sup> La desconfianza hacia los jóvenes varones que participaron en la ocupación se atribuyó a su radicalización en los distintos partidos políticos o a su deseo de hacer negocio con la venta de la tierra. Las mujeres, razonó Figari, «tenían muchas mejores condiciones para estar allí todo el tiempo y para tomar

<sup>85</sup> Figari Gold 2020.

<sup>86</sup> Calderón Cockburn y Olivera Cárdenas 1989: 42.

<sup>87</sup> Porras 2019a.

<sup>88</sup> Figari Gold 2020.

la iniciativa».<sup>89</sup> La propuesta encontró resistencia por parte de algunos pobladores que se opusieron a crear los comités. No obstante, «las partes donde... se habían formado estos comités... se desarrollaron mucho mejor, mucho más rápidamente y más ordenadamente que aquellos otros que habían quedado como a merced de los traficantes de terreno, o gente que tenía interés político», recordó Figari.<sup>90</sup>

Junto con la creación de los comités de capacitación, las primeras mil familias que ocuparon Huaycán buscaron asegurarse el control del proyecto. «Se estableció un servicio de transporte colectivo entre el centro de la ciudad y el nuevo asentamiento. Por este medio se inició la llegada ininterrumpida de nuevos pobladores, que fueron engrosando el núcleo inicial hasta llegar a ser, en la primera semana, más o menos dos mil familias».<sup>91</sup> Los líderes registraron a las nuevas familias y les asignaron los lotes y las UCV. También se crearon grupos de autodefensa que patrullaban las entradas día y noche. El 29 de agosto llegó Barrantes para inaugurar la primera posta médica de Huaycán. Fuera de Huaycán, «comisiones especiales recorrían diversas instituciones solicitando recursos para sostener la posta».<sup>92</sup> El período inicial requirió un inmenso sacrificio por parte de los pobladores y técnicos que se enfrentaron a escasos recursos hídricos y sanitarios, noches de invierno sin calefacción y arduos trabajos para despejar el terreno de piedras para poder construir. Al comienzo de la ocupación, el proyecto registró 22 445 miembros, pero el éxito de la ocupación aumentó su demanda y nuevos beneficiarios intentaron sortear los requisitos de registro e invadir Huaycán.

#### **EL PRIMER CONGRESO DE HUAYCÁN**

Después de la ocupación inicial, la noticia del proyecto llegó a todos los asentamientos marginales de Lima, y más de una organización política vio el programa como una oportunidad para reclutar nuevos miembros.

<sup>89</sup> Ib.

<sup>90</sup> Ib.

<sup>91</sup> Figari Gold 1987a: 97.

<sup>92</sup> Ib.

Una nueva asociación de vivienda, Horacio Zeballos, se formó «en un abrir y cerrar de ojos».<sup>93</sup> Encabezada por el partido maoísta Patria Roja, esta asociación aprovechó la popularidad de Huaycán para registrar a los beneficiarios en locales partidarios, universidades y asentamientos humanos. Para los dirigentes de Huaycán, el objetivo de Patria Roja fue organizar una invasión sin la intención de seguir las normas del proyecto municipal. Lastra recordó que Patria Roja abrió una oficina en el centro de Lima, colgó un letrero que ofrecía terrenos gratis y llegó a enrolar a seis mil familias.<sup>94</sup> Los miles de pobladores en la asociación Horacio Zeballos amenazaban la planificación del programa y desafiaban las áreas ya asentadas de Huaycán. «[A Horacio Zeballos] se les podía recibir, pero en territorios que estaban un poco posteriores... pero ellos querían disputar la hegemonía», recordó Porras.<sup>95</sup> Tres enfrentamientos ocurrieron entre pobladores de Huaycán e invasores de Horacio Zeballos; el primero ocurrió el 23 de julio de 1984.

En este primer enfrentamiento, cientos de personas ingresaron a Huaycán en una caravana de carros con ollas, sartenes y frazadas. Los pobladores de Huaycán los esperaban con las armas en la mano. Se produjo una batalla campal. La cobertura de *La República* describió que, desde las ocho hasta las diez de la mañana, un grupo de cuatro mil personas entraron y «a gritos anunciaban su decisión de ocupar terrenos».<sup>96</sup> El municipio e IU apoyaron a los pobladores de Horacio Zeballos, con la condición de que cumplieran con los requisitos del proyecto. Los dirigentes de Huaycán coincidieron con el municipio. Sin embargo, los líderes de Patria Roja registraron y cobraron inscripción a los pobladores sin cumplir con los requisitos de investigación de antecedentes impuestos por el PEH. Consecuentemente, los pobladores de Horacio Zeballos temían que les negaran la entrada. Porras y los líderes de las principales asociaciones anticiparon el conflicto y crearon «todo un sistema de seguridad con piquetes de seguridad en las puertas, con

<sup>93</sup> Porras 2019a.

<sup>94</sup> Lastra Domínguez 2019.

<sup>95</sup> Porras 2019b.

<sup>96</sup> La República 1984.

una cantidad de gente así que se armaron para defender el ingreso».<sup>97</sup> Según Porras, el grupo de seguridad cerró todo y él estuvo al frente.<sup>98</sup> La cantidad de invasores obligó a los habitantes de Huaycán a defender su proyecto, sin importar el costo. Algunos dirigentes también sostuvieron que el grupo de Horacio Zeballos contó con el «apoyo logístico de la municipalidad de Chaclacayo», lo cual exponía las divisiones entre los municipios distritales y la municipalidad metropolitana.<sup>99</sup>

Como líder de las fuerzas de seguridad y autodefensa, Porras confiaba en la capacidad de Huaycán para contener la amenaza invasora. «De chicos... sabíamos cómo armar una defensa con toda clase de implemento... con toda una serie de armas rústicas».<sup>100</sup> Ambos grupos compartían experiencias de lucha callejera y supervivencia; siendo hijos de migrantes y parte de la clase trabajadora, habían sido endurecidos por las condiciones de la vida marginal de la capital. Pero los pobladores de Huaycán tenían una ventaja. Ellos contaban con cabañas, campamentos y abastecimiento de agua.<sup>101</sup> La batalla campal también fue el resultado de la inexistencia de una presencia policial. Por lo tanto, los pobladores de Huaycán recurrieron a proteger la tierra con sus propias manos. «[Los policías] no podían hacer nada. El enfrentamiento eran miles contra miles. O sea, la única línea de destacamento cercano era la comisaría de Ñaña», recordó Porras.<sup>102</sup> La policía envió ocho efectivos de Ñaña, una localidad a más de diez kilómetros de Huaycán, para controlar una disputa que involucraba a miles de civiles armados. Pedro Arévalo, otro dirigente y fundador de Huaycán, recordó el enfrentamiento con Horacio Zeballos como «una confrontación de personas contra personas. Piedras, armas de fuego pequeñas y armas caseras, incluso perdigones, cartuchos de dinamita y cócteles molotov se utilizaron en todas partes».<sup>103</sup>

<sup>97</sup> Porras 2019b.

<sup>98</sup> Ib.

<sup>99</sup> Arévalo 1997: 64.

<sup>100</sup> Porras 2019b.

<sup>101</sup> Ib.

<sup>102</sup> Ib.

<sup>103</sup> Arévalo 1997: 64.

Los pobladores de Huaycán contuvieron las dos primeras batallas y obligaron a los invasores de Horacio Zeballos a retirarse. Al alto precio de un enfrentamiento entre familias pobres, todas con el objetivo de obtener su propia vivienda, se fortaleció el Programa Huaycán como una alternativa organizada y planificada de asentamiento popular.<sup>104</sup>

Si bien los enfrentamientos ilustraron rupturas entre partidos de la IU, Sendero Luminoso también intervino durante las disputas por Huaycán. Arévalo recordó que, ante la amenaza de invasión, ciertos dirigentes de Huaycán recurrieron «al apoyo militar de Sendero, quienes aprovecharon el momento para iniciar su programa de entrenamiento».<sup>105</sup> Lastra también recordó la presencia de Sendero como un trabajo clandestino durante la ocupación, pero declaró que «no tenían una manifestación política concreta».<sup>106</sup> No obstante, durante el enfrentamiento, Sendero Luminoso asumió el papel de intermediario, amenazó a ambos grupos y argumentó contra la violencia entre pueblos. «Sendero sacó [un] letrero... Parece que los amenazó a todos, entonces todo el mundo en vez de morir... encontraron la salida de habilitar el área de Horacio», añadió Lastra.<sup>107</sup> Los testimonios confirman la presencia e influencia de Sendero Luminoso durante la batalla campal; sin embargo, es difícil determinar el peso de la presencia senderista en las decisiones de los dirigentes de Huaycán. Lastra y Arévalo insinuaron cierta colaboración de los líderes con Sendero para resolver la disputa de terrenos, pero la solución terminó siendo un acto del municipio. La municipalidad de Lima autorizó la ocupación de una quebrada para los pobladores de Horacio Zeballos. La IU controlaba el PEH y, si es que existió presencia o simpatías con Sendero Luminoso dentro del proyecto, no fueron suficientes para desafiarla.

El conflicto entre los pobladores de Horacio Zeballos y Huaycán tuvo dos consecuencias significativas para el desarrollo de Huaycán. La primera fue el éxito del sistema de seguridad de Huaycán, inspirado

<sup>104</sup> Figari Gold 1987a: 99.

<sup>105</sup> Arévalo 1997: 64.

<sup>106</sup> Lastra Domínguez 2020.

<sup>107</sup> Lastra Domínguez 2019.

por grupos de autodefensa que operaban en los barrios marginales de Lima y en las comunidades andinas. El liderazgo de Porras y la amenaza de una invasión impulsaron el compromiso de proteger el programa municipal. La segunda consecuencia fue las tensiones políticas dentro y fuera de Huaycán. El enfrentamiento con Patria Roja reiteró la existencia del proyecto como creación de Vanguardia Revolucionaria-IU. Al mismo tiempo, la presencia clandestina de Sendero Luminoso apareció en momentos clave del conflicto y los subversivos aprovecharon el creciente descontento entre los partidos de IU y de los pobladores con los partidos. Las acciones de Sendero Luminoso en Huaycán revelaron un esfuerzo clandestino para controlar y socavar la capacidad de cambio de la izquierda a través de la democracia electoral.

La amenaza de una invasión reafirmó el compromiso de los pobladores de Huaycán con el programa municipal y el liderazgo del equipo técnico para lograr el desarrollo urbano ordenado. El 29 de agosto de 1984, el municipio metropolitano, el municipio de Ate-Vitarte y los líderes de las asociaciones se reunieron con Barrantes y acordaron profundizar su participación en el desarrollo de Huaycán. Días después se llegó a un acuerdo unánime que propuso la organización de un «comité de gestión» de Huaycán. Decretado el 3 de octubre de 1984, el comité de gestión tuvo como objetivo administrar los recursos y autorizar los gastos del programa.<sup>108</sup> El comité también se encargó de que el proyecto constituya «procesos racionales y ordenados de participación vecinal de los que deben surgir asentamientos humanos plenamente satisfactorios y un nuevo equilibrio ecológico».<sup>109</sup> El comité fue integrado por un delegado de cada asociación de vivienda, por un representante del municipio de Ate-Vitarte y por el secretario ejecutivo del Proyecto Especial, Figari, quien también presidió en representación del municipio metropolitano. Los acuerdos adoptados por el comité debían ser aprobados por una mayoría, en función de la proporción de asociados representados, pero

<sup>108</sup> Pease, Henry. «Decreto de Alcaldía N. 086, Municipalidad Metropolitana de Lima, 3 de octubre, 1984». MML, Archivo del Museo Metropolitano de Lima.

<sup>109</sup> Ib.

Figari tuvo el derecho al veto.<sup>110</sup> Una vez constituido, el comité se reunió periódicamente hasta julio de 1985.

En los primeros cuatro meses de la ocupación de Huaycán, la organización del proyecto pasó de las manos de las veintitrés asociaciones de vivienda a manos del comité de gestión y los delegados de las UCV. Entre los lineamientos estaba un mandato mínimo de tres meses para los delegados, lo que reforzaba el compromiso con el desarrollo a largo plazo de la comunidad. El comité de gestión discutió la distribución de tierras y la relación entre la UCV, las asociaciones y los beneficiarios. Sin embargo, surgieron conflictos entre el comité de gestión y las UCV.<sup>111</sup> A medida que las UCV se fueron consolidando, «sus miembros [impusieron] condiciones democráticas que ponían fin a muchas arbitrariedades y abusos cometidos por algunos dirigentes en el periodo de su organización incipiente».<sup>112</sup> En consecuencia, cada poblador de las UCV participaba en la elección de sus delegados y en responsabilizarlos de representar sus intereses colectivos en la asamblea general.

La creación del comité de gestión y los resultados del censo muestran que el modelo de democracia participativa y cogestión propuesto por Figari y el municipio fue exitoso en el primer año del proyecto. Sin embargo, el programa no se desarrolló sin conflictos internos. Zolezzi recordó que la cogestión que hubo fue a momentos frustrante ya que los pobladores desconfiaban mucho y, a pesar de ser funcionarios e izquierdistas, las reuniones entre funcionarios, el equipo técnico y pobladores duraban horas.<sup>113</sup> Nuevas fricciones resaltaron las discrepancias entre las expectativas del municipio y los habitantes de Huaycán. La frustración de los residentes con la lentitud del progreso llevó a una

<sup>110</sup> Ib.

<sup>111</sup> Algunos pobladores alegaron que no estaban recibiendo la información discutida en las asambleas, y luego de pasar por alto a sus delegados de UCV, se quejaron directamente al comité de gestión. Las quejas revelaron que ciertos delegados estaban utilizando sus cargos para consolidar el poder e instrumentalizar la información para satisfacer sus propias necesidades. Estas violaciones incluyeron eludir los requisitos de registro y vender lotes para obtener ganancias individuales. Figari Gold 1987a: 113.

<sup>112</sup> Ib.

<sup>113</sup> Zolezzi 2020.

serie de confrontaciones con los funcionarios, y la vehemencia de la oposición a algunas iniciativas llevó a ciertos funcionarios a considerar a Huaycán como un refugio para terroristas.<sup>114</sup> Según Zolezzi, hubo cogestión, pero no cogestión total. Mientras se discutieron «temas de diseño participativo, discusión de planos de donde se ubicaban los servicios», también se discutía cuántos pobladores pertenecían a cada partido de izquierda.<sup>115</sup> «Cuántos son del PC, cuántos son del PUM, cuántos lotes tenemos», recordó Zolezzi reiterando la competencia por Huaycán dentro de la misma IU. Las tensiones reflejaron las limitaciones del proyecto socialista de IU, y los esfuerzos del comité de gestión se vieron descarrilados y en ocasiones saboteados por la presencia de partidos rivales y por Sendero.<sup>116</sup> Los desacuerdos entre los pobladores y el municipio llevaron a los dirigentes a organizar el Primer Congreso de Huaycán, que se reunió todas las noches del 19 al 21 de julio de 1985. «Nosotros promovimos el Primer Congreso de los Pobladores, desde abajo. No desde arriba, sino desde abajo», recordó Lastra.<sup>117</sup> El lema del Congreso ilustraba la escalada de tensiones e ilustró el deseo de autonomía local frente al «Estado burgués decrepito».<sup>118</sup>

El Primer Congreso marcó un momento crucial para la consolidación de Huaycán y expuso las voces heterogéneas al interior del asentamiento. Un notable desacuerdo durante el Congreso fue sobre el tamaño del lote y demostró tensiones entre los residentes y el equipo técnico, así como el grado de aceptación de la innovadora urbanización progresiva. Figari recordó que un grupo radical de personas, que luego se uniría a Sendero Luminoso, criticó la configuración de las UCV, especialmente el tamaño de la unidad de 60 familias y 90 m<sup>2</sup> por familia. El grupo peleó por lotes de 120 m<sup>2</sup> y buscó apoyo popular para sus causas políticas: «Hay un gran debate, y el Congreso de Pobladores de manera aleccionadora aprueba nuestra posición de que los terrenos fueran de 90 m<sup>2</sup> y no de

<sup>114</sup> Gyger 2019: 356.

<sup>115</sup> Zolezzi 2020.

<sup>116</sup> Arévalo 1997: 66.

<sup>117</sup> Lastra Domínguez 2019.

<sup>118</sup> Arévalo 1997: 65.

120 m<sup>2</sup>». <sup>119</sup> Para Porras y la mayoría de los dirigentes, la planificación del equipo técnico tenía sentido, especialmente los elementos progresivos y financieros del proyecto de urbanización. <sup>120</sup> Un lote de 90 m<sup>2</sup> podía crecer verticalmente; y completar su construcción resultaba factible. Si los lotes fueran más grandes, solo los pobladores más ricos podrían completar sus casas. Los dirigentes fueron intermediarios entre los pobladores y el equipo técnico, y tomaron en cuenta los espacios públicos y la movilidad dentro de las calles. <sup>121</sup> El debate expuso las limitaciones del modelo de urbanización progresiva y la tendencia de los pobladores a improvisar según visiones individuales en vez de la planificación colectiva.

Después de la victoria presidencial de Alan García, el apoyo de la clase popular se centró en el partido aprista. Las reformas apristas a nivel local, como el Programa de Apoyo al Ingreso Temporal, desafiaron la hegemonía de IU en lugares como Huaycán. El APRA, aunque no tan poderoso como IU durante el Primer Congreso de Huaycán, participó en el debate y adoptó los puntos de vista radicales de algunos pobladores, con lo que retó la autoridad de los técnicos de IU. A pesar de la oposición, IU ganó el debate de los lotes y defendió su plan urbano. «Ganamos por una mayoría muy importante. Por eso quedó aislada la gente más radical... Para mí, eso quedó como una lección de responsabilidad colectiva en el manejo del asunto», reflexionó Figari. <sup>122</sup> La radicalización de la oposición marcó el inicio de un desafío mayor a IU en Huaycán, pero, como recordó Porras, el debate público y la intervención de los líderes del Congreso contuvieron las visiones radicales y convencieron a la mayoría de los pobladores de confiar en el equipo técnico.

Sendero Luminoso y el MRTA se manifestaron públicamente durante el Congreso, a pesar de su presencia aún clandestina en Huaycán. El MRTA había estado presente, muy respetuosamente, para pedir permiso para distribuir sus panfletos. <sup>123</sup> Los pobladores de Huaycán los perci-

<sup>119</sup> Figari Gold 2020.

<sup>120</sup> Porras 2019a.

<sup>121</sup> *Ib.*

<sup>122</sup> Figari Gold 2020.

<sup>123</sup> Arévalo 1997: 67.

bían como cualquier otra agrupación política y permitieron la breve presencia del MRTA, para luego continuar la agenda del Congreso. Los senderistas, en cambio, desplegaron un gran operativo militar con cien hombres armados. Huaycán fue tomado por unas horas y, usando el Congreso como pretexto, lanzaron sus arengas revolucionarias y pidieron aportes «voluntarios». <sup>124</sup> Sendero recolectó colaboraciones monetarias y promovió más divisiones entre los habitantes de Huaycán. Sus gritos de guerra al entrar fueron «tierra para los que viven en Huaycán» y «contra los turistas de fin de semana»; así alimentaron las disputas por el tamaño de los lotes y el resentimiento hacia los pobladores que aún no vivían a tiempo completo en Huaycán. <sup>125</sup> La estrategia de Sendero fue penetrar el tejido social de los asentamientos humanos a principios de la década de 1980 e incitar conflictos dentro de las comunidades locales, como el incidente con Horacio Zeballos, y aprovechando la tolerancia de las comunidades hacia los radicales. <sup>126</sup> Esta tolerancia creó simpatías con el grupo subversivo y promovió resentimientos con la IU. Los maoístas aprovecharon la frustración de los pobladores con el lento proceso de urbanización y la burocracia estatal. Pusieron a los pobladores unos contra otros al promover la competencia por escasos recursos, servicios y lotes en Huaycán, y con frecuencia dividieron a las UCV y las organizaciones zonales. <sup>127</sup>

Sendero también buscó intimidar a los representantes municipales. El día de la acción en el Congreso, buscaban a Figari. <sup>128</sup> No obstante, la presencia de Sendero no impidió que los residentes de Huaycán lo protegieran. «[Los pobladores] los botaron porque se dieron cuenta de que, como yo estaba ahí, me iban a agarrar... y, claro, yo estaba amenazado», recordó Figari. <sup>129</sup> El ataque selectivo a Figari reiteró la sospecha

<sup>124</sup> Ib.

<sup>125</sup> Gyger 2019: 356.

<sup>126</sup> Smith 1994: 154.

<sup>127</sup> Ib.

<sup>128</sup> Las autoridades locales y los dirigentes sociales fueron el segundo grupo ocupacional más afectado por la violencia [de Sendero Luminoso] y el 21% de las víctimas fatales de Sendero Luminoso (Figari Gold 2020; y CVR 2003, tomo I, capítulo 3: 169).

<sup>129</sup> Figari Gold 2020.

y el repudio de Sendero Luminoso hacia el Estado, y más aún hacia el papel de Figari en la promoción de una agenda socialista y la urbanización progresiva para los residentes de asentamientos humanos. Los pobladores de Huaycán, al proteger a Figari y al plan de IU, demostraron su deseo de trabajar a través de vías legítimas por el reconocimiento y el progreso de su comunidad, al igual que el deseo de participar en un proyecto socialista.

Al concluir el Congreso, se creó la Asociación de Pobladores y esta disolvió las veintitrés organizaciones que originaron el programa. El Congreso, como lo definió Lastra, fue una iniciativa desde abajo, una medida que otorgó más autonomía a los delegados de las UCV que aún convivían con el comité de gestión. Para Arévalo, el objetivo del Congreso fue mantener la unidad local, pero argumentó que los pobladores fueron presionados por los grupos radicales, lo que resultó en un triunfo político para Sendero Luminoso.<sup>130</sup> Arévalo agregó que la Declaración de Principios de Huaycán fue influenciada por Sendero, no obstante, Figari consideró que los Estatutos y los Principios, creados durante el Congreso, fueron una extensión del espíritu colectivo y del proyecto urbano innovador de IU. Estos objetivos revelan la preeminencia de los valores socialistas durante los ochenta.

Los Estatutos de la Asociación de Pobladores incluyeron ocho principios que definieron la esencia de Huaycán como comunidad. «Los Estatutos... afirman que la UCV es el núcleo base sobre el cual se constituye la Asociación, y que, entre congreso y congreso, la máxima autoridad e instancia de decisión es la Asamblea Plenaria de delegados de las UCVs».<sup>131</sup> El primer principio, «democracia popular», aseguraba que el poder en la asamblea derivaba de las bases, otorgando directa y efectiva participación y control sobre sus dirigentes. El segundo principio fue «independencia y soberanía»; y el tercero, «centralismo democrático». Este principio lo reiteró la UCV como canalizadora de la participación popular. El cuarto principio, «disciplina consciente, vigilancia y auto-

<sup>130</sup> Arévalo 1997: 67.

<sup>131</sup> Figari Gold 1987a: 114.

defensa», planteó la necesidad de respetar las decisiones de la asamblea a través de «la persuasión consciente que eduque con el ejemplo, la emulación del espíritu de trabajo y de la mentalidad progresista, pero también la práctica de la disuasión física».<sup>132</sup>

El quinto principio, «solidaridad de clase», ilustró la influencia marxista en el Congreso, y afirmó que «la lucha contra un adversario común exige disciplina, sacrificio y solidaridad entre todos los pobladores, que debe ser una acción concreta y eficaz en favor de los compañeros de lucha».<sup>133</sup> La referencia al carácter internacional de la lucha de clases, una perspectiva presente en la IU, el MRTA y Sendero Luminoso, politizó a la Asociación de Pobladores. El sexto principio fue «la crítica y la autocrítica»; y el séptimo, «el principio del frente único». Este frente se refirió a los sectores explotados de la sociedad y llamó a respetar la afiliación política, el sexo, la raza y la edad de sus integrantes. El respeto por las distintas afiliaciones políticas aseguró la tolerancia de visiones radicales dentro de la población heterogénea de Huaycán. El último principio reiteró la lucha permanente de la comunidad para que el Estado cumpla con su demanda de vivienda digna.<sup>134</sup> Los Estatutos definieron los órganos de gobierno que permitirían el éxito de un gobierno democrático-popular, destinado a mejorar las condiciones de vida de todos los habitantes.

## EPÍLOGO

La conclusión del primer año del Huaycán coincidió con un giro político en el teatro nacional y en el conflicto armado interno. La presencia del APRA en el Palacio de Gobierno y, luego, en 1987, en el Palacio Municipal, disminuyó la influencia de IU en los asentamientos humanos y Huaycán. Al concluir el mandato de Barrantes, el programa dejó de ser una prioridad del municipio y la oficina técnica fue desmantelada. Figari y Ledgard se fueron de Huaycán, lo que dejó a los arquitectos de

<sup>132</sup> La alusión a la disuasión física emerge después de los enfrentamientos con Horacio Zeballos y la inexistente seguridad del Estado, promoviendo un giro hacia la justicia popular (Figari Gold 1987a: 116).

<sup>133</sup> Figari Gold 1987a: 117.

<sup>134</sup> Ib.

campo que seguían trabajando en la comunidad sin el apoyo municipal. Los pobladores de Huaycán atestiguaron cómo la presencia del municipio se evaporó en un abrir y cerrar de ojos. Bajo el gobierno aprista, la municipalidad metropolitana abandonó y vilificó a los pobladores. La escala del conflicto armado interno también afectó la trayectoria de Huaycán. En 1985, las acciones subversivas de Sendero Luminoso en la capital superaron a las del campo y los pobladores de barrios marginales fueron dados por terroristas.<sup>135</sup> Este contexto transformó la dinámica interna de Huaycán en la segunda mitad de la década de 1980.

La creación del PEH constituyó un momento sin precedentes para la izquierda peruana. El control de la municipalidad metropolitana por IU movilizó las esperanzas revolucionarias de una generación, abordando una de las preocupaciones más urgentes de la capital, la vivienda. La vuelta de la democracia en 1980 y «la conducta autónoma y confrontativa de los pobladores frente al Estado fue cediendo paso al desarrollo de experiencias de gestión con las municipalidades».<sup>136</sup> La creación de Huaycán no fue simplemente una acción simbólica de la izquierda; la apropiación y gestión popular del proyecto por parte de los pobladores desafió la relación del Estado con los pobladores de asentamientos humanos. Los conflictos que plagaron el primer año de Huaycán exhibieron las visiones divergentes dentro de la izquierda peruana y las entrevistas atestiguan un momento de múltiples posibilidades para la izquierda y Huaycán. No obstante, los fundadores de Huaycán comparten una visión triunfante del proyecto, y destacan la creación de la UCV como el hito persistente del proyecto socialista y el eje que continúa definiendo el núcleo de la comunidad a casi cuarenta años de su creación.

## BIBLIOGRAFÍA

- Amnistía Internacional. 1985. *Amnesty International Briefing: Peru, Amnesty International*. Londres: Amnesty International Publications.
- Arévalo, Pedro. 1997. «Huaycán Self-Managing Urban Community: May Hope be Realized». *Environment and Urbanization*. Volumen 9, número 1: 59-80.

<sup>135</sup> Smith 1994: 154.

<sup>136</sup> Calderón Cockburn 2016: 319.

- Belaúnde Terry, Fernando. 1984. «Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, Ante el Congreso Nacional, el 28 de julio de 1984». 28 de julio.
- Calderón Cockburn, Julio y Luis Olivera Cárdenas. 1989. *Municipio y pobladores en la habilitación urbana (Huaycán y Laderas de Chillón)*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo.
- Calderón Cockburn, Julio. 2016. *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Lima: Punto Cardinal.
- Comisión de la Verdad y Reconciliación (CVR). 2003. *Informe final*. Lima: CVR, 9 tomos.
- Dietz, Henry. 1986. «Electoral Politics: In Peru, 1978-1986». *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*. Volumen 28, número 4: 151.
- El Diario Marka. 19 de noviembre de 1983. «El triunfo inicia la era de la alegría». Lima, Sábado Político: 1, 12-14.
- Figari Gold, Eduardo. 1987a. *Huaycán: Nuevo enfoque para la vivienda popular*. Tesis de Licenciatura en Arquitectura. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.
- Figari Gold, Eduardo. 1987b. «Huaycán: Una experiencia de urbanismo popular». *Historia, urbanismo, arquitectura, construcción, arte (HUACA)*. Número 1: 65-85.
- Figari Gold, Eduardo. 2020. Entrevista con autora. Teléfono. 4 de mayo.
- Gyger, Helen. 2019. *Improvised Cities: Architecture, Urbanization, and Innovation in Peru*. Pittsburg: University of Pittsburg Press.
- Haworth, Nigel. 1993. «Radicalization and the left in Peru, 1976-1991». En Carr, Barry y Steve Ellner (eds). *The Latin American left: from the fall of Allende to Perestroika*. Boulder: Westview Press, 41-59.
- Ibarra, Begoña. 1984. «Cómo nace un pueblo». *La República*. Lima, 22 de julio, Informe: 17-20.
- Juan Pablo II. 1985. «Encuentro del Santo Padre Juan Pablo II con los pobres en Villa el Salvador». Lima, 5 de febrero.
- La República. 23 de julio de 1984. «Cuatro mil más intentan tomar tierras en Huaycán». *La República*. Lima, local: 14.
- La Serna, Miguel. 2020. *With Mass & Arms: Perú's Tupac Amaru Revolutionary Movement*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Lastra Domínguez, Charles Jaime. 2019. Entrevista con autora. Lima, 7 de diciembre.
- Lastra Domínguez, Charles Jaime. 2020. Entrevista con autora. Lima, 18 de enero.
- Navarro, Paul. 2010. «A Maoist Counterpoint: Peruvian Maoism Beyond Sendero Luminoso». *Latin American Perspectives*. Volumen 37, número 1: 153-171.
- Porras, David. 2019a. Entrevista con autora. Lima, 3 de diciembre.
- Porras, David. 2019b. Entrevista con autora. Lima, 20 de diciembre.
- Quehacer. 1983. «Barrantes puede ganar». *QueHacer*. Número 25, noviembre: 8-14.

- Retamozo, Damián. 1984. «Con fe y disciplina ciudad modelo Huaycán empieza a ser realidad». *La República*. Lima, 18 de julio, Local: 9.
- Ricou, Xavier. 1988. «Huaycán, una experiencia de habilitación urbana». *Bulletin de l'Institut français d'études Andins*. Volumen 17, número 1: 65-85.
- Ríos, Silvia de los. 2022. Entrevista con autora. Zoom. 25 de marzo.
- Robles, Víctor. 1984. «Con sus propias manos levantarán ciudad modelo en quebrada Huaycán». *La República*. Lima, 17 de julio, Local: 19.
- Salcedo, José María. «La ciudad en acción». 1986. *QueHacer*. Número 39: 96-105.
- Soto, Hernando de. 1987. *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: Instituto Libertad y Democracia.
- Smith, Michael. 1994. «Shining Path's Urban Strategy: Ate Vitarte». En Palmer, David Scott (ed). *The Shining Path of Peru*. Nueva York: St. Martin's Press, 145-166.
- Tuesta Soldevilla, Fernando. 1983. «Invasiones: ¿El municipio contra la pared?». *QueHacer*. Número 26: 10-15.
- Zilbert, Linda. 2022. Entrevista con autora. Zoom. 24 de marzo.
- Zolezzi, Mario. 2020. Entrevista con autora. Zoom. 20 de octubre.

Recibido: 08 de marzo de 2023

Aceptado: 03 de mayo de 2023



# Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in)formalidad» y «modernidad»

The *mototaxis* of Peru and the contradictions of «(in)formality» and «modernity»

WILLIAM BOOSE

*Emory University*

[william.boose@emory.edu](mailto:william.boose@emory.edu)

<https://orcid.org/0000-0003-0329-7981>

---

## **RESUMEN**

*Este artículo ofrece una ambiciosa, aunque todavía fragmentada, historia de los mototaxis del Perú. Ofrece tres argumentos claves. Primero, destaca que los mototaxistas han jugado un papel fundamental en la producción del espacio urbano. En segundo lugar, expone que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y la «ciudad moderna» estigmatizan a los mototaxistas de maneras clasistas y racializadas, marcándolos para una vigilancia policial estricta. Finalmente, sugiere que si pensamos con los mototaxistas y la materialidad de los mototaxis, podemos revelar las contradicciones inherentes de los binarios «formal»-«informal» y «moderno»-«no-moderno» y así analizar con mayor lucidez el espacio y las relaciones urbanas.*

**Palabras clave:** *Mototaxis, movilidad urbana, informalidad, ciudad moderna, Iquitos, Lima*

## **ABSTRACT**

*This article offers an ambitious, though still fragmented, history of motorcycle taxis in Peru. It offers three central arguments. First, it highlights that motorcycle taxi drivers have played a fundamental role in the production of urban space.*

**HISTORICA** XLVI.2 (2022): 113-162 / e-ISSN 2223-375X



<https://doi.org/10.18800/historica.202202.004>

*Second, it argues that state, elite, and popular discourses about «informality» and the «modern city» stigmatize motorcycle taxi drivers in ways that are classist and racialized, targeting them for strict policing. Finally, it suggests that if we think with motorcycle taxi drivers and the materiality of motorcycle taxis, we can reveal the contradictions inherent to the «formal»-«informal» and «modern»-«non-modern» binaries and thus more lucidly analyze urban space and relations.*

**Keywords:** *Mototaxis, urban mobility, informality, modern city, Iquitos, Lima*

## INTRODUCCIÓN

Usain Bolt una vez corrió contra uno en Lima.<sup>1</sup> El expresidente Alan García ayudó a oficializarlos montando en uno durante una visita a Iquitos en la década de los ochenta.<sup>2</sup> Los artistas Rafael Lanfranco y Edi Mérida convirtieron otro en un robot tipo Transformers, AR-Torito.<sup>3</sup> La ciudad de Puerto Maldonado los declaró como parte de su patrimonio cultural.<sup>4</sup> Ahora, en 2022, la congresista Lady Camones propuso que haya un feriado nacional para reconocer el trabajo fundamental que realizan sus conductores para conectar a millones de peruanos con sus trabajos, escuelas y mercados.<sup>5</sup> Hablo, por supuesto, de los icónicos y omnipresentes mototaxis.<sup>6</sup> Hay aproximadamente un millón de mototaxistas en el Perú, o una de cada treinta y tres personas en el país.<sup>7</sup> Es probable que esta ubicuidad contribuya a la polémica de larga data en torno a la utilidad y la idoneidad de los mototaxis: un segmento de noticias televisado resumió sin rodeos estos debates al decir que son «amados por

<sup>1</sup> Noticias Latina 2019.

<sup>2</sup> Najar 2013: 39.

<sup>3</sup> Cruzado Álvarez 2021.

<sup>4</sup> Exitosa Noticias 2019.

<sup>5</sup> Camones Soriano 2022; Centro de Noticias del Congreso 2022.

<sup>6</sup> Se usan los términos mototaxi y mototaxista cuando se habla de la economía del mototaxi en Lima o de manera más general; los términos motocarro y motocarrista cuando se habla de Iquitos, al igual que la gente de allí.

<sup>7</sup> Noticias Latina 2020.

muchos, odiados por otros».<sup>8</sup> Otro segmento televisado llamó problemáticamente por mayor vigilancia policial contra los mototaxistas, al decir que se necesita una solución urgente a la amenaza que representa «este inmenso sector que no tiene la mínima intención de ofrecer una alternativa para mejorar el servicio de pasajeros y mucho menos circular bajo el rigor de la ley en un marco de *vida civilizada*».<sup>9</sup>

Estos comentarios polémicos sobre los mototaxistas y sus vehículos demuestran que son una figura clave en los debates culturales sobre cómo debe ser el espacio urbano en el Perú y cómo la gente debe moverse por este. Una publicación de Facebook del 6 de diciembre de 2019 sobre un incendio en la ciudad amazónica de Iquitos destaca cómo debates acerca del uso del espacio urbano en esa ciudad coinciden con las condenas normativas de los motocarristas. En aquella publicación, un bombero voluntario relata cómo un motocarrista lo llevó bajo una lluvia torrencial para ir a combatir un incendio que se desató en el Centro Comercial Sachachorro. Tras enterarse del incendio por la radio, el motocarrista decidió desafiar la lluvia y manejar hacia el lugar del incendio. Vio al bombero varado en la calle y lo llevó rápidamente a la escena del incendio, y luego rechazó el intento del bombero de pagarle por sus esfuerzos. Los iquiteños y otros usuarios de Facebook hicieron que la publicación se volviera viral y obtuvo más de ocho mil reacciones y dos mil cuatrocientos compartidos. Mientras mucha gente aplaudía al motocarrista por su acto de solidaridad, otros comentaban que este «buen» motocarrista es una excepción a la regla: «mototaxistas como este señor es lo que faltan»; «es único porque ya ni confiamos en los mototaxistas»; «q buen ejemplo para todos esas motokaristas malcriados»; y «si todos los motocarristas tuvieran esa generosidad sería magnifico estar en el Perú».<sup>10</sup> Parece que estos comentarios confirman lo que me dijo un motocarrista, «muchas veces los pasajeros nos toman como la última rueda del coche».<sup>11</sup> Como

<sup>8</sup> Perú 21 2020.

<sup>9</sup> Espacio Público TV 2019 (énfasis mío).

<sup>10</sup> Rojas Ríos 2019.

<sup>11</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

señaló otro motocarrista, «el problema es que no ganamos nada» —es difícil ser generoso constantemente en tales circunstancias.<sup>12</sup>

Las palabras de este último motocarrista enfatizan en que los motocarros son mucho más que un polémico símbolo cultural de Iquitos, y así es para los mototaxis en todo el Perú. Como señalé anteriormente, aproximadamente un millón de personas ganan un sustento por sí mismas y sus dependientes a través de esta profesión. Los mototaxistas también contribuyen al sustento de millones de personas más en el Perú, brindando al menos diez millones de viajes diarios en todo el país.

En este artículo, se examina críticamente las experiencias laborales de los mototaxistas y cómo sus contextos sociales dan forma a las condiciones en las que trabajan. Para guiar la investigación, se realizaron las siguientes preguntas: ¿cuál ha sido la trayectoria histórica de los mototaxis y cómo han contribuido los mototaxistas a las ciudades peruanas, particularmente Iquitos y Lima?, ¿cómo impactan los discursos sobre la «informalidad» y la «modernidad» en las experiencias laborales de los mototaxistas? y ¿qué nos puede enseñar los mototaxistas y sus vehículos sobre el espacio urbano? Reflexionar sobre estas preguntas ha llevado a formular tres argumentos relacionados. Primero, se demuestra que los mototaxistas juegan un papel fundamental en la producción y conexión del espacio urbano en el Perú al brindar un transporte accesible y rápido, a pesar de que reciben una compensación económica y un reconocimiento insuficiente por sus contribuciones. Segundo, se sostiene que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y la «modernidad» estigmatizan a los mototaxistas de maneras clasistas y racializadas, marcándolos para una vigilancia estricta. Finalmente, se sugiere que al pensar con los mototaxistas y la materialidad de sus vehículos, se puede socavar las contradicciones inherentes a los binarios de «formal»-«informal» y «moderno»-«moderno», y así analizar más lúcidamente el espacio y las relaciones urbanas.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

<sup>13</sup> En este artículo, se pone entre comillas formal, informal y moderno con el fin de poner al lector al tanto de su complejidad.

Este artículo abre con una breve sección metodológica, la cual incluye un resumen demográfico de los mototaxistas a quienes se entrevistó. En la segunda sección, se ofrece un intento de reconstruir la historia fragmentada de los mototaxis en el Perú, situada dentro de la trayectoria global de los mototaxis. Se reconoce que varios aspectos clave de la historia de los mototaxis siguen inciertos a causa de los datos actualmente disponibles y, por lo tanto, se hace una invitación abierta para que más investigadores trabajen a partir de la historia desarrollada. Luego, en la tercera sección se analiza la situación actual de los mototaxistas en el Perú, utilizando las nociones de abundancia y precariedad para orientar la discusión sobre los aspectos económicos y físicos de la profesión. Las secciones segunda y tercera, en conjunto, se concentran principalmente en el primer argumento. Mientras tanto, las dos últimas secciones, que tratan respectivamente de la «informalidad» y la «ciudad moderna», corresponden al segundo argumento sobre cómo tales discursos estigmatizan a los mototaxistas. Finalmente, en la conclusión, se reflexiona sobre lo que el pensar con los mototaxistas y la materialidad de sus vehículos haría posible en el análisis académico de la economía del mototaxi y el espacio urbano.

Antes de continuar, toca especificar más el alcance geográfico del análisis. Si bien a menudo se habla de la economía del mototaxi al nivel nacional, este artículo se centra en Iquitos y Lima. Este enfoque geográfico está motivado principalmente por el papel que han jugado estas ciudades en la historia de los mototaxis en el Perú: se originaron en Iquitos, la ciudad más grande del mundo inaccesible por carretera, en 1978 y luego llegaron a Lima a principios de la década de 1990.<sup>14</sup> Por lo tanto, fluyeron desde Iquitos, a lo largo de la Amazonía peruana, y luego entraron en Lima y la costa, en contra de la hegemonía y la centralidad imaginadas de la capital.<sup>15</sup> En muchos sentidos, la tecnología del mototaxi peruano puede entenderse como una respuesta amazónica

<sup>14</sup> Los mototaxis peruanos surgieron en Iquitos; no obstante, este transporte se inventó probablemente en la década de 1950 en Tailandia.

<sup>15</sup> Esto es particularmente notable porque, como destacan Viatori y Scheuring (2020: 89) en su análisis de los sistemas de infraestructura en Lima, «las élites peruanas por mucho

vernácula a las fallas de los sistemas «formales» y «modernos» para brindar suficiente transporte público y oportunidades de empleo en entornos urbanos.<sup>16</sup> Dicha respuesta entonces resonó en todo el Perú, siendo Lima la que ahora cuenta con el mayor número de mototaxis. Esto lleva a la razón final por la que se insiste en pensar desde Iquitos y desde Lima en este artículo: mientras los mototaxis están prohibidos o escasos en los distritos de clase media y alta de Lima, estos predominan en «el resto» de la ciudad. La historia de los mototaxis en el Perú es, por eso, una historia no limeña y una historia de las otras Limas, o de los «otros» limeños. No importa dónde estén los mototaxistas, las élites y los funcionarios públicos los posicionan como la antítesis de la «ciudad moderna», incluso cuando la hacen posible.

#### **METODOLOGÍA Y DATOS DEMOGRÁFICOS**

Esta investigación de la economía peruana del mototaxi se empezó en 2018 para mi tesis de maestría. Como parte de ese proyecto, se entrevistó a cuarenta motocarristas en Iquitos en 2019, con preguntas enfocadas en sus experiencias laborales, la infraestructura de la ciudad y sus relaciones con las autoridades. Luego se entrevistó a veintiún mototaxistas en Lima entre diciembre de 2021 y enero de 2022 como parte de mi investigación doctoral en curso, con preguntas enfocadas en temas similares y otras con enfoque explícito en la «informalidad» y la «modernidad». A través de estas sesenta y una entrevistas, se ha recopilado una amplia gama de perspectivas sobre la economía del mototaxi y se ha establecido relaciones colaborativas con mototaxistas individuales y varias asociaciones. Estos vínculos han permitido identificar qué temas son de mayor urgencia e

tiempo han imaginado a Lima como el centro de la cultura blanca, urbana y moderna». Véase Ludeña 2002 para una crítica del supuesto papel de Lima como centro.

<sup>16</sup> Como señala Vega Centeno (2006: 30), los espacios urbanos «modernos» en el Perú se han concentrado en zonas o nodos específicos, lo que significa que tener un automóvil personal o acceso al transporte público es una condición fundamental de la vida urbana. Los mototaxistas entonces subvencionan a la «ciudad moderna» proporcionando una forma de transporte asequible y accesible que sí es pública sin recibir financiamiento o apoyo estatal.

interés para los mototaxistas.<sup>17</sup> Para complementar este conjunto de perspectivas, también se realizó nueve entrevistas con funcionarios públicos en Lima; hasta el momento, ningún funcionario público en Iquitos ha respondido a las solicitudes de entrevista.

Si bien las entrevistas son el método principal para este artículo, también se ha realizado análisis de medios y una revisión de la literatura secundaria pertinente. Este artículo se basa en tales enfoques para dilucidar cómo se construyen los discursos de la «informalidad» y la «ciudad moderna» en el Perú. Se revisaron especialmente los periódicos *La Región* de Iquitos y *El Comercio* de Lima para examinar el uso de palabras clave como: motocarro, mototaxi, «informal» y «moderno». También se buscó en comunicados de prensa municipales para analizar operativos contra mototaxistas. Este análisis de medios ha revelado tendencias en torno a la estigmatización de los mototaxistas y, más ampliamente, condenas normativas a la «informalidad» que la enmarcan como una supuesta amenaza a la seguridad, el orden y la «modernidad». Finalmente, se ha realizado una revisión de la literatura académica sobre mototaxis y la «informalidad» y «modernidad», con énfasis en trabajos hechos por peruanos y sobre el Perú.

A continuación, se presenta un breve resumen de los datos de género, edad y economía que se recopiló de los mototaxistas participantes. Solo tres de los sesenta y un participantes se identificaron como mujeres, con dos en Lima y una en Iquitos. El resto se identificó como hombres. Sin embargo, existe una marcada diferencia de género entre las dos ciudades. En Iquitos, los participantes estimaron que haya entre diez y veinte mujeres motocarristas en toda la ciudad, de un total de treinta y cinco mil. En Lima, mientras tanto, hay muchas mujeres mototaxistas y los participantes estimaron que representan aproximadamente el diez o quince por ciento. Sin embargo, es importante señalar que estas estadísticas son solo un punto de referencia para comprender las dinámicas de género en la profesión, y son estadísticas incompletas. Por ejemplo,

<sup>17</sup> Por ejemplo, se consultó con colaboradores en la Federación de Choferes de Mototaxis del Perú (FECHOMOT) durante la redacción del título y del resumen de este artículo.

no cabe duda de que hay personas de todas las identidades de género, incluidas personas no binarias, que trabajan como mototaxistas en el Perú. En cuanto a la edad, el participante promedio en Iquitos tenía 40.9 años y en Lima, 38.8. El rango de edades fue más amplio en Iquitos, de 23 a 61 años. En Lima, los mototaxistas participantes tenían de 20 a 53 años. Además, el participante promedio en Iquitos había trabajado como mototaxista por 11.6 años, mientras que en Lima la cifra era de 8.8 años.

Finalmente, es importante resumir las dimensiones económicas del trabajo como mototaxista. Los mototaxistas en ambas ciudades suelen trabajar seis o siete días a la semana, por un promedio de sesenta horas semanales. Algunos trabajan hasta ochenta y cuatro horas. El motocarrista promedio en Iquitos tenía un ingreso neto diario de 42.5 soles, comparado con 66.3 en Lima. Como se detallará en la sección sobre abundancia y precariedad, hay una diferencia brutal entre los ingresos de mototaxistas inquilinos y los de mototaxistas propietarios, debido a que los primeros tienen que pagar una feria diaria además de los costos típicos de gasolina. De los sesenta y un mototaxistas entrevistados, dieciocho eran inquilinos. Sus mototaxis generalmente eran propiedad de empresarios locales, que obtienen ingresos pasivos a través de la feria que extraen de los mototaxistas.

### **LOS MOTOTAXIS DEL PERÚ EN SU TRAYECTORIA HISTÓRICA Y GLOBAL**

El mototaxismo, como una forma vernácula de transporte público y un fenómeno social, probablemente se originó en la década de los cincuenta en Tailandia.<sup>18</sup> Los mototaxis comenzaron a extenderse por gran parte de Asia y África en los años setenta, y se dice que llegaron a América Latina a principios de los ochenta.<sup>19</sup> A continuación, se muestra cómo el estudio de la economía peruana del mototaxi podría cambiar esa última fecha.

<sup>18</sup> No queda claro cuándo y dónde se construyó el primer predecesor del mototaxi. Sin embargo, algunas historias (Camones Soriano 2022; Perú 21 2020) mencionan un modelo construido por el italiano Carlo Guzzi en 1928.

<sup>19</sup> Burgos Ortiz 2016; Camones Soriano 2022; Perú 21 2020.

Desde el cambio de siglo, ha habido un aumento astronómico en el uso de mototaxis como medio de transporte público en países de África, Asia, América Latina y el Caribe.<sup>20</sup> Dada su prevalencia, ahora es probable que haya más de cien millones de profesionales que realizan este trabajo en el mundo; por ejemplo, hay más de ocho millones de conductores de mototaxi en Nigeria; un millón setecientos mil en Uganda; quinientos mil trabajan para una sola aplicación de transporte en Indonesia; y están presentes en al menos ciento cuatro grandes ciudades de África.<sup>21</sup> Los mototaxistas también desempeñan un papel vital en la vida cotidiana de cientos de millones de personas más, ofreciendo viajes rápidos y a precio bajo y, por lo tanto, mitigando la pobreza de tiempo—trabajar muchas horas, pasar mucho tiempo en el tráfico y tener poco tiempo discrecional—para personas marginadas.<sup>22</sup> Esto también apunta a los contextos económicos más amplios en los que se sitúan los mototaxis. La implementación de políticas neoliberales en la década de los ochenta condujo a la pérdida generalizada de puestos de trabajo y catalizó la creación de la economía del mototaxi como un sustento alternativo.<sup>23</sup> Por lo tanto, fue el fracaso de las políticas estatales y las reformas económicas capitalistas lo que impulsó el auge de los mototaxis, y esa ironía podría perderse en los funcionarios públicos que regulan estrictamente esta innovación popular que llena los vacíos de los propios defectos del Estado.

El Perú ha sido tan central en la historia de los mototaxis en América Latina que la palabra «mototaxi» —usada en Colombia, México, Brasil y más países— es clasificada por la Real Academia Española como

<sup>20</sup> Los mototaxis tienen una variedad de nombres y materialidades: *boda bodas*, *okadas*, *ojeks*, *tuk-tuks* y más. Mientras unos tienen dos ruedas y otros tres, las experiencias laborales de sus conductores tienen mucho en común.

<sup>21</sup> Ezeibe et al. 2017; Doherty 2020; Frey 2020; Diaz Olvera et al. 2016.

<sup>22</sup> Evans et al. 2018; Naybor 2016; véase también el análisis de Vega Centeno (2004) sobre cómo la llegada del mototaxi impactó a los desplazamientos de una mujer de clase trabajadora en Lima.

<sup>23</sup> Véase Ezeibe et al. 2017 para ver cómo esto se desarrolló en Nigeria, el país con la economía de mototaxis más grande del mundo. Dourojeanni 1990 ayuda a llevar estas historias más amplias al contexto de la Amazonía peruana.

un peruanismo.<sup>24</sup> Esto tiene sentido, ya que se cree que el Perú fue el primer país de América Latina en incorporar mototaxis en sus sistemas de transporte público.<sup>25</sup> La investigación sugiere que este punto es aún más significativo: no solo se fabricó en el Perú el primer mototaxi de América Latina, sino que también tuvo lugar antes de lo que indica la erudición más amplia. La historia de los mototaxis en América Latina y el Perú comenzó en la Amazonía, en Iquitos, en 1978. Si bien las fuentes no son perfectamente claras sobre los orígenes del mototaxi peruano, la línea de tiempo ofrecida aquí compara varias fuentes además de lo que los mototaxistas y otros han declarado en las entrevistas.

A fines de la década de los setenta, el ingeniero y motociclista Octavio Mavila Medina organizó un grupo de ingenieros que construyó un mototaxi fusionando la parte delantera de una motocicleta lineal con un asiento de dos ruedas adecuado para transportar más pasajeros. En 1978, Mavila y sus colegas obtuvieron el permiso de los Ministerios de Industria y Economía y comenzaron a producir mototaxis para uso en Iquitos. Según Honda, uno de los principales distribuidores de mototaxis en el Perú, la empresa japonesa popularizó este modelo a partir de 1980. Lo definitivo de esta historia temprana de los mototaxis peruanos es que primero circularon y se volvieron populares en Iquitos, seguida de otras ciudades amazónicas. También es probable que los primeros modelos se hicieran en Iquitos. Sin embargo, parece que la primera producción a gran escala se llevó a cabo lejos de la Amazonía, en Trujillo, como afirma el principal diario de Iquitos en su nota necrológica de Mavila.<sup>26</sup>

Sin embargo, quedan algunas preguntas, particularmente en torno a quién diseñó el primer mototaxi en el Perú. Otra fuente sugiere que fue construido por un «mecánico curioso» en Iquitos y que Honda luego compró el modelo para estandarizarlo.<sup>27</sup> En la explicación más sencilla, es

<sup>24</sup> Véase la entrada de la Real Academia Española.

<sup>25</sup> Camones Soriano 2022; Perú 21 2020; Espacio Público TV 2019; Carbonell O'Brien (sin fecha): Wikidat.

<sup>26</sup> El análisis de los primeros años del mototaxi en el Perú se basa en: Sánchez Arce 2013; Varón 2015; Redacción La Región 2017; registros legales referenciados en Vlex; y conversaciones con participantes en Iquitos.

<sup>27</sup> Carbonell O'Brien (sin fecha): Wikidat.

posible que a Mavila se le diga «mecánico curioso». Encontrar su nombre fue realmente difícil, ya que no se menciona en ninguna de las historias predominantes que circulan actualmente. Sin embargo, Mavila tuvo negocios exitosos y un importante capital social y económico; esto va en contra de la lectura de la historia desde abajo implícita en la narrativa del «mecánico curioso». En otra lectura, un mecánico local de Iquitos sí inventó la versión que circuló allí por primera vez, y Mavila luego introdujo un modelo estandarizado y facilitó el surgimiento de Honda como productor masivo de mototaxis en el Perú. Esta especulación informada, forzada por la falta de claridad en el récord histórico en torno a los mototaxis, es una tarea pendiente de la historiografía por resolver.

En las décadas de los ochenta y noventa, convergen las diversas comprensiones de la cronología de los mototaxis en el Perú. Después de comenzar en Iquitos y hacerse popular en las ciudades amazónicas en los años ochenta, los mototaxis se extendieron rápidamente por todo el país a mediados de los noventa, y emergieron como una importante oportunidad de sustento para muchas personas y una opción de transporte vital para muchas más. Los mototaxis llegaron a Lima a principios de la década de 1990, y un mototaxista del distrito de Magdalena del Mar declaró que los primeros distritos en usarlos incluyeron a Magdalena y San Miguel.<sup>28</sup> Otro mototaxista en Villa El Salvador dijo que los primeros mototaxis comenzaron a circular allí en 1996, donde han pasado de un par de miles de unidades en 2001 a más de quince mil en la actualidad.<sup>29</sup>

En Iquitos, el auge del motocarro siguió una trayectoria igualmente intensa, influenciada por el rápido crecimiento poblacional. Iquitos creció de una población de 57 777 en 1961, a 173 629 en 1981, a 274 759 en 1993, a más de 500 000 habitantes hoy día. Otros académicos sugieren que esta intensa migración urbana fue impulsada por la extracción neoliberal en la Amazonía; por ejemplo, de petróleo —que empujaba a la gente de los pueblos pequeños hacia la ciudad de Iquitos—.<sup>30</sup> Al mismo tiempo,

<sup>28</sup> Entrevista con el autor, 14 de diciembre de 2021; FEDETRAVEM 2022 afirma que los mototaxistas comenzaron a trabajar en estos distritos en 1992.

<sup>29</sup> Entrevista con el autor, 5 de enero de 2022.

<sup>30</sup> Santos-Granero et al. 2002; Dourojeanni 1990: 97.

de 1995 a 1997, el expresidente convertido en dictador Alberto Fujimori disminuyó el aparato burocrático estatal en la región, lo que provocó que más de siete mil personas perdieran sus empleos.<sup>31</sup> Estos factores superpuestos, además de que Honda abrió una planta en Iquitos en 2007, han llevado al sorprendente crecimiento de la economía del motocarro allí: 7500 motocarristas en 1996, 10 000 en 1999, 12 780 en 2006, 25 000 en 2013 y alrededor de 35 000 en la actualidad.<sup>32</sup> Un motocarrista en Iquitos narró cómo este auge ha impactado su trabajo: «cuando empecé en 2000, el motocarro estuvo bueno, había bastante pasajeros y menos motocarristas. Ahora es bien brava».<sup>33</sup> Los datos a nivel nacional son más difíciles de encontrar, pero para 2012 ya había alrededor de 900 000 mototaxistas, con al menos 1 000 000 en el país hoy.<sup>34</sup> Desde 2012, se han vendido más de 100 000 mototaxis anualmente en el Perú en todos los años menos uno —2020, durante el período más mortífero de la pandemia de COVID-19— con Honda y Bajaj como las marcas líderes.<sup>35</sup>

A medida que proliferaron los mototaxis en todo el Perú, ocurrieron simultáneamente dos procesos importantes y relacionados: la consolidación de los mototaxistas como una clase de trabajadores con un movimiento obrero, y la consolidación de discursos estigmatizantes sobre ellos y su trabajo. Ambos procesos culminaron el 26 de octubre de 1999, cuando miles de mototaxistas —entonces a menudo llamados «cholotaxistas», siendo «cholo» un término cargado para describir a los migrantes de los Andes— ocuparon el centro histórico de Lima para exigir el reconocimiento legal de su derecho al trabajo.<sup>36</sup> Meses antes, mototaxistas organizados habían intensificado sus pedidos para que el gobierno instituyera un marco legal que protegiera y reconociera su trabajo, con pocos avances. Luego, el 26 de octubre, mototaxistas

<sup>31</sup> Najar 2013: 9.

<sup>32</sup> Se ha recopilado estas estimaciones de Najar 1999; un informe de 2006 de la Municipalidad de Maynas ([acceso abierto](#)); Najar 2013; y entrevistas en Iquitos.

<sup>33</sup> Entrevista con el autor, 6 de agosto de 2019.

<sup>34</sup> Camones Soriano 2022; Noticias Latina 2020.

<sup>35</sup> Gerencia de Estudios Económicos de la AAP 2021.

<sup>36</sup> Véase Escobedo (2013: 119) y Greene (2016: 58) para un análisis del término «cholo» y la discriminación contra las personas andinas en Lima.

ocuparon la Plaza Mayor y cuerdas aledañas durante más de ocho horas de protesta. La huelga fue un espectáculo discordante para las élites económicas de Lima —los titulares de los periódicos decían «Taxicholos en pie de guerra» y «¡Poder cholo tomó el centro!».<sup>37</sup> Que las élites enfatizaran la «andinidad» de muchos mototaxistas sugiere que, para ellos, trabajar en esta precaria profesión era un rol «apropiado» para las personas andinas. Además, el hecho de que lo hicieran con aún más énfasis durante un pánico moral-económico sobre el lugar «adecuado» de los mototaxistas en la ciudad sugiere que ser andino y mototaxista hacía que su derecho a la ciudad fuera más dudoso. Dicho análisis apunta a la racialización de la economía del mototaxi, lo que se desarrollará en secciones posteriores.

La protesta también fue un éxito espectacular, ya que la Municipalidad de Lima se reunió de inmediato con la dirigencia de los manifestantes. El gobierno central de Fujimori expidió entonces la «Ley de Tránsito Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores» (N° 27189), que reconoció y codificó el transporte en mototaxi. Sin embargo, esta ley era federal solo de nombre, ya que distribuía toda la capacidad de toma de decisiones a los gobiernos locales: «el servicio solo podrá ser prestado por la persona jurídica que haya obtenido el respectivo permiso de operación otorgada por la municipalidad correspondiente». Si bien fue una gran victoria en ese momento, las asociaciones y federaciones hoy continúan presionando tanto al gobierno central como a las municipalidades para que aumenten las protecciones para sus sustentos, incluida una demanda urgente de un seguro médico proporcionado por el gobierno.<sup>38</sup> Además, los discursos estigmatizantes que impactan a los mototaxistas solo se han intensificado a medida que la profesión continúa creciendo y se vuelve cada vez más importante en la conexión del tejido urbano. En las secciones restantes, se examina críticamente estos discursos y sus relacionados impactos materiales.

<sup>37</sup> Véase Camones Soriano 2022 para un resumen de la protesta.

<sup>38</sup> Al momento de escribir, colaboradores en la FECHOMOT acababan de compartir su actual proyecto de ley. Un tema central de su propuesta es la demanda por un seguro médico, que es la principal prioridad de la mayoría de los mototaxistas con los quienes se ha conversado.

Pese a que este ensayo busca ofrecer la historia más completa posible de los mototaxis, no se puede cubrir todos los procesos políticos y económicos que contextualizan esta historia. Sin embargo, es crucial señalar dos procesos claves e interrelacionados. Primero, solo unas décadas antes de la llegada del mototaxi, el Perú se había transformado de un país predominantemente rural a uno urbano; esta migración urbana fue impulsada en gran parte por varias crisis económicas y sociopolíticas.<sup>39</sup> El segundo proceso es la neoliberalización de las políticas económicas, que he tratado a lo largo de esta sección.<sup>40</sup> Algunos pensadores, más notablemente José Matos Mar con su libro *Desborde popular* y Hernando de Soto con *El otro sendero*, describieron ambos procesos en relación.<sup>41</sup> Si bien las obras infames de Matos Mar y De Soto son problemáticas, son textos emblemáticos: De Soto en particular representa las ideas económicas que «ganaron» en la década de 1990, cuando las políticas neoliberales aumentaron la precariedad de los trabajadores urbanos incluso cuando más personas emigraron a las ciudades.

Por supuesto, hay docenas de procesos históricos que influyeron en el surgimiento de los mototaxis, que incluyen el conflicto armado interno y sus secuelas, la dictadura de Fujimori, presidentes que representaron una amplia gama de ideologías políticas y económicas y más. En este texto es imposible describir toda la historia urbana del Perú desde los años sesenta, y no pretende hacerlo.<sup>42</sup> En cambio, este contexto histórico sirve para destacar que, dada la migración urbana masiva y el aumento de la precariedad económica, hubo más personas en las ciudades que necesitaban formas de moverse, y que hubo más personas desempleadas en dichas ciudades. No es casualidad que el mototaxi surgiera en esta época

<sup>39</sup> Véase Driant 1991 y su análisis de la migración urbana y la creación de las barriadas en Lima.

<sup>40</sup> Véase Jiménez 2017 y González de Olarte 1998 para un análisis más completo del neoliberalismo peruano.

<sup>41</sup> Matos Mar 1984; De Soto et al. 1987.

<sup>42</sup> Gracias a Adrián Lerner Patrón y los revisores anónimos por sus consejos en cuanto a este resumen del contexto histórico más amplio.

como un medio de transporte y una forma de ganarse la vida, y estos dos factores hicieron que una vez que llegó, creciera astronómicamente.<sup>43</sup>

Antes de continuar, es pertinente enfatizar lo significativo que es que la historia de los mototaxis en el Perú haya pasado en gran medida por Iquitos. La ciudad es fundamental para comprender la historia latinoamericana, pero ha sido relativamente poco estudiada en la historiografía de la región.<sup>44</sup> Por mucho tiempo, los funcionarios públicos y los desarrolladores también han caracterizado a la Amazonía peruana de maneras problemáticas, como «vacía», «incivilizada» y «subdesarrollada».<sup>45</sup> De manera similar, Fernando Santos-Granero critica los discursos que han producido a los pueblos amazónicos como un «Otro amazónico» y los marginaron dentro de la geografía (inter)nacional imaginada de la «modernidad».<sup>46</sup> Esto hace tanto más significativo que en la historia de los mototaxis veamos una solución, por imperfecta que sea, precisamente a los problemas y defectos del «desarrollo» y de la «vida civilizada», y que esta solución emerge de Iquitos y desde allí fluye por todo el país.

<sup>43</sup> Los mismos procesos también tuvieron un impacto profundo en los sistemas de transporte más amplios en el Perú. Véase Bielich (2009) para un análisis de cómo los problemas institucionales han impulsado el crecimiento del transporte «informal» y la feroz competencia entre conductores. Véase Uzzell (1987) para un análisis similar sobre la institucionalización de los microbuses en Lima; vuelve a demostrar cómo los sistemas «informales» surgen a través de una dialéctica entre sectores populares y dominantes. Finalmente, Jauregui et al. (2019) refuerzan aún más que el transporte «informal» en el Perú surgió en los años treinta como una forma de llenar un vacío en la oferta de servicios de movilidad debido a que el estado no había brindado un sistema de transporte suficiente.

<sup>44</sup> Por ejemplo, buscar «Iquitos» en el sitio web de *Histórica* arroja nueve resultados mientras que «Lima» tiene quinientos. No es un problema específico de *Histórica*, y aplaudo el esfuerzo de la revista por incluir más historias sobre Iquitos.

<sup>45</sup> Se puede ver críticas de estas perspectivas en Canziani 2018; Santos-Granero et al. 2002.

<sup>46</sup> Santos-Granero 2005. Véase también Trouillot (2002: 221-225) para su conceptualización de la «modernidad» eurocéntrica como «una geografía de imaginación y una geografía de gestión».

**ABUNDANCIA Y PRECARIEDAD: LOS MOTOTAXIS DEL PERÚ EN LA ACTUALIDAD**

Existe un gran número de mototaxis en el Perú hoy en día. Los mototaxistas que manejan estos vehículos crean un sinfín de posibilidades de transporte por donde circulan. Además, los mototaxistas generan un gran monto de dinero a través de su trabajo. Sin embargo, la mayoría de ellos vive y trabaja en condiciones precarias. En esta sección, se destaca cómo la economía del mototaxi en el Perú actualmente se caracteriza por este escenario de abundancia y precariedad simultáneas.<sup>47</sup> En conjunto, esta sección demuestra que los mototaxistas generan movimientos masivos de personas y dinero, pero que la estructura de la economía del mototaxi les impide recibir una compensación que coincide con la importancia de su labor.

Las entrevistas con mototaxistas en Iquitos y Lima muestran que se entienden a sí mismos como vitales para la vida urbana cotidiana. Los mototaxistas describen su trabajo como un servicio que ofrece transporte público rápido y asequible, incluso para las personas que viven en caminos a los que otros vehículos no pueden llegar. Como señala un motocarrista en Iquitos, «somos un servicio de transporte público; brindamos un buen servicio».<sup>48</sup> Además, los mototaxistas del distrito de Independencia en Lima destacaron que son el único medio de transporte capaz de llegar a las cimas de las laderas en las que viven miles de familias. Aunque esto da una idea del tipo de contribuciones que hacen los mototaxistas a la movilidad urbana, también vale la pena subrayar la gran cantidad de movimiento que permiten. Cada motocarrista en Iquitos brinda entre

<sup>47</sup> Muchos académicos usan «precariedad» en referencia al trabajo temporal o cuando los trabajadores están en constante riesgo de ser despedidos. Aquí se usa el término en un sentido más amplio para describir los ingresos de los mototaxistas (porque a menudo no ganan suficiente dinero para mantenerse a sí mismos y a sus dependientes); la falta de un seguro médico y otros beneficios sociales; el riesgo de desplazamiento de su profesión en algunas zonas; y los riesgos físicos a los que se enfrentan dado que el tráfico es su lugar de trabajo.

<sup>48</sup> Entrevista con el autor, 30 de julio de 2019.

quince y veinticinco viajes por día en promedio.<sup>49</sup> Incluso la estimación más baja significaría que los treinta y cinco mil motocarristas de Iquitos dan quinientos veinticinco mil viajes a los residentes y turistas de la ciudad cada día. Mientras tanto, usando la estimación baja de trescientos mil mototaxistas en Lima, se puede sugerir que hay más de cuatro millones quinientos mil viajes diarios en mototaxi en la ciudad capital.<sup>50</sup> Por eso, de los nueve modos de transporte motorizado enumerados en una encuesta de «Lima Cómo Vamos», los mototaxis ocupan el primer lugar en uso en Lima metropolitana para comprar comestibles, el tercero para ir a buscar atención médica y el primero para dejar y recoger niños de sus casas. El 68.6 de los habitantes de Lima había viajado en mototaxi al menos una vez en el año anterior.<sup>51</sup>

Para producir esta movilidad, los mototaxistas enfrentan innumerables riesgos físicos. Por ejemplo, los motocarristas en Iquitos recorren toda la ciudad en calles de calidad variable. Muchas calles de asfalto, concreto y tierra están empañados con baches y huecos, y un motocarrista comentó que manejar en ciertas áreas de Iquitos se siente «como si estás arriba de un caballo». <sup>52</sup> Las frecuentes lluvias de Iquitos pueden hacer que estas condiciones sean aún más peligrosas; un motocarrista contó que «a veces no puedo trabajar cuando llueve porque las calles se inundan, no sabes dónde puede estar un hueco, es demasiado peligroso». <sup>53</sup> Estas condiciones callejeras y climáticas desgastan sus vehículos hasta el punto de que los motocarristas tienen que gastar una fracción significativa de sus ganancias en repuestos. La variante en la calidad de las carreteras también impacta en el cuerpo de los motocarristas: el 82.7% de los motocarristas en Iquitos experimentan dolor de espalda crónico como resultado de su trabajo. <sup>54</sup> En Lima, los mototaxistas entrevistados hablaron más sobre

<sup>49</sup> Este rango estimado proviene de entrevistas con motocarristas y cálculos basados en sus ganancias.

<sup>50</sup> Pinedo 2018 cita esta cifra de trescientos mil.

<sup>51</sup> Lima Cómo Vamos 2019.

<sup>52</sup> Entrevista con el autor, 2 de agosto de 2019.

<sup>53</sup> Entrevista con el autor, 22 de julio de 2019.

<sup>54</sup> Ique Chujutalli et al. 2017.

amenazas de violencia física. A muchos de ellos, la policía les confiscó el vehículo a la fuerza o alguien les robó mientras trabajaban.<sup>55</sup>

Si bien los riesgos específicos varían según el lugar, los mototaxistas de todos contextos comparten muchos riesgos porque el tráfico es su lugar de trabajo. La corporalidad de su trabajo los expone de manera desigual a daños físicos, incluidos accidentes de tráfico, contaminación acústica e inhalación de químicos tóxicos como polvo, ácido de batería y vapores de gasolina.<sup>56</sup> Este último punto ayuda a situar la economía del mototaxi dentro de la extracción capitalista más amplia en el Perú: los residentes y trabajadores del puerto del Callao, por ejemplo, también inhalan cantidades peligrosas de metales pesados. De esta forma, tanto los mototaxistas como los trabajadores portuarios se ven obligados a llevar toxinas en el cuerpo. Como Stefanie Graeter señala en su trabajo sobre Callao, esto sigue la ética racializada y clasista de la extracción capitalista: el puerto es racializado como un espacio no blanco en comparación con los distritos de clase media y alta de Lima.<sup>57</sup> Esto también es relevante para los mototaxistas, quienes trabajan en una profesión en la que los andinos, los afroperuanos, los indígenas y los inmigrantes recientes de Venezuela están sobrerrepresentados —se ven afectados de diversas maneras por la racialización (como no blanco o menos blanco) y xenofobia—.<sup>58</sup> Aunque los mototaxistas permiten un movimiento considerable y la extracción de capital de la economía del mototaxi, en muchos sentidos son tratados como desechables, lo que a su vez se normaliza a través del racismo y el clasismo.<sup>59</sup> Estos riesgos físicos se ven aumentados por el hecho de que

<sup>55</sup> La policía también realiza operativos contra motocarristas en Iquitos: uno confiscó a 17 motocarros (Municipalidad Provincial de Maynas 2021). Otro motocarrista dijo que es común que los policías pidan sobornos.

<sup>56</sup> Véase Doherty 2017 y Leyva Gonzales 2017.

<sup>57</sup> Graeter 2020: 22-23.

<sup>58</sup> Es difícil analizar exhaustivamente la racialización de los mototaxistas porque personas de todos los grupos racializados trabajan como mototaxistas, y la racialización impacta a cada grupo e individuo de manera diferente.

<sup>59</sup> Consulte Doherty 2017 para conocer su conceptualización de la «desechabilidad» con respecto al trabajo de los mototaxistas. Véase también Escobedo 2013, quien señala que el racismo en el Perú se ha centrado en la idealización de las personas con rasgos más «europeos» y la denigración asociada de los rasgos menos «europeos».

ni los dueños de las flotas de mototaxi ni el gobierno peruano brindan un seguro médico a los mototaxistas, que es la demanda más común y urgente que los mototaxistas han compartido.

Los datos estadísticos básicos de la investigación ilustran cómo opera la extracción capitalista en la economía del mototaxi y cómo crea tanta abundancia como precariedad. Para los sesenta y un mototaxistas del estudio, la pérdida promedio por año por gastos de gasolina y la feria es de 8900.1 soles, lo que representa el 33.3% de sus ingresos. Es decir, estos mototaxistas por sí solos generan directamente más de medio millón de soles al año para otras personas, quienes son dueños de sus vehículos y quienes les venden combustible. Si aplicamos este promedio a todos los mototaxistas en el Perú, podemos decir que en conjunto generan más de 8900 millones de soles para otras personas por año. Esto ni siquiera tiene en cuenta el negocio altamente rentable de vender mototaxis, que enriquece a empresas como Honda y Bajaj.

En Iquitos, la ganancia bruta diaria promedio de los motocarristas entrevistados era de 62.1 soles. Manteniendo esa tasa constante, y multiplicando por los treinta y cinco mil motocarristas estimados en la ciudad, se aproxima que la economía del motocarro genera un movimiento de más de 2 170 000 de soles por día. Sin embargo, los motocarristas gastan inmediatamente el 31.5% de ese monto en gasolina y alquiler (sin tener en cuenta los gastos mensuales significativos de reparación), lo que significa que generan diariamente alrededor de 685 000 soles para otras personas. Estas proporciones son similares para los mototaxistas entrevistados en Lima en 2021-2022. Sus ingresos brutos (100.5) y netos (66.3) son más altos, lo que es relacionado con el mayor costo de vida en Lima, pero de igual manera pierden el 36.1% de sus ingresos. Ese dinero va a las gasolineras y los propietarios de flotas de mototaxi. Notablemente, solo dieciocho de los sesenta y un mototaxistas entrevistados son inquilinos, y experimentan estos costos mucho más duramente que los mototaxistas propietarios: pierden el 47.8% de sus ganancias diarias en comparación con el 27% de los mototaxistas propietarios.

Esto sugiere que la propiedad vehicular —la propiedad de los medios para producir movilidad— es el factor determinante más fuerte de la

calidad de las experiencias laborales de los mototaxistas. Los propietarios de flotas de mototaxi generan ingresos pasivos mientras que los mototaxistas inquilinos apenas alcanzan para sus necesidades diarias. Un motocarrista inquilino, por ejemplo, dijo que al final del día solamente le queda diez soles: «con diez soles, no puedo vivir bien».<sup>60</sup> Los motocarristas que actualmente son propietarios también compartieron perspectivas escalofrantes de lo que es trabajar como inquilino: «así vives como esclavo»; «no me estaba pagando por lo que hago todo el día».<sup>61</sup> Otro motocarrista contextualizó esto dentro de la explotación económica más generalizada: «las empresas se ganan a los costos de los trabajadores».<sup>62</sup> Los mototaxistas de Lima se hicieron eco de sus colegas de Iquitos: «si tuviera mi propio mototaxi, sería buena, económicamente sería genial»; «sería tranquilo, no habría preocupación de pago. Si tengo mi propia moto ya, ¿por qué preocuparme?».<sup>63</sup> Los mototaxistas inquilinos en ambas ciudades señalaron que, si pudieran convertirse en propietarios, descansarían un día a la semana y pasarían más tiempo con sus seres queridos.

La precariedad generalizada de la profesión lleva a los mototaxistas a trabajar muchas horas, con los sesenta y un mototaxistas participantes de este estudio trabajando un promedio de sesenta horas por semana. Algunos mototaxistas inquilinos trabajan hasta ochenta y cuatro horas. A pesar de estas dificultades y la explotación que enfrentan los mototaxistas, vale la pena destacar que el mototaxismo sigue siendo una oportunidad invaluable para ganarse un sustento. Como sostuvo el reconocido artista loreetano y exmotocarrista Jhon Gonzales, los motocarros son algo con lo que «la gente pueda defenderse no, de la vida, de la realidad, pueda sustentar su día a día. Conozco personas que han hecho profesionales a sus hijos, no, gracias a este trabajo».<sup>64</sup> Sin embargo, los mototaxistas y

<sup>60</sup> Entrevista con el autor, 23 de julio de 2019.

<sup>61</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

<sup>62</sup> Ib.

<sup>63</sup> Entrevistas con el autor: 13 de diciembre de 2021; 21 de diciembre de 2021.

<sup>64</sup> Se pueden escuchar más sobre la perspectiva de Jhon a través de nuestro video colaborativo de YouTube: «Motocarr(t)ista: El pintor Jhon Gonzales habla de sus memorias como motocarrista».

otros trabajadores no deberían tener que enfrentar tanta precariedad para tener la oportunidad de mantenerse a sí mismos y a sus dependientes.

Como se ha subrayado a lo largo de esta sección, esta dinámica de abundancia y precariedad que opera en la economía del mototaxi es directamente relacionada con la extracción capitalista más amplia. Por ejemplo, en el análisis de la trayectoria histórica de los mototaxis, se señaló que la extracción de petróleo en la Amazonía ha contribuido a la migración urbana a Iquitos. A ese aumento de población, no le ha ido seguido de un aumento proporcional en la cantidad de oportunidades de empleo en la ciudad, brecha que ha contribuido al fuerte aumento en el número de personas que se incorporan al motocarrismo. Los motocarristas entonces gastan mucho de su dinero en gasolina, lo que se convierte en ganancias para las mismas compañías petroleras que ayudaron a impulsar la migración urbana. Esto ayuda a comprender la economía del mototaxi en el Perú, junto con otros modos de transporte, como un sitio de extracción a través de la explotación de los trabajadores.<sup>65</sup>

La economía del mototaxi genera un gran monto de dinero para los propietarios de vehículos y las compañías petroleras, pero no para los mototaxistas. A lo largo de las siguientes secciones, se sostiene que esta precariedad se ve acentuada por los discursos que estigmatizan a los mototaxistas y los marcan para una vigilancia policial estricta. A través del análisis de los discursos sobre la «informalidad» y la «ciudad moderna», se puede ver que no solo los sustentos de los mototaxistas son precarios, sino también su derecho de hacer este trabajo dentro de las ciudades que ayudan a producir.

#### LA «INFORMALIDAD»: UNA FANTASMA QUE PERSIGUE A LOS MOTOTAXISTAS

El sociólogo Julio Calderón Cockburn una vez describió la «informalidad», quizás con ironía, como «un fantasma que recorre el mundo».<sup>66</sup> Desafortunadamente, esa frase poética es muy cierta para los mototaxistas

<sup>65</sup> Se hace hincapié en este punto porque es poco común pensar de las economías de transporte como sitios de extracción de la misma manera que minas o pozos de petróleo.

<sup>66</sup> Calderón Cockburn 2019: 46.

en el Perú y en otros contextos. Mientras que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y las políticas en las que influyen se dirigen más fuertemente a los mototaxistas que operan sin autorización oficial, las nociones de «informalidad» persiguen a la profesión en su conjunto. Muchos definen a los mototaxis y a sus conductores como una molestia, mientras que otros los entienden como un «mal necesario».<sup>67</sup> Esta sección inicia con un gesto hacia la trayectoria de la «informalidad» como concepto. Luego, se citan ejemplos de cómo la «informalidad» y la «formalidad» operan en la economía del mototaxi, y se sugiere que se trata de un binario falso. Finalmente, se muestra cómo los discursos de «informalidad» estigmatizan a los mototaxistas e influyen en la actuación policial contra ellos.

La «informalidad» como concepto surgió en la década de 1970 a partir del trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y del antropólogo Keith Hart. En la misma década, el Programa de Empleo para América Latina y el Caribe (PRECALC) comenzó a aplicar el concepto a las economías latinoamericanas. Michel Bouvier y Paul Renato Souza, en particular, definieron la economía «informal» como una economía autónoma, carente de reconocimiento legal, compuesta por personas que trabajan para sí mismas o para pequeñas empresas, y situada dentro de las relaciones económicas capitalistas. Souza agregó que las personas más pobres en los espacios urbanos eran a menudo quienes adoptaban sustentos «informales».<sup>68</sup> Por eso, la designación de ser «informal» es primero una cuestión de clase, y entonces de reconocimiento legal. Esto resuena a nivel mundial: la mayoría de los trabajadores «informales» son pobres, y la mayoría de los trabajadores pobres están empleados «informalmente».<sup>69</sup> Calderón Cockburn ayuda a comprender mejor las diversas formas en que la «informalidad» se ha manifestado

<sup>67</sup> La idea problemática de los mototaxis como «mal necesario» surge del análisis de Najar 1999 sobre los motocarros iquiteños y de una entrevista con un mototaxista de Villa que dijo que así los ve la municipalidad.

<sup>68</sup> Véase Vergara (2022: 20-21) para la historia del PRECALC y el término «informalidad» en América Latina.

<sup>69</sup> Chen y Vanek 2013: 390.

específicamente en el Perú, ofreciendo los conceptos de informalidad laboral (definida por el reconocimiento legal o la falta del mismo) e informalidad urbana (donde grupos de personas reclaman tierras y construyen su propia vivienda). Crucialmente, Calderón Cockburn destaca que el Estado peruano ha buscado promover la inversión privada por un lado y reducir la «informalidad» por el otro.<sup>70</sup> Independientemente de lo que se piense sobre la decisión del estado de combatir la «informalidad», queda claro que ha fracasado estrepitosamente: al 2020, los trabajadores «informales» representaban el 77% de todos los trabajadores en el Perú.<sup>71</sup> La «informalidad» sigue siendo el corazón palpitante de las ciudades peruanas, incluida la capital.<sup>72</sup>

Hay muchas ciudades que dependen de modos de transporte «informales» como los mototaxis, combis, micros y taxis no oficiales —en Lima esto es cierto a tal punto que algunos investigadores la han llamado una «ciudad de tránsito informal»—. <sup>73</sup> Esta dinámica motiva a Wood et al. a argumentar que debemos tomar más en serio la «informalidad» en el transporte urbano, tratándola no como una aberración de los sistemas «formales», sino como una lógica en sí.<sup>74</sup> Dicha perspectiva también es adelantada por la Global Partnership for Informal Transportation (Alianza Global para el Transporte Informal), quienes enfatizan que el transporte «informal» mueve miles de millones de personas cada día.<sup>75</sup> Martha Chen y Joann Vanek sugieren de manera similar que los planificadores urbanos deben aceptar la realidad de la economía «informal», ya que es el principal generador de medios de vida en la mayoría de las ciudades. El primer paso, según apuntan ellas, sería dejar de hacer daño a los trabajadores «informales». <sup>76</sup> La reflexión crítica sobre el concepto

<sup>70</sup> Calderón Cockburn 2019. Véase también Stiglich (2021), quien describe cómo las inversiones privadas afectan los procesos oficiales de planificación y condicionan qué proyectos de infraestructura se consideran posibles.

<sup>71</sup> Redacción RPP 2021.

<sup>72</sup> Vigo 2013.

<sup>73</sup> Jauregui-Fung et al. 2021.

<sup>74</sup> Wood et al. 2020.

<sup>75</sup> Esto los motiva a nombrar su boletín quincenal «[Pop Transport](#)».

<sup>76</sup> Chen y Vanek 2013: 397-398.

de «informalidad» puede influir en los funcionarios públicos para dar ese paso, y ahora se retoma esa tarea frente a la economía del mototaxi.

Entrevistas con mototaxistas desvirtúan el supuesto binario entre «informalidad» y «formalidad», sugiriendo que pensar de esa forma no ayuda a entender su trabajo. Se puede tomar el ejemplo de un hombre que solía ser un motocarrista «formal» y luego optó por operar «informalmente» cuando sus documentos vencieron. Todavía tiene los mismos conocimientos y habilidades, y todavía repara con frecuencia su motocarro. Hay que considerar también a una mujer que trabajaba como mototaxista «formal» en Lima, y que luego regresó a Iquitos y comenzó a trabajar como motocarrista «informal». Finalmente, otro motocarrista señaló que su asociación antes tenía setenta miembros, pero que ahora son veintiséis después de que el resto decidieron trabajar «informalmente» en lugar de tener que actualizar sus documentos con la municipalidad. Las experiencias de estos motocarristas muestran que las diferencias entre «formalidad» e «informalidad» en Iquitos son sutiles, y que el movimiento entre las dos categorías puede ser más una danza matizada que un cambio masivo. Que algunos motocarristas decidan salir de la «formalidad» habla también de la falta de ventajas materiales que ofrece dicha categoría.<sup>77</sup>

Aquí también vale la pena considerar los sitios por donde circulan los mototaxis y la materialidad de sus vehículos. Hacerlo revela que la «formalidad» y la «informalidad» a menudo van juntas, incluso son inseparables. Cada vez que uno llega al aeropuerto de Iquitos —quizás la instalación de transporte más «formal» de la ciudad— es recibido por decenas de motocarristas, muchos de los cuales operan «informalmente». Estos motocarristas brindan un servicio vital a la ciudad, llevando a los viajeros desde el aeropuerto a sus hoteles, casas, lugares de trabajo, etcétera. En Lima, basta con tomar la Línea 1 del metro hasta cualquier parada desde San Juan hasta Villa El Salvador para ver la intimidad espacial entre los sistemas de transporte «formales» masivos y los modos de tránsito de menor escala, a veces «informales», como los mototaxis.

<sup>77</sup> Véase Chen y Vanek (2013: 394), quienes hacen un llamado a los funcionarios públicos para que la «formalización» ofrezca los beneficios materiales que conlleva ser «formal» y no solo los costos de dicha transición.



Foto 1. Desde la estación Villa El Salvador. Se puede ver al menos treinta mototaxis y tres combis. Foto del autor.

También es útil prestar atención a lo que está pegado, pintado y marcado en los mototaxis. Muchos motocarristas «informales» en Iquitos han participado en campañas para pintar números en los toldos de sus vehículos, para garantizar que sean identificables en caso de que su vehículo sea utilizado para un crimen. Mientras tanto, en Lima, muchos mototaxis tienen calcomanías que muestran su reconocimiento oficial por parte de su gobierno municipal. Estos mototaxistas son, como dijo un participante de Villa El Salvador, «recontra formales». <sup>78</sup> Sin embargo, esa no es la reputación que suelen tener los mototaxis—muchas personas los asocian con la «informalidad». Este tema molesta a la mayoría de los mototaxistas «formales» con los que he conversado, ya que quieren que la gente entienda que se han esforzado mucho para operar «de la manera correcta» y «con la cabeza en alta». <sup>79</sup> En lo que queda de esta sección, se demuestra cómo los discursos de «informalidad» impactan severamente

<sup>78</sup> Entrevista con el autor, 5 de enero de 2022.

<sup>79</sup> Entrevista con el autor, 21 de diciembre de 2021.

a los mototaxistas, lo que ayuda a explicar por qué los mototaxistas «formales» desean distanciarse de la «informalidad».

Los funcionarios públicos en el Perú y muchos otros lugares tienen lo que Amin Kamete llama un fetiche de «formalidad», un impulso insaciable de hacer que los sistemas económicos y políticos cumplan con sus ideas normativas de cómo es el «orden», y los mototaxistas y su trabajo no se cuadran fácilmente con esa visión.<sup>80</sup> En cambio, los funcionarios públicos y las élites económicas tienden a interpretar a los mototaxistas como una «molestia» o incluso como una amenaza a su orden previsto. Están, por ejemplo, las palabras de un funcionario municipal de seguridad en San Isidro («Lima Top») quien me dijo que los mototaxis son «pistolas cargadas de balas» manejados por «delincuentes» que requieren una «mano dura».<sup>81</sup> Estas perspectivas severas me motivan a situar los discursos de la «informalidad» en un campo más amplio de los discursos de molestia (*nuisance talk*), un concepto que acuñó Asher Ghertner para describir las representaciones cotidianas de lugares y personas como «sucias, incívicas y fuera de lugar» y cómo estas representaciones ganan legitimidad en las visiones populares y estatales del espacio urbano.<sup>82</sup> Ghertner subraya que cuando las personas participan en los discursos de molestia, también otorgan autoridad sobre lo que se debe hacer con las «molestias»: revulsión tiende hacia expulsión del espacio en cuestión.<sup>83</sup> Kamete ofrece una perspectiva parecida, en la que critica la convicción de las autoridades de que la «informalidad» es una abominación que necesita ser convertida, dislocada o aniquilada.<sup>84</sup> El fetiche de la «formalidad» y

<sup>80</sup> Kamete 2013 sugiere que este fetiche surge de un deseo para una «modernidad» urbana basada en un orden «formal» que las autoridades creen que no puede coexistir con la «informalidad». El uso del término fetiche también ayuda a comprender que los funcionarios públicos imbuyen la «formalidad» con rasgos positivos, mientras que la «informalidad» la imbuyen con rasgos negativos.

<sup>81</sup> Entrevista con el autor, 20 de julio de 2021. «Lima Top» es el apodo autoproclamado para los distritos más ricos de la ciudad. Son los promotores inmobiliarios y funcionarios públicos de la zona que típicamente usan la frase. En la siguiente sección, se ofrece un análisis más profundo de «Lima Top» y «Lima Moderna».

<sup>82</sup> Ghertner 2015: 79.

<sup>83</sup> Ib.: 80.

<sup>84</sup> Kamete 2013.

los discursos de molestia ayudan a comprender temas que surgen con frecuencia en mi análisis de cómo los medios y las municipalidades hablan de los mototaxistas en el Perú.

El análisis de medios en Iquitos revela cómo diversos escritores han estigmatizado a los motocarristas. Esto incluye caracterizarlos como «un cáncer maligno»;<sup>85</sup> y «lo peor de lo peor».<sup>86</sup> Esto se combina con discursos de molestia por parte de los funcionarios públicos que presentan a los motocarristas como «criminales» propensos a la violencia, y un jefe de policía local que los llamó «delincuentes» para producir una imagen de los motocarristas como una clase de personas nefastas.<sup>87</sup> Como ha afirmado Jhonatan Rodríguez Macuyama, antropólogo y poeta iquiteño:

«Lo informal» es una forma de estigmatizar a las personas, que son socialmente responsables, y crea una idea de marginalidad a nivel social de personas que de todas maneras tienen que trabajar de una manera independiente para poder conseguir un dinero que pueda apoyar a la canasta básica familiar.<sup>88</sup>

Los comunicados de prensa municipales en Lima también utilizan los discursos de molestia. Por ejemplo, en un comunicado sobre un operativo policial que confiscó cuatro mototaxis de sus conductores, la Municipalidad de Lima se refirió a los mototaxistas en cuestión como «informales» y «delincuentes».<sup>89</sup>

Los funcionarios municipales utilizan las condenas normativas a la «informalidad» para justificar su estricta gobernanza de los mototaxistas en nombre de la defensa del «orden formal». La municipalidad de La Victoria en Lima, por ejemplo, declaró que «no cesa en sus labores por acabar con la informalidad».<sup>90</sup> Unos meses después, dijeron tras un operativo que «no volverá la informalidad en este sitio».<sup>91</sup> Durante otro operativo, la policía rompió la ventana de un mototaxi, dejando sangre

<sup>85</sup> Najar 1999.

<sup>86</sup> Ching Ruíz 2013.

<sup>87</sup> López 2017 y Ampuero 2016.

<sup>88</sup> Entrevista con el autor, 30 de abril de 2022.

<sup>89</sup> Municipalidad de Lima 2020.

<sup>90</sup> La Victoria 2019a.

<sup>91</sup> La Victoria 2019b.

en la cara del conductor.<sup>92</sup> Todas estas operaciones siguieron a la proclamación del exalcalde George Forsyth en 2019 a los líderes empresariales de que La Victoria «se proyecta a convertirse en una ciudad moderna».<sup>93</sup> Así, por un lado, la municipalidad dice que se convertirá en una «ciudad moderna»; por el otro, declara una campaña contra la «informalidad», y esto incluye intervenciones estrictas, a veces violentas, contra los mototaxistas. Además, incluso las intervenciones leves pueden enmarcarse discursivamente en torno al conflicto. Un funcionario, respecto una campaña municipal para pintar números en los toldos de motocarros en Iquitos, dijo que «la lucha contra la informalidad para atenuar la delincuencia tiene que ser constante» y llamó «rebeldes» a los motocarristas reacios.<sup>94</sup> Estas ideas tienen una amplia relevancia en la gobernanza de la economía del mototaxi; por ejemplo, la Municipalidad de Lima multó a más de dos mil cien mototaxistas «informales» desde enero de 2020 hasta junio de 2021.<sup>95</sup> Varios mototaxistas —«formales» e «informales»— en Lima e Iquitos informaron que la policía los ha parado, confiscado a sus vehículos o golpeado, ya sea en operativos de tráfico o «sin excusa», en palabras de un mototaxista de San Juan de Lurigancho.<sup>96</sup>

Los discursos de molestia y el fetiche de la «formalidad» nos ayudan a comprender mejor la guerra de las autoridades contra la «informalidad», pero hay otra dimensión clave a considerar, la «racialización». Como dijo un mototaxista de San Miguel («Lima Moderna»), «en este país hay mucha pero mucha discriminación, tanto por el color como la clase». Luego, agregó que «a veces porque trabajas en moto te discriminan».<sup>97</sup> Dos mototaxistas más en San Miguel dijeron que el alcalde es racista y que discrimina a los mototaxistas y quiere sacarlos del distrito —nueva-

<sup>92</sup> AP Noticias Perú 2020.

<sup>93</sup> La Victoria 2019c.

<sup>94</sup> López 2018.

<sup>95</sup> Municipalidad de Lima 2020; Municipalidad de Lima 2021.

<sup>96</sup> Entrevista con el autor, 19 de diciembre de 2021.

<sup>97</sup> Entrevista con el autor, 31 de diciembre de 2021. «Lima Moderna» refiere al discurso de los funcionarios públicos y promotores inmobiliarios que busca asociar a los distritos de clase media de la zona central de Lima (por ejemplo, Magdalena del Mar, San Miguel y Lince) con rasgos positivos como la «formalidad» y la «modernidad».

mente, la repulsión tiende a la expulsión. Llama la atención que una profesión donde están sobrerrepresentados los andinos, los indígenas, los afroperuanos y las personas recién migradas de Venezuela, muchas veces llega a ser racializada a través de discursos estigmatizantes. Recuérdese, por ejemplo, que los mototaxis en Lima y otros lugares solían llamarse «cholotaxis» hace apenas dos décadas.

La racialización, el clasismo y las ideas normativas de «informalidad» son inseparables en los discursos de molestia sobre los mototaxistas, de tal manera que ser mototaxista, «informal», de clase baja y tener piel más oscura se vuelven significantes unos de otros.<sup>98</sup> Así, pensando con Jemima Pierre y su trabajo sobre el habla racial del «desarrollo», se argumenta que se trata de un habla racial porque sustenta el pensamiento racial en las industrias extractivas.<sup>99</sup> Por tal motivo, en este artículo se sugiere que los discursos de la «informalidad» son tan raciales como clasistas. Esto exige un análisis crítico de los discursos de la «informalidad», ya que tienden a justificar estructuras económicas racistas y clasistas. Aquí también es útil pensar con José Luciano, quien ha conceptualizado el racismo en el Perú y en otros lugares como un mecanismo ideológico que justifica el orden económico capitalista y los esfuerzos «civilizadores» contra la gente indígena y negra.<sup>100</sup> Tal análisis lleva a enfatizar las dimensiones estructurales de la racialización frente a la economía del mototaxi. La racialización no es automática, ni es un resultado «natural» de la sobrerrepresentación de personas no blancas. Más bien, es la justificación de la extracción y la explotación a través de la alterización lo que señala que la economía del mototaxi es racializada.

<sup>98</sup> Esto recuerda como Frantz Fanon describe la economía racializada del colonialismo: «eres rico porque eres blanco, eres blanco porque eres rico» (1961: 5). José Luciano aplica una perspectiva similar al Perú: «en el Perú, más o menos, ser blanco es sinónimo de ser rico y ser Negro o Indio, de ser pobre» (2012: 35). Tales argumentos muestran que la racialización y las relaciones de clase son mutuamente constitutivas.

<sup>99</sup> Pierre 2019. Véase también Back y Zavala (2017: 22), quienes discuten el habla racial (*race talk*) en el Perú.

<sup>100</sup> Luciano 2012: 108. Sitúa su argumento dentro del análisis histórico de la esclavitud y el genocidio (de los pueblos negros e indígenas) que se encuentran en la base de las estructuras económicas actuales del Perú.

Como se ha insinuado, no son solo los discursos de «informalidad» con los que tienen que lidiar los mototaxistas, también están siendo desplazados en lugares considerados «modernos». <sup>101</sup> Los proponentes de la «modernidad» urbana tienden a buscar la expulsión de los mototaxistas y otros trabajadores «informales» de sus espacios, enmarcándolos como obstáculos a sus visiones de la «ciudad moderna». Por ejemplo, a principios de 2022, la municipalidad de Lince («Lima Moderna») prohibió a los mototaxis con el objetivo declarado de «prevenir, controlar y erradicar la violencia, los delitos, las faltas que pudieran cometerse con ese tipo de vehículo». <sup>102</sup> A continuación, se analiza la geografía imaginada de la «modernidad» en Lima e Iquitos para ampliar la comprensión de cómo se estigmatiza a los mototaxistas y cómo su derecho a trabajar en las ciudades peruanas está amenazado.

#### «QUIEREN QUE NO EXISTAMOS»: MOTOTAXISTAS EN LA «CIUDAD MODERNA»

Con la «ciudad moderna», se hace referencia a proyectos discursivo-geográficos que, aunque dependen del contexto, se concentran en torno a nociones de una ciudad que busca ser ordenada, dividida en funciones por la zonificación e inspirada en gran parte por visiones eurocéntricas de la «modernidad». <sup>103</sup> Los discursos de la «ciudad moderna» han sido promovidos principalmente por desarrolladores, políticos e instituciones económicas, particularmente de Europa y los Estados Unidos, pero también de América Latina. <sup>104</sup> Estos discursos se sitúan dentro de los esfuerzos internacionales de «modernización» —que se consolidaron aún más durante la Guerra Fría— que privilegian el capitalismo como motor del progreso y asumen una visión teleológica del desarrollo urbano, con

<sup>101</sup> Ledgard describe cómo estos conceptos se superponen en su análisis de la «ciudad moderna» en el Perú: «la modernidad implica la capacidad de formalizar (por lo menos hipotéticamente) la realidad» (2015: 139).

<sup>102</sup> Redacción El Peruano 2022.

<sup>103</sup> Véase Kamete 2013; Calderón Cockburn 2005: 59; y Holston 1989. Hay que tener en cuenta que la «modernidad», como se describe aquí y en otros escritos, es más ideológica que temporal.

<sup>104</sup> Discursos relacionados incluyen los de la «ciudad global» y la «ciudad cosmopolita».

las ciudades «occidentales» como supuesto punto final.<sup>105</sup> Todo esto es relevante para el espacio urbano en el Perú: por ejemplo, el Plan de Desarrollo de Lima Metropolitana y Callao de 1967 estuvo influenciado por el movimiento «moderno» liderado por el urbanista francés Le Corbusier.<sup>106</sup> A través del análisis de Lima, con su geografía desigual de la «modernidad» e Iquitos, a menudo descrita como menos «moderna», esta sección destaca cómo los ideales y la materialidad de la «ciudad moderna» amenazan el derecho de los mototaxistas a trabajar en las ciudades que ayudan a crear.

Calderón Cockburn destaca que históricamente los desarrolladores inmobiliarios han promovido la «ciudad moderna» en Lima.<sup>107</sup> Esto se ha manifestado como una geografía urbana segregada: las élites viven en zonas bien servidas mientras que la mayoría vive en zonas marcadas por la carencia de servicios.<sup>108</sup> Tal segregación sigue lógicas raciales y clasistas. Como señala Shane Green, el «sentido común limeño» sostiene que los que viven al norte de la avenida Javier Prado son más pobres y morenos, y los que viven al sur son más ricos y blancos. Greene también critica cómo las zonas más ricas se denominan «residenciales», mientras que las más pobres se consideran «barrios».<sup>109</sup> Pablo Vega Centeno ofrece un análisis complementario, vinculando la relativa homogeneidad del entorno urbano en la «ciudad moderna» a la búsqueda de los grupos residenciales de «la mayor exclusividad social posible».<sup>110</sup> Reynaldo Ledgard

<sup>105</sup> Latham 2003. Trouillot añade que «hablar de modernización es poner énfasis en las características materiales y organizativas del capitalismo mundial en lugares específicos» (2002: 223). Véase también Espinoza (2015: 100), quien destaca que siempre ha habido gente en el Perú que se resiste a los proyectos «modernistas» de las élites.

<sup>106</sup> Vega Centeno 2017: 30. Véase también Gandolfo quien describe cómo en 1870 las élites limeñas «empujaron la vida urbana hacia la periferia vía la construcción de grandes avenidas y bulevares al estilo parisino» (2009: 7).

<sup>107</sup> Calderón Cockburn 2005: 70 y 289. Utiliza la terminología de «ciudad legal» y «ciudad ilegal», pero leyendo su análisis queda claro que se trata de geografías similares a las del presente artículo.

<sup>108</sup> Calderón Cockburn 2005: 295 y 296.

<sup>109</sup> Greene 2016: 64. También ayuda a ubicar a distritos como Jesús María y Lince —se podría agregar a San Miguel, Magdalena y más— en el medio de estas geografías económicas y simbólicas.

<sup>110</sup> Vega Centeno 2006: 32.

agrega que en la «ciudad moderna», la zonificación se basa más en la clase social que en los usos diferenciados.<sup>111</sup> Un regidor de Miraflores («Lima Top») describió esta dinámica:

Hay distritos como Miraflores, San Isidro, no, La Molina, que, por su mejor calidad, por su mayor cantidad de ingreso económico tienen mejores servicios [...] Obviamente, tienen mejores viviendas, mejor todo. Todo es más formal. Mientras, te vas alejando de esa Lima nuclear, vas a estas Limas periféricas, los servicios son más escasos.<sup>112</sup>

Esta geografía segregada se relaciona con la economía del mototaxi: mientras que los mototaxistas pueden conducir por muchas ciudades peruanas, incluida Iquitos, los cuarenta y tres distritos de Lima abarcan desde prohibiciones totales hasta sistemas de tránsito dominados por mototaxis. El mismo funcionario citado anteriormente agregó que «en esta Lima nuclear no existe el mototaxi, por ejemplo, pero saliendo un poco, muy lejos de este Lima central, el mototaxi es vital y tienen miles de mototaxis». Los mototaxis son escasos o ausentes en los distritos de clase media y alta de la ciudad, que los promotores inmobiliarios y los funcionarios públicos suelen describir como ejemplos de la «ciudad moderna». Recientemente, han surgido dos discursos clave sobre estas zonas: «Lima Moderna», que incluye a los distritos de clase media, y «Lima Top», un apodo autoproclamado para los distritos más exclusivos de la ciudad; es notable que este último usa la palabra inglesa «top» para denotar su exclusividad deseada. Crucialmente, estos discursos de la «ciudad moderna» naturalizan una distribución desigual del dinero y los servicios, ya que aproximadamente el 70% del capital invertido en bienes raíces a nivel nacional se concentra en estas dos áreas que albergan a menos del 5% de la población.<sup>113</sup>

Mientras que «Lima Top» no tiene mototaxis —los funcionarios públicos los han prohibido y muchos residentes tienen autos— los mototaxistas en «Lima Moderna» continúan luchando por sus derechos

<sup>111</sup> Ledgard 2015: 141.

<sup>112</sup> Entrevista con el autor, 14 de julio de 2021.

<sup>113</sup> Calagua 2020. Véase también la conceptualización de Ledgard de la «ciudad especulativa», que para él es sinónimo de la «ciudad moderna» (2015: 107 y 142).

laborales y experimentan estigmatización y vigilancia policial estricta. Por ejemplo, un mototaxista de San Miguel declaró que los funcionarios «quieren que no existamos». Destacó otro proceso urbano relacionado: «hace nueve años esta zona no era así, ha modernizado tanto... En cinco años más no habrá mototaxis».<sup>114</sup> Mientras tanto, un mototaxista de Magdalena sostuvo que «pronto van a querer que desaparezcan... Es una zona bien lujosa con más carros que motos». Él también mencionó que antes a los mototaxistas se les permitía entrar a los bulevares principales, y ahora el alcalde no los deja: «este alcalde que está ahorita no quiere motos».<sup>115</sup> Nuevamente en San Miguel, dos mototaxistas más señalaron que su alcalde actual «quiere que desaparezcan los mototaxis» y que «tuvimos una conversación con el alcalde, y él piensa que debemos reemplazar los mototaxis con unos carritos de cuatro ruedas».<sup>116</sup> Esto resuena con las palabras de un funcionario en Miraflores («Lima Top»): «en las zonas de estratos sociales más altos tienen autos, no, usan autos todos».<sup>117</sup> Por lo tanto, esta investigación sugiere que para los funcionarios públicos de Lima, la «ciudad moderna» se mueve sobre cuatro ruedas, y moverse sobre tres ruedas marca a uno para estigmatización y vigilancia.

Apenas unos meses después de conversar con estos mototaxistas, la policía municipal de San Miguel atacó a uno de sus compañeros. Un mototaxista de la tercera edad transportaba a dos clientes cuando la policía lo detuvo, lo golpeó y amenazó con confiscar su vehículo. Luego, durante una reunión solicitada por la Federación de Transportistas en Vehículos Menores (FEDETRAVEM), personal municipal menospreció y empujó a algunos de los dirigentes de la federación.<sup>118</sup> Este es solo un momento dentro de una trayectoria más larga en la que los mototaxistas pierden acceso a aspectos de su profesión en «Lima Moderna»; hay que recordar también que fueron prohibidos en Lince a principios de 2022.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> Entrevista con el autor, 16 de diciembre de 2021.

<sup>115</sup> Entrevista con el autor, 13 de diciembre de 2021.

<sup>116</sup> Entrevista con el autor, 26 de diciembre de 2021.

<sup>117</sup> Entrevista con el autor, 14 de julio de 2021.

<sup>118</sup> FEDETRAVEM 2022.

<sup>119</sup> No sorprende que los funcionarios públicos de «Lima Moderna» aparentemente

Los mototaxistas en San Miguel y Magdalena comentaron que antes se les permitía circular en vías aledañas de los distritos, pero ahora las municipalidades han impuesto una vigilancia más estricta de su límite común. En un punto del límite distrital, hay una comisaría vallada con un cartel irónico: «serenazgo sin fronteras». Así, los serenazgos pueden moverse libremente entre los distritos, pero los mototaxistas no.

El concepto de «fronterización» (*borderization*, o el proceso de producir ciertos espacios como intransitables para ciertas personas racializadas y económicamente explotadas) de Achille Mbembe ayuda a entender estos proyectos discursivo-geográficos que constantemente redefinen el espacio urbano.<sup>120</sup> Mientras que los distritos más blancos y ricos de Lima se posicionan encima de la ciudad —y del país— a través de los discursos de «Lima Top» y «Lima Moderna», simultáneamente usan discursos de molestia contra los mototaxistas para marcarlos para exclusión de la «ciudad moderna». Esto se relaciona directamente con la vigilancia policial ya descrita: movimiento restringido, expulsión o amenazas de expulsión y violencia física ocasional. Pensar en estos procesos como sintomáticos de la fronterización urbana más amplia permite comprender el papel de los discursos de molestia y de la «ciudad moderna» en la remodelación del espacio urbano, y reconocer la vigilancia estricta o prohibición de los mototaxistas como una de varias señales de la fronterización.

La decisión de resaltar la racialización de la «ciudad moderna» surge directamente de los datos: el espacio es visiblemente racializado. Por ejemplo, frente a un paradero de mototaxis en Magdalena, hay un nuevo edificio de apartamentos; el folleto de la compañía destaca a una pareja blanca en un distrito que tiene relativamente pocos blancos.<sup>121</sup> Mientras

tengan poca consideración por el sustento de los mototaxistas y otros trabajadores precarios. Como dice sin rodeos Kamete, para estos funcionarios: «no es la vida de las personas lo que importa, sino la ciudad moderna» (2013: 25).

<sup>120</sup> Mbembe 2019: 9. Véase también Santos-Granero 2005 sobre las fronteras conceptuales entre las regiones amazónica y andina del Perú, que se ha basado en la producción de un otro amazónico.

<sup>121</sup> Folleto de Grupo MG.

un mototaxista pasa por otro edificio de apartamentos en San Miguel, hay una familia blanca saludando desde una bandera, y el sitio web de esa compañía también destaca a las personas blancas.<sup>122</sup> En otra parte de San Miguel, mototaxistas pasan por un proyecto de construcción titulado «The Park». Dado que muchos proyectos tienen nombres en inglés y usan imágenes de personas blancas para vender sus apartamentos, parece que quizás para los desarrolladores inmobiliarios, la «modernidad» urbana es más blanca y habla más inglés.<sup>123</sup> Por eso se sostiene, pensando otra vez con Pierre, que la «ciudad moderna» es una habla racial en la que la «modernidad», la blancura y la clase alta —y la «formalidad»— vienen a significarse mutuamente.<sup>124</sup> El trabajo de Michele Back y Virginia Zavala también es generativo, porque dicen que estas disparidades están respaldadas por «siglos de opresión contra indígenas y otros minorizados, combinados con las ventajas socioeconómicas y los privilegios que actualmente detenta la mayoría de peruanos que intenta identificarse como “blanco”». <sup>125</sup> Esas ventajas y privilegios sociomateriales se hacen espaciales en la «ciudad moderna». <sup>126</sup>

Si bien el presente análisis se aplica más fácilmente a «Lima Moderna» y «Lima Top», las lógicas y los proyectos de la «ciudad moderna» también están en juego en Iquitos, y lo han estado hace mucho tiempo. Es notable que Iquitos fuera entendida como «moderna» y «cosmopolita» durante el primer auge del caucho (finales del siglo XIX y principios del XX); sin embargo, los funcionarios nacionales ahora la consideran «subdesarrollada». Fernando Barcia García, por ejemplo, describe a Iquitos en 1888 como «un centro cosmopolita, donde resultó corriente conversaciones en lenguas de otros lugares». <sup>127</sup> Crucialmente, parece que Iquitos fue

<sup>122</sup> Folleto de T&C. La misma empresa tiene otro proyecto llamado Neocity, a propósito en la «ciudad moderna».

<sup>123</sup> Recuerde otra vez Fanon: «el sector de los colonos es un sector de blancos, un sector de extranjeros» (1961: 4-5).

<sup>124</sup> Pierre 2019.

<sup>125</sup> Back y Zavala 2017: 19.

<sup>126</sup> Véase Mendéz (2011) para una discusión lúcida de las geografías racializadas en el Perú a escala nacional.

<sup>127</sup> Barcia García 1983: 38 y 43.

considerado «moderno» en el imaginario nacional e internacional durante el auge del caucho debido a la presencia de capitalistas blancos de Lima, Europa y los Estados Unidos. Estos capitalistas también trajeron consigo los estilos arquitectónicos «modernistas» de la época e intentaron remodelar Iquitos de una manera que coincidiera con sus propios ideales.<sup>128</sup> Barcia García continúa describiendo la riqueza que extrajeron estos actores a través de la explotación colonial de los trabajadores indígenas como «oro amasado con sangre de indígenas».<sup>129</sup> Durante esta época, Julio César Arana y otros barones del caucho cometieron uno de los procesos de genocidio más crueles que ha ocurrido en el Perú.<sup>130</sup> Esto ha motivado a Maritza Ramírez Tamani, la exdirectora de la Dirección Desconcentrada de Cultura-Loreto, a decir que la cultura loreтана «cosmopolita» surgió a través de la violencia y la ideología antiindígena.<sup>131</sup>

Más adelante en el siglo XX, tras la aprobación de la Ley 15600 en 1965 que otorgó exenciones fiscales en la Amazonía peruana, más empresarios y especuladores volvieron a interesarse en Iquitos. Ya que estos capitalistas recién llegados intentaron remodelar Iquitos en su propia visión, Alberto Ríos Moreno y Eduardo López afirman que tuvieron «sus pies en Iquitos pero su mente en Lima y Miami».<sup>132</sup> El antropólogo Jhonatan Rodríguez Macuyama nuevamente ayuda a comprender esta dinámica a través de su análisis del megaproyecto en curso del Puente Nanay, que conectará a Iquitos con pueblos cercanos como Mazán e Indiana:

He escuchado discursos políticos que hablan que la modernidad *está llegando*, porque se está construyendo un puente que unirá Iquitos con otras ciudades como Mazán o Indiana, no, y que esto va a representar un orgullo regional porque será el puente más largo que se ha construido en el Perú. Y allí dicen que la modernidad *está llegando* (...) a veces esa modernidad está vinculada con *algo traído de afuera*.<sup>133</sup>

<sup>128</sup> Ríos Moreno y López Hurtado 2014: 203.

<sup>129</sup> Barcia García 1983: 48.

<sup>130</sup> Dourojeanni 1990: 52.

<sup>131</sup> Ramírez Tamani 2014: 136.

<sup>132</sup> Ríos Moreno y López Hurtado 2014: 203.

<sup>133</sup> Entrevista con el autor, 30 de abril de 2022 (énfasis mío).

Tomando este análisis junto con la discusión sobre el auge del caucho y los empresarios con sus «mentes en Lima y Miami», se puede ver una idea generalizada de la «modernidad» como algo ajeno a Iquitos y que, por lo tanto, debe importarse de otro lugar. Esto resuena con el trabajo de Aníbal Quijano sobre la colonialidad del poder, donde describe «la pretensión europea de ser el productor y protagonista exclusivo de la modernidad». El contexto más amplio en juego en tal «modernización», para Quijano, es el sistema mundial caracterizado por la colonialidad del poder, capitalismo y eurocentrismo.<sup>134</sup> Su análisis es relevante tanto para la dinámica descrita en Iquitos como para la geografía imaginada de la «modernidad» en Lima. Los mototaxistas son clave para la extracción capitalista en cada ciudad, al igual que la economía del mototaxi en su conjunto. Notablemente, Honda dijo en 2008 que quieren «modernizar» los puertos de Iquitos para facilitar la venta y el envío de más motocarros a todo el Perú.<sup>135</sup> Este punto vuelve a enfatizar que los capitalistas —la misma categoría de personas consideradas «modernas» en Iquitos durante el auge del caucho y hoy en «Lima Top»— acumulan riqueza a través de la economía del mototaxi, mientras que los sustentos de los mototaxistas siguen siendo precarios.

Sin embargo, la perspectiva de Honda de que es necesario «modernizar» los puertos de Iquitos sugiere que la geografía imaginada de la «modernidad» allí es diferente a la de Lima. Si bien Lima tiene zonas claramente imaginadas por muchos como «modernas», esto es menos predominante en Iquitos. Esto está condicionado por los mismos discursos problemáticos que emanan de los desarrolladores de Lima, otras ciudades peruanas y del exterior que definen a Iquitos como «subdesarrollada». Tal dinámica significa que la «modernidad» en Iquitos se asocie más con proyectos y edificios específicos, por ejemplo, el Puente Nanay, que con zonas más amplias de la ciudad.<sup>136</sup>

<sup>134</sup> Quijano 2000: 544-545. Tenga en cuenta que Quijano también enfatiza la raza como la categoría básica que codifica los binarios falsos entre europeos y no europeos, como lo de «moderno» y «no-moderno».

<sup>135</sup> Bardales 2008.

<sup>136</sup> Véase Namba 2019, quien ofrece el concepto útil del fetiche infraestructural para

Otro ejemplo está en la sección anterior, donde se discutió la vigilancia de los mototaxistas, pues en Iquitos la «modernidad» está vinculada a las ideas de seguridad. En 2016, la alcaldesa Adela Jiménez inauguró «la Central de Seguridad Ciudadana más moderna del Perú» con el objetivo de «mantener el orden y la seguridad». <sup>137</sup> Jiménez y la municipalidad gastaron trece millones de soles en este centro, que cuenta con cincuenta kilómetros de fibra óptica y sesenta cámaras de seguridad repartidas por toda la ciudad. Otros proyectos recientes llamados «modernos» en Iquitos incluyen una terminal portuaria, el mercado modelo 3 de Octubre y un par de plazas. <sup>138</sup>

Hay que destacar esta ubicación de la «modernidad» en edificaciones y proyectos específicos en Iquitos, puesto que ayuda a explicar por qué los motocarristas pueden circular por casi toda la ciudad, mientras que en Lima existen amplias zonas donde se prohíbe el mototaxismo. A pesar de haber sido descrita como una «ciudad moderna» en el pasado, los discursos estatales y populares actualmente no definen a Iquitos como «moderna». Será revelador ver si surgen zonas de movilidad prohibida para motocarros en los próximos años, particularmente a medida que proyectos «modernos» como el Puente Nanay continúen conectando a Iquitos con redes de circulación más amplias. Esto apunta a otro factor clave que les da a los motocarristas más libertad de movimiento que la que tienen los mototaxistas en Lima: Iquitos sigue siendo la ciudad más grande del mundo a la que no se puede llegar por carretera, lo que ayuda a que los motocarros sean más factibles que importar más autos. Aquí vale la pena cuestionar si los funcionarios públicos y los desarrolladores consideran a Iquitos menos «moderno» debido a su relativa falta de conectividad, o si continúan retrasando sus promesas de mayor conectividad debido a la marginación de Iquitos dentro de su geografía imaginada de «modernidad». <sup>139</sup>

describir cómo ciertos tipos de infraestructuras se imbuyen de ideas de «modernidad» en la búsqueda de inversión.

<sup>137</sup> Redacción La Región 2016.

<sup>138</sup> Redacción La Región 2022a; Redacción La Región 2022b; Redacción La Región 2017.

<sup>139</sup> Aquí no se analiza si un proyecto que conecte a Iquitos con las redes viales más amplias del Perú —lo que no hace el Puente Nanay— sería positivo o negativo. Los colaboradores

Finalmente, es importante resaltar que esta relación problemática entre la «modernidad» urbana y la gobernanza de los mototaxis está en juego en otros contextos más allá del Perú. A pesar de que los mototaxistas conectan los espacios urbanos —trabajando contra la fronterización—, las autoridades en muchos lugares los consideran como obstáculos a sus visiones de «ciudades modernas». Un funcionario de Hawassa, Etiopía, le dijo a Daniel Mains que «Hawassa es una ciudad moderna. El mototaxi no es bueno para Hawassa».<sup>140</sup> De manera similar, Junxi Qian vincula la búsqueda de valores «modernos» de orden y control por parte de los funcionarios públicos en Guangzhou, China, con las formas en que los discursos estatales producen a los mototaxistas como «otros».<sup>141</sup> Estos análisis resuenan en Medellín, Colombia, donde un funcionario dijo que los mototaxistas tienen impactos negativos en los «ciudadanos buenos».<sup>142</sup> Mientras tanto, Will Rollason señala que en Kigali, Ruanda, el intento de los funcionarios para erradicar los mototaxis es parte de una búsqueda para atraer la inversión.<sup>143</sup> Estos casos muestran que los funcionarios y las élites de gran parte del mundo utilizan los discursos de molestia para justificar la exclusión de los mototaxistas de espacios urbanos «modernos».

A pesar de la vigilancia estricta, las economías del mototaxi continúan floreciendo rápidamente en todo el mundo, incluso en algunas ciudades con prohibiciones. Los mototaxistas no están pasivos frente a los esfuerzos políticos en su contra, y los servicios de tránsito «informales» son «una lógica organizativa urbana que no puede simplemente prohibirse».<sup>144</sup> Muchos mototaxistas también lo saben, y uno señaló que «sería muy difícil eliminar los mototaxis en San Miguel porque somos muchos».<sup>145</sup> Mototaxistas en otras zonas de Lima y en Iquitos citaron la existencia de

están divididos sobre este tema y sus aristas: ciertas posibilidades económicas junto con los riesgos de devastación ambiental y la influencia de los inversores externos.

<sup>140</sup> Mains 2019: 131.

<sup>141</sup> Qian 2019: 2933. Esos mismos funcionarios prohibieron las motos en un intento de restringir el mototaxismo.

<sup>142</sup> Cerquera Losada et al. 2019.

<sup>143</sup> Rollason 2013.

<sup>144</sup> Agbibo 2020.

<sup>145</sup> Entrevista con el autor, 31 de diciembre de 2021.

sus asociaciones y federaciones como una razón por la cual las autoridades no podrán expulsarlos de sus ciudades. Sin embargo, quizás las razones más fundamentales por que los mototaxistas seguirán jugando un papel clave en la producción del espacio urbano en el Perú son que muchas personas dependen de los mototaxistas para sus necesidades diarias de movilidad, y que muchas personas trabajan como mototaxistas para satisfacer sus necesidades diarias de supervivencia. Por lo tanto, aunque algunas municipalidades como Lince puedan prohibir los mototaxis, siguen siendo una parte vital de las ciudades peruanas. La pregunta más urgente, entonces, es si el trabajo de los mototaxistas seguirá siendo tan precario o si los funcionarios públicos tomarán medidas para mejorar sus condiciones laborales.<sup>146</sup> Esta última opción solo es posible si los funcionarios piensan con los mototaxistas y reconocen las contribuciones que hacen a sus ciudades.

#### **CONCLUSIÓN: A PENSAR CON LOS MOTOTAXISTAS**

Como se ha mostrado, existe una intensa polémica en torno a cómo y dónde los mototaxistas deben trabajar —y, por lo tanto, sobrevivir— en las ciudades peruanas. Pensar con mototaxistas, su trabajo y la materialidad de sus vehículos puede ayudar a abordar mejor ese tema al socavar los binarios falsos. La labor de los mototaxistas conecta los sistemas de transporte «informal» y «formal» y ayuda a crear redes de movilidad simbióticas. El motocarro se originó como una mezcla de motocicleta y carro: juntos formaron una nueva forma de moverse y de ganar un sustento. Estas reflexiones deberían motivarnos a imaginar sistemas urbanos más integrales: ciudades enteras en lugar de segregadas; redes de transporte completas en lugar de modos «informales» y «formales». En lugar de aceptar las categorías normativas de «formalidad» y «modernidad», pensar con mototaxistas genera un análisis más humanista de cómo las personas se mueven actualmente y el trabajo que hace posible

<sup>146</sup> Las asociaciones de mototaxistas ya tienen varias propuestas; por ejemplo, el actual proyecto de ley de FECHOMOT. Para comenzar, los funcionarios públicos deben considerar estas sugerencias.



Foto 2. Un motocarro bien colorido en Iquitos. Foto del autor.

esa movilidad. Idealmente, esta perspectiva llevaría a los funcionarios públicos y urbanistas a esforzarse por hacer menos precarios los sustentos de los mototaxistas y de todos los trabajadores «informales».

Se hace hincapié en la necesidad de pensar con los mototaxistas en parte porque ha habido pocos estudios de este colectivo en el Perú. En general, los académicos aún no han incorporado de manera significativa la perspectiva de los cientos de miles de mototaxistas en la Amazonía sobre su región, lo cual también es cierto para el millón de mototaxistas del Perú. Esto no es para criticar los estudios anteriores, sino para resaltar una forma generativa de continuar a partir de ellos. Esta tarea puede acercarnos al objetivo trazado por Victoria Santa Cruz en su libro *Ritmo: El eterno organizador*, donde postula que «despertar a la realidad» es «el único compromiso que merece la dedicación de nuestra vida». Ella también señala que «si hay desorden es porque existe el orden, si hay arritmia es porque existe el ritmo», y que «desde la pluralidad, desde el desorden, va organizándose la vida».<sup>147</sup>

<sup>147</sup> Santa Cruz 2004: 77 y 31.

Las perspectivas que ofrece Santa Cruz pueden servir como antídoto contra el pensamiento binario, y son particularmente útiles en cuanto a la economía del mototaxi y el transporte «informal». Su perspectiva sobre el «desorden» y el «orden» también aplica a la «formalidad» y la «informalidad», que son conceptos unidos que no podrían existir el uno sin el otro. Además, ella sugiere que el movimiento en sí desdibuja los límites y revela la «relacionalidad» entre las personas. Esto recuerda la perspectiva de un motocarrista de Iquitos, quien contó que «me encanta estar en la calle, me encanta el ritmo de trabajo como motocarrista»; tal vez hay oportunidades para que más personas aprecien este ritmo.<sup>148</sup> Jhon Gonzales amplió esta idea en su entrevista: «lo más bonito de manejar motokar, para mí, ha sido tener memoria. Memoria de recordar las calles, calles que nunca conocí, gracias al mototaxi conocí a la gente [...] al fin, aprendí». Su reflexión puede servir como un recordatorio de que los mototaxistas tienen conocimientos y sabiduría sobre sus ciudades y las personas que las habitan. Al pensar con ellos, podríamos deshacer los falsos binarios que marcan muchos análisis, tantos académicos como populares, del espacio urbano.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agbibo, Daniel E. 2020. «How informal transport systems drive African cities». *Current History*. Volumen 119, número 817: 175-181. <https://doi.org/10.1525/curh.2020.119.817.175>
- Ampuero, Carlos. 2016. «Motocarristas se enfrentaron a la policía en segundo día de protesta». *La Región*. Iquitos, 13 de febrero. <https://diariolaregion.com/web/motocarristas-se-enfrentaron-a-la-policia-en-segundo-dia-de-protesta/>.
- AP Noticias Perú. 2020. «La Victoria: Fiscalizadores destrozan mototaxi durante operativo». AP Noticias Perú. Lima, 1 de diciembre. <https://www.apnoticias.pe/peru/el-popular/la-victoria-fiscalizadores-destrozaron-mototaxi-durante-operativo-video-242808>.
- Back, Michele y Virgina Zavala (eds.). 2017. *Racismo y lenguaje*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Barcia García, Fernando. 1983. *Iquitos, capital de la Amazonía peruana*. Iquitos: Roger Rumrill.

<sup>148</sup> Entrevista con el autor, 24 de julio de 2019.

- Bardales, Edwin. 2008. «Honda inauguró planta de ensamblaje de motocicletas en Iquitos con inversión de S/. 10 millones». *Andina*. Iquitos, 19 de febrero. <https://andina.pe/agencia/noticia-honda-inauguro-planta-ensamblaje-motocicletas-iquitos-inversion-s-10-millones-162060.aspx>.
- Bielich, Claudia. 2009. *La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social, e Instituto de Estudios Peruanos.
- Burgos Ortiz, Sonia Yanira. 2016. «El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto». *Revista de Sociología de la Universidad de Nariño*. Volumen 5: 11-27.
- Calagua, Rafael. 2020. «Zonas de Lima Top y Lima Moderna son las únicas con potencial para inversiones inmobiliarias». *El Comercio*. Lima, 29 de enero. <https://elcomercio.pe/economia/peru/zonas-de-lima-top-y-lima-moderna-son-las-unicas-con-potencial-para-inversiones-inmobiliarias>.
- Calderón Cockburn, Julio. 2005. *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Calderón Cockburn, Julio. 2019. «El estado y la informalidad urbana. Perú en el siglo XXI». *PLURIVERSIDAD*. Número 3: 45-64. <https://doi.org/10.31381/pluriversidad.v3i3>
- Camones Soriano, Lady Mercedes. 2022. «Proyecto de ley que declara el 26 de octubre de cada año como el día nacional del mototaxista. Proyecto de Ley N°1273/2021-CR». Congreso de la República del Perú. Lima, 9 de febrero. <https://congreso.gob.pe/archivo/PL0127320220209>.
- Canziani, José. 2018. «Territorios amazónicos y desarrollo urbano: Apuntes críticos de espacios en conflicto». En Desmaison, Belén (ed.). *CASA: Ciudades Auto-Sostenibles Amazónicas*. Lima: CASA, 305-320.
- Centro de Noticias del Congreso. 2022. «Plantean que el 26 de octubre sea declarado el Día Nacional del Mototaxista». Iquitos, 5 de abril. <https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/plantean-que-el-26-de-octubre-sea-declarado-el-dia-nacional-del-mototaxista/>.
- Cerquera, Óscar, Cristian Orjuela y Sebastián Ferrari. 2019. «Mototaxismo y hurto a personas: Evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias». *Revista Facultad de Ciencias Económicas*. Volumen 27, número 2: 33-50. <https://doi.org/10.18359/rfce.3788>
- Chen, Martha Alter y Joann Vanek. 2013. «Informal employment revisited: Theories, data & policies». *Indian Journal of Industrial Relations*. Volumen 48, número 3: 390-401.
- Ching Ruiz, César. 2013. «Motocarros: Motores y motivos de contaminación ambiental». *Kanatari*. Número 1483: 8724-8726.

- Cruzado Álvarez, Vanessa. 2021. «AR-Torito» y la historia detrás de la mototaxi robot de cinco metros hecha con materiales reciclados». *El Comercio*. Lima, 16 de agosto. <https://elcomercio.pe/somos/historias/transformers-la-historia-detras-de-ar-torito-la-mototaxi-robot-de-cinco-metros-para-celebrar-el-bicentenario-en-cusco>.
- De Soto, Hernando, Enrique Ghersi y Mario Ghibellini. 1987. *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: Instituto Libertad y Democracia.
- Díaz Olvera, Lourdes, Didier Plat y Pascal Pochet. 2019. «Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities». *Journal of Transport Geography*. Volumen 88, número C. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>
- Doherty, Jacob. 2017. «Life (and limb) in the fast lane: disposable people as infrastructure in Kampala's boda boda industry». *Critical African Studies*. Volumen 9, número 2: 192-209. <https://doi.org/10.1080/21681392.2017.1317457>
- Doherty, Jacob. 2020. «Motorcycle taxis, personhood, and the moral landscape of mobility». *Geoforum*. Volumen 136: 242-250. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.003>
- Dourojeanni, Marc J. 1990. *Amazonía ;Qué hacer?* Iquitos: Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía.
- Driant, Jean-Claude. 1991. *Las barriadas de Lima: Historia e interpretación*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Escobedo, Luis. 2013. «Colonial heritage in multi-ethnic societies: Undercover racism in twenty-first-century Peru». *Studia z Geografii Politycznej i Historycznej*. Volumen 2: 109-137.
- Espacio Público TV. 2019. «Origen del mototaxi». YouTube. 5 de abril. <https://www.youtube.com/watch?v=EGJ9HurYxv8>.
- Espinoza, Juan Miguel. 2015. «Entre criollos y modernos: Género, raza y *modernidad criolla* en el proyecto editorial de la revista *Varietades* (Lima, 1908-1919)». *Histórica*. Volumen 39, número 1: 97-136.
- Evans, James, Jennifer O'Brien y Beatrice Ch Ng. 2018. «Towards a geography of informal transport: mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike». *Transactions of the Institute of British Geographers*. Volumen 43, número 4: 674-688. <https://doi.org/10.1111/tran.12239>
- Exitosa Noticias. 2019. «Puerto Maldonado: Declaran insólitamente al servicio de mototaxi como patrimonio cultural». YouTube. 5 de agosto. <https://www.youtube.com/watch?v=4Qxu0n3aV-w>.
- Ezeibe, Christian C. et al. 2017. «Work on wheels: Collective organizing of motorcycle taxis in Nigerian cities». *International Development Planning Review*. Volumen 39, número 3: 249-273. <https://doi.org/10.3828/idpr.2017.10>
- Fanon, Frantz. 2004. *The wretched of the earth*. Nueva York: Grove Press.

- FEDETRAVEM (Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel). 2022. «Comunicado No. 2: Denunciamos el abuso y atropello a nuestros derechos constitucionales por funcionarios y serenazgo del distrito de San Miguel». Magdalena del Mar, 31 de marzo.
- Frey, Bronwyn. 2020. «Platform labor and in/formality: Organization among motorcycle taxi drivers in Bandung, Indonesia». *Anthropology of Work Review*. Volumen 41, número 1: 36-49. <https://doi.org/10.1111/awr.12187>
- Gandolfo, Daniella. 2009. *The city at its limits: Taboo, transgression, and urban renewal in Lima*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Gaviria Navarro, Sarah. 2016. «Análisis del servicio de los mototaxistas a los turistas en el aeropuerto internacional coronel Fap. Francisco Secada Vignetta». Tesis de licenciatura en Turismo y Hotelería. Iquitos: Universidad Científica del Perú.
- Gerencia de Estudios Económicos de la AAP. 2021. «Informe del sector automotor a diciembre 2021». Asociación Automotriz del Perú. <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/diciembre-2021/Informe-Diciembre-2021.pdf>.
- Ghertner, Asher. 2015. *Rule by aesthetics: World-class city making in Delhi*. Oxford: Oxford University Press.
- Gonzales de Olarte, Efraín. 1998. *El neoliberalismo a la peruana: Economía política del ajuste estructural, 1990-1997*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Consorcio de Investigación Económica.
- Graeter, Stefanie. 2020. «Infrastructural incorporations: Toxic storage, corporate indemnity, and ethical deferral in Peru's neoextractive era». *American Anthropologist*. Volumen 122, número 1: 21-36. <https://doi.org/10.1111/aman.13367>
- Greene, Shane. 2016. *Punk and revolution: 7 more interpretations of Peruvian reality*. Durham: Duke University Press.
- Holston, James. 1989. *The modernist city: An anthropological critique of Brasília*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press.
- Ique Chujutalli, Brenda Milagros y Claudia Nogueira. 2017. «Incidencia, factores de riesgo y prevención de lumbalgia por método pilates en dos asociaciones de mototaxistas de Iquitos, 2016». Tesis de licenciatura en Tecnología Médica. Iquitos: Universidad Científica del Perú.
- Jauregui-Fung, Franco et al. 2019. «Anatomy of an informal transit city: Mobility analysis of the metropolitan area of Lima». *Urban Science*. Volumen 3, número 3. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- Jiménez, Félix. 2017. *Veinticinco años de modernización neocolonial: Crítica de las políticas neoliberales en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Kamete, Amin. 2013. «On handling urban informality in southern Africa». *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. Volumen 95, número 1: 17-31. <https://doi.org/10.1111/geob.12007>

- Latham, Michael E. 2003. «Modernization, international history, and the Cold War world». En David C. Engerman et al. (eds.). *Staging growth: Modernization, development, and the global Cold War*. Amherst y Bostón: University of Massachusetts Press, 1-22.
- La Victoria 2019a. «Municipio busca minimizar la informalidad en el Emporio Comercial». Municipalidad de La Victoria. Lima, 27 de febrero. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/2-municipio-busca-minimizar-la-informalidad-en-el-emporio-comercial>.
- La Victoria 2019b. «Megaoperativo limpia transitada calle de informalidad y delincuencia». Municipalidad de La Victoria. Lima, 9 de septiembre. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/194-pari-nacochas>.
- La Victoria 2019c. «Forsyth a líderes empresariales: “La Victoria se proyecta a convertirse en una ciudad moderna”». Municipalidad de La Victoria. Lima, 16 de mayo. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/65-inversion-lavictoria>.
- Ledgard Parró, Reynaldo. 2015. *La ciudad moderna: textos sobre arquitectura peruana*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Lerner, Adrián. 2022. «“The abyss”: Erosion and inequality in the urbanization of Amazonia». The Metropole: Official Blog of the Urban History Association. <https://themetropole.blog/2022/01/27/the-abyss-erosion-and-inequality-in-the-urbanization-of-amazonia/>
- Leyva Gonzales, Gossie. 2017. «Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas de un distrito de Lima, Perú». *Revista de Ciencia y Arte de Enfermería*. Volumen 2, número 2: 6-11.
- Lima Cómo Vamos. 2019. «Lima y Callao según sus ciudadanos: Décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad». Lima Cómo Vamos. [http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019\\_web.pdf](http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_web.pdf)
- López, Diana M. 2017. «El 60% de asaltos en Iquitos se hacen usando motocicletas». *La Región*. Iquitos, 17 de julio. <https://diariolaregion.com/web/el-60-de-asaltos-en-iquitos-se-hacen-usando-motocarrros/>.
- López, Diana M. 2018. «Unos 30 mil motocarristas no cumplieron con pintado de placas en toldos». *La Región*. Iquitos, 20 de diciembre. <https://diariolaregion.com/web/unos-30-mil-motocarristas-no-cumplieron-con-pintado-de-placas-en-toldos/>.
- Luciano, José. 2012. *Los afroperuanos: racismo, discriminación e identidad*. Lima: Centro de Desarrollo Étnico.
- Ludeña, Willy. 2002. «Lima: Poder, centro y centralidad: Del centro nativo al centro neoliberal». *EURE*. Volumen 28, número 83.
- Mains, Daniel. 2019. *Under construction: Technologies of development in urban Ethiopia*. Durham: Duke University Press.

- Matos Mar, José. 1984. *Desborde popular y crisis del Estado: el nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Mbembe, Achille. 2019. «Bodies as borders». *From the European South*. Número 4: 5-18.
- Méndez, Cecilia G. 2011. «De indio a serrano: Nociones de raza y geografía en el Perú (siglos XVIII-XXI)». *Histórica*. Volumen 35, número 1: 53-102.
- Municipalidad de Lima. 2020. «Municipalidad de Lima y Policía Nacional efectuaron operativo contra mototaxis informales en el Cercado». Lima, 20 de octubre. <https://www.munlima.gob.pe/2020/10/20/municipalidad-de-lima-y-policia-nacional-efectuaron-operativo-contramototaxis-informales-en-el-cercado/>.
- Municipalidad Provincial de Maynas, 2021. «Tránsito de Maynas realizó operativo a motocarros que no llevan placa pintada en el toldo». Iquitos, 18 de noviembre. <https://www.gob.pe/institucion/munimaynas/noticias/559767-transito-de-maynas-realizo-operativo-a-motocarros-que-no-llevan-placa-pintada-en-el-toldo>.
- Najar, Fernando. 1999. «El transporte en motocarros: ¿Un mal necesario?». *Kanatari*. Número 755: 8-10.
- Najar, Fernando. 2013. «Motocarristas: de lo informal a la informalidad». *Kanatari*. Número 1003: 39.
- Namba, Miki. 2019. «Becoming a city: Infrastructural fetishism and scattered urbanization in Vientiane, Laos». En Penny Harvey, Casper Bruun Jensen y Asturo Morita (eds.). *Infrastructures and social complexity: A companion*. Londres y Nueva York: Routledge, 76-86.
- Naybor, Deborah, Jessie P.H. Poon y Irene Casas. 2016. «Mobility disadvantage and livelihood opportunities of marginalized widowed women in rural Uganda». *Annals of the American Association of Geographers*. Volumen 106, número 2: 404-412.
- Noticias Latina. 2019. «Usain Bolt llegó al Perú y retó a una mototaxi». YouTube. Lima, 2 de abril. <https://www.youtube.com/watch?v=BWEGGjUVh00>.
- Noticias Latina. 2020. «Cerca de 1 millón de peruanos se dedican a manejar mototaxis». 3 de abril. <https://www.latina.pe/noticias/90/informe-especial/cerca-de-1-millon-de-peruanos-se-dedican-a-manejar-mototaxis>.
- Perú 21. 2020. «La historia del mototaxi: ¿Dónde se originó y cómo llegó a Perú?». YouTube. 13 de julio. <https://www.youtube.com/watch?v=6AUszA7KM3I&t=17s>.
- Pierre, Jemima. 2019. «The Racial Vernaculars of Development: A view from West Africa». *American Anthropologist*. Volumen 122, número 1: 86-98. <https://doi.org/10.1111/aman.13352>
- Pinedo, Jorge. 2018. «Mototaxis en el reino del caos y la informalidad». *Diario Correo*. 15 de abril, Lima. <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/>.

- Qian, Junxi. 2015. «No right to the street: Motorcycle taxis, discourse production and the regulation of unruly mobility». *Urban Studies*. Volumen 52, número 15: 2922-2947.
- Quijano, Anibal y Michael Ennis. 2000. «Coloniality of power, eurocentrism, and Latin America». *Nepantla: Views from South*. Volumen 1, número 3: 533-580.
- Ramírez Tamani, Maritza. 2014. «Iquitos, ciudad Indígena». En Varón Gabai, Rafael y Carlos Maza (eds.). *Iquitos*. Lima: Telefónica, 136-139.
- Redacción El Peruano. 2022. «Prohíben tránsito de mototaxis en el distrito de Lince». *Diario Oficial El Peruano*. Lima, 2 de enero. <https://elperuano.pe/noticia/136609-prohíben-transito-de-mototaxis-en-el-distrito-de-lince>.
- Redacción La Región. 2016a. «Hoy Adela Jiménez inaugura Central de Seguridad Ciudadana más moderna del país». *La Región*. Iquitos, 5 de diciembre. <https://diariolaregion.com/web/hoy-adela-jimenez-inaugura-central-de-seguridad-ciudadana-mas-moderna-del-pais/>
- Redacción La Región. 2016b. «Municipalidad de Maynas continúa operativos para combatir la informalidad». *La Región*. Iquitos, 10 de junio. <https://diariolaregion.com/web/municipalidad-de-maynas-continua-operativos-para-combatir-la-informalidad/>.
- Redacción La Región. 2017. «Gestión de Adela Jiménez construirá 2 modernas plazas en la ciudad de Iquitos». *La Región*. Iquitos, 13 de junio. <https://diariolaregion.com/web/gestion-de-adela-jimenez-construira-2-modernas-plazas-en-la-ciudad-de-iquitos/>
- Redacción La Región. 2022a. «Modernas instalaciones de la terminal portuaria de Iquitos al servicio de la población al costo social». *La Región*. Iquitos, 1 de julio. <https://diariolaregion.com/web/modernas-instalaciones-de-la-terminal-portuaria-de-pasajeros-de-iquitos-al-servicio-de-la-poblacion-a-un-costo-social/>.
- Redacción La Región. 2022b. «Alcalde Sanjurjo inaugurará pronto moderna infraestructura de mercado modelo». *La Región*. Iquitos, 2 de febrero. <https://diariolaregion.com/web/alcalde-sanjurjo-inaugurara-pronto-moderna-infraestructura-de-mercado-modelo/>
- Redacción RPP. 2021. «Más de 77% de peruanos trabajaron en la informalidad en el último año, según el INEI». *RPP*. Lima, 15 de junio. <https://rpp.pe/economia/economia/mas-77-de-peruanos-trabajaron-en-la-informalidad-en-el-ultimo-ano-segun-el-inei-noticia-1342301>
- Ríos Moreno, Alberto y Eduardo Durand López Hurtado. 2014. «Iquitos, urbanismo y arquitectura». En Varón Gabai, Rafael y Carlos Maza (eds.). *Iquitos*. Lima: Telefónica, 200-206.
- Rojas Ríos, Max Junior. 2019. «Quiero hacer un agradecimiento público... de corazón». Facebook. Iquitos, 6 de diciembre. <https://www.facebook.com/maxjunior.rojasrios/posts/1877037325761333>

- Rollason, Will. 2013. «Performance, poverty and urban development: Kigali's motari and the spectacle city». *Afrika Focus*. Volumen 26, número 2: 9-29.
- Sánchez Arce, César. 2013. «Ing. Octavio Mavila Medina in memoriam». *La Región*. Iquitos, 16 de octubre. <https://diariolaregion.com/web/ing-octavio-mavila-medina-in-memorian/>
- Santa Cruz, Victoria. 2004. *Ritmo: el eterno organizador*. Lima: PetroPerú S.A.
- Santos-Granero, Fernando. 2005. «Las fronteras son creadas para ser transgredidas: Magia, historia y política de la antigua divisoria entre Andes y Amazonía en el Perú». *Histórica*. Volumen 29, número 1: 107-148.
- Santos-Granero, Fernando et al. 2002. *La frontera domesticada: Historia económica y social De Loreto, 1850-2000*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Stiglich, Matteo. 2021. «Unplanning urban transport: Unsolicited urban highways in Lima». *Environment and Planning A: Economy and Space*. Volumen 53, número 6: 1490-1506. <https://doi.org/10.1177/0308518X211007867>
- Trouillot, Michel-Rolph. 2002. «The otherwise modern: Caribbean lessons from the savage slot». En Bruce Knauft (ed.). *Critically modern: Alternatives, alterities, anthropologies*. Bloomington: Indiana University Press, 220-240.
- Uzzell, Douglas. 1987. «A homegrown mass transit system in Lima, Peru: A case of generative planning». *City & Society*. Volumen 1, número 1: 6-34.
- Varón, Rafael. 2015. «Peru by mototaxi». *Smithsonian Folklife Festival*. 23 de marzo. <https://festival.si.edu/blog/2015/peru-by-mototaxi/>
- Viatori, Maximilian y Brandon Scheuring. 2020. «Saving the Costa Verde's waves: Surfing and discourses of race-class in the enactment of Lima's coastal infrastructure». *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*. Volumen 25, número 1: 84-103. <https://doi.org/10.1111/jlca.12460>
- Vega Centeno, Pablo. 2004. «Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia». *Antropológica*. Volumen 22, número 22: 31-62.
- Vega Centeno, Pablo. 2006. «El espacio público: La movilidad y la revaloración de la ciudad». *Cuadernos: Arquitectura y Ciudad*. Volumen 3.
- Vega Centeno, Pablo. 2017. «La desigualdad invisible: El uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI». *Territorios*. Número 36: 23-46.
- Vergara, Ángela. 2022. «“Trabajadores pobres e informales”: Economistas, organismos internacionales y el mundo del trabajo en América Latina (1960-1980)». *Revista Latinoamericana de Trabajo y Trabajadores*. Número 4: 1-25.
- Vigo, Manuel. 2013. «Though modernizing fast, informality remains the beating heart of my city». *The Rockefeller Foundation: Informal City Dialogues*. <https://nextcity.org/informalcity/entry/though-modernizing-fast-informality-remains-the-beating-heart-of-my-city>.

Wood, Astrid, Wojciech Kębłowski y Tauri Tuvikene. 2020. «Decolonial approaches to urban transport geographies: Introduction to the special issue». *Journal of Transport Geography*. Volumen 88. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102811>

Recibido: 08 de marzo de 2023

Aceptado: 03 de mayo de 2023

# Vidas armadas de desechos: la comercialización de la excreta canina por los grupos menesterosos durante las matanzas de perros vagabundos de la Ciudad de México, 1779-1821

Lives Made from Detritus: The Commercialization of Canine Excreta by the Plebian Groups During Mexico City's Massacres of Vagabond Dogs, 1779-1821

ARTURO LUNA LORANCA

*Emory University*

alunalo@emory.edu

<https://orcid.org/0009-0007-7891-5760>



## **RESUMEN:**

*A finales del siglo XVIII y principios del XIX, las autoridades de la Ciudad de México llevaron a cabo una serie de matanzas de perros vagabundos o callejeros, las cuales cobraron la vida de entre veinte mil y treinta mil caninos. El sacrificio de estos animales no fue bien recibido por ciertos sectores de la sociedad. El artículo arguye que la reticencia expresada por la población de la Ciudad de México hacia las matanzas se puede explicar, en parte, al estudiar las relaciones materiales entabladas entre los perros y grupos menesterosos. El argumento principal es que estos últimos no compartían los mismos valores que las autoridades virreinales. Mientras que para las autoridades el perro representaba un peligro latente, para los grupos menesterosos este animal era un productor de un bien que les representaba ingresos: la excreta. Este producto tenía alta demanda en sectores económicos como el de la salud y en las curtidurías de pieles.*

**Palabras clave:** *perros, excreta, basura, menesteroso, commodificación*

**HISTORICA** XLVI.2 (2022): 163-211 / e-ISSN 2223-375X



<https://doi.org/10.18800/historica.202202.005>

**ABSTRACT**

*In the late eighteenth and early nineteenth century, the authorities of Mexico City carried out a series of slaughters of so-called vagabond dogs (strays), which claimed the lives of 20,000 to 30,000 canines. The sacrifice of these animals was not well-received by certain sectors of society. This article argues that studying the material relationships established between dogs and plebian groups can partly help explain the reluctance demonstrated by the residents of Mexico City towards the slaughters. Its central argument is that plebian groups did not share the same view as colonial authorities of dogs. While authorities regarded dogs as a latent danger, plebian groups saw dogs as producers of a monetizable good: excreta. Some economic sectors, such as the medical marketplace and leather tanneries, had a high demand for dog excrement.*

**Keywords:** *dogs, excreta, garbage, working poor, commodification*

**INTRODUCCIÓN**

El 29 de agosto de 1820, los síndicos Benito Guerra y Agustín de la Peña y Santiago presentaron ante el cabildo de la Ciudad de México un proyecto algo inusual para controlar la vasta población perruna de la urbe novohispana. Según Guerra y De la Peña, la manera más efectiva tanto para disminuir la población canina que se encontraba en las calles como para hacer a estos animales útiles para la sociedad era mediante la construcción de una «cría de perros», lo que hoy en día sería equivalente a un campo de internamiento y procesamiento. En palabras de los síndicos:

Pudieran [las autoridades] poner una cria de perros, á extramuros de esta Ciudad; y la experiencia les acreditara, qual de sus muchas especies, dá un material mas bien elaborado: qué genero de alimento es mas propio, para su incremento: quales son los mas faciles de domesticar; y los de mayor corporatura, para que puedan en su vida aprovecharse de sus heces; y en su muerte, curtir sus pieles, y hacer botas, o destinarlas a otros usos, cuyo lucro pudiese auxiliar su mantencion [sic].<sup>1</sup>

<sup>1</sup> «Sobre matanza de perros», Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCDMX en adelante), Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 10r. (La ortografía y nombres

Para el lector moderno, es posible que el proyecto de los síndicos Guerra y De la Peña parezca algo inverosímil, pero este era completamente lógico dentro del contexto en el que fue desarrollado. Para cuando los síndicos propusieron la construcción de la «cría de perros», el gobierno de la Ciudad de México ya llevaba un poco más de treinta años tratando de reducir la población canina de la urbe. Entre 1790 y 1810, los diferentes virreyes que gobernaron la Nueva España, empezando con Juan Vicente de Güemes y hasta Francisco Xavier Venegas, publicaron, al menos en seis ocasiones, bandos ordenando al cuerpo de guardafaroles o serenos matar a cualquier perro que encontraran vagando en las calles después del anochecer y hasta el despuntar de la mañana.<sup>2</sup> Aunque el último de estos bandos fue publicado en 1810, las matanzas continuaron bien entrado el año de 1820. La constante publicación de bandos en contra de la abundancia de perros evidencia que estas medidas tuvieron un alcance limitado e incluso contraproducente. No solo no lograron disminuir la población canina, sino que esta medida se ganó la animadversión de la población. O, como los mismos síndicos mencionaron, «por ignorancia, ó poca reflexión, llevaban a mal ciertas gentes, que los Serenos matasen a los Perros, teniendo este hecho por un efecto de malicia, ó impiedad [sic]». <sup>3</sup> En otro orden de cosas, las llamadas «crías de perros» ya habían sido utilizadas en otras metrópolis. De acuerdo con Jean-Luc Laffont, la ciudad de París contaba con varias «crías de perros» en el siglo XVIII —algunas tan grandes como para albergar a trescientos perros vagabundos—. Pero, a diferencia de la propuesta por los síndicos novohispanos, las francesas no fueron construidas para aprovechar las heces caninas; los perros parisienses fueron sacrificados para así manufac-

no ha sido modernizada, respetando su forma de inscripción original en la documentación).

<sup>2</sup> Los bandos fueron decretados en 1790, 1796, 1800, 1804, 1808 y 1810. Véase: Archivo General de la Nación de México (AGN en adelante), Bandos, vol. 15, exp. 80, 208r; AGN, Bandos, vol. 18, exp. 46, 261r; AGN, Bandos, vol.20, exp. 100, 209r; AGN, Bandos, vol. 23, exp. 119, 296r; AGN, Bandos, vol. 25, exp. 118, 332r.

<sup>3</sup> «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 8v.

turar velas con su grasa.<sup>4</sup> Lo más probable es que el proyecto de Guerra y de la Peña, en parte, era una respuesta a la animadversión expresada por ciertos sectores de la sociedad de la Ciudad de México al ofrecer otra opción para reducir el número de perros sin tener que matarlos a la vista de todos. Desafortunadamente para los síndicos (y en fortuna para los perros), parece ser que las autoridades jamás construyeron este campo de internamiento y procesamiento.

El objetivo del presente artículo es el de explorar el origen de la animadversión de algunos sectores de la sociedad de la capital novohispana hacia las matanzas de perros. Otros trabajos, como los de Jesús Ávila González, Jesica Nayeli Montoya Paz y Arnaud Exbalin Oberto, también han buscado explicar este dilema. Ávila González y Montoya Paz, respectivamente, atribuyen la respuesta negativa del público a las matanzas de perros a que los residentes no compartían el mismo concepto de higiene propugnado por las autoridades virreinales.<sup>5</sup> Mientras que para las autoridades el perro representaba un vector de suciedad, para los residentes este animal ofrecía «servicios de limpieza» al comer la broza o los restos de otros animales que yacían en las calles. Por su parte, Exbalin Oberto arguye que creencias de origen precolombino influyeron en la negatividad del público. En esta perspectiva, ciertos residentes de la Ciudad de México seguían adhiriéndose a una versión modificada de la cosmología nahua, la cual atribuía al perro el papel psicopompo de ayudar al alma de los difuntos a cruzar el río Mictlán, el afluente que supuestamente separaba al mundo de los vivos del de los muertos. Por lo tanto, creían que las matanzas de perros dejarían a muchos sin un acompañante en el más allá.<sup>6</sup>

A diferencia de los trabajos mencionados, este artículo propone entender la animadversión a las matanzas mediante el estudio de las relaciones materiales entabladas entre los perros y grupos menesterosos —en especial, a través de la importancia que tenían las heces de perro en la economía colonial—. Como Guerra y de la Peña hicieron notar

<sup>4</sup> Laffont 2016: 61.

<sup>5</sup> Ávila González 2007: 52, 62, 115; Montoya Paz 2017: 1, 6, 108-113.

<sup>6</sup> Exbalin Oberto 2016: 117-124.

en su proyecto, no era ningún secreto que las heces caninas eran de vital importancia para la curtiduría de pieles y que la «cría de perros», en cierta forma, servirían para proveer a esta industria con el material necesario de una manera más eficiente; por eso la insistencia de los síndicos en experimentar con los perros hasta hallar la raza con mayor capacidad para defecar.

El argumento del presente artículo es que, ya que la «cría de perros» nunca existió, individuos pertenecientes a los grupos menesterosos se dedicaron a recoger heces de perro y venderlas a las curtidurías para satisfacer esta necesidad. A su vez, este tipo de relación entre menesterosos y perros informó a los marginados sobre la importancia de que los perros se mantuvieran libres en las calles, ya que su presencia significaba una constante fuente de bienes en la forma de heces, lo que equivalía a un ingreso suplementario. Es decir, para los grupos menesterosos, la muerte de los perros a manos de los agentes del Estado representaba la pérdida de un generador de ingresos. Por lo tanto, la animadversión expresada por ciertos sectores de la población de la Ciudad de México hacía las matanzas de perros también contaba con una faceta materialista además de las mencionadas por Ávila González, Montoya Paz y Exbalin Oberto.

Al estudiar las relaciones entre grupos menesterosos y perros a través de la comercialización de la excreta canina, el presente artículo pretende hacer diversas intervenciones en la historiografía actual. En primer lugar, busca demostrar la importancia que tiene incluir a los animales en los análisis de las sociedades del pasado. Al menos desde mediados de la década de los noventa, los estudios críticos animales, los cuales ponen en tela de juicio la excepcionalidad humana y cuestionan los límites ontológicos que conforman y separan las categorías de humano y no humanos, entre otros aspectos, han hecho ver que la historia animal es parte integral de la historia humana, especialmente en las sociedades preindustriales, el desarrollo del capitalismo y de las mercancías. Por ejemplo, Jason Hribal argumenta que sería imposible pensar en los procesos que finalmente culminaron en la Revolución industrial y el sistema capitalista sin considerar el trabajo llevado a cabo por los animales. Después de todo, fue la locomoción animal la que motorizó

algunas de las primeras maquinas industriales, ayudó en el arado de las tierras y transportó las mercancías a los mercados. Hribal plantea que:

Los animales *no* se convirtieron en propiedad privada de manera «natural», al menos, no de una manera más «natural» que el proceso mediante el cual los humanos empezaron a rentabilizar su trabajo. Más bien, esto fue parte de una historia *activa* —una historia de expropiación, explotación y resistencia—.<sup>7</sup>

En otras palabras, las vidas de ciertos animales, en particular aquellos que viven y trabajan de la mano de los humanos, atraviesan experiencias semejantes a la de los humanos conforme al cambio en los sistemas económicos o aquellos que regulen su vida laboral. Tomando esto en cuenta, el presente artículo cuestiona la importancia que tenía para los menesterosos la libre circulación de perros y, el hecho, de que defecaban. ¿Defecar constituye una forma de trabajo? ¿Es una forma de trabajo que se puede explotar? La respuesta es complicada. Por un lado, la producción de heces es solo parte de la biología de los seres vivos, pero el defecar crea materia que se puede mercantilizar siempre y cuando exista las condiciones adecuadas. Condiciones que, como Hribal hace notar, son contingentes de procesos históricos precisos.

Un concepto que puede ayudar en este problema es el de *encounter values*, desarrollado por Donna Haraway y Maan Barua. *Encounter values* describe un proceso de mercantilización en donde la vida del animal es constituyente e imprescindible para dicho proceso.<sup>8</sup> En el caso presente, *encounter values* describiría la importancia de mantener a los perros vivos para así poder beneficiarse de su excreta. Es decir, aunque el animal no trabaje *per se*, su vida misma, el hecho mismo de que esté vivo, con todos los procesos que esto conlleva, se vuelve integral y participante de su mercantilización. La excreta canina era el producto final, pero para que esta terminara siendo una mercancía, el perro contribuía simplemente

<sup>7</sup> Traducción propia. El texto original es el siguiente: «Animals do *not* “naturally” become private property, no more than humans “naturally” come to sell their labor. Rather, there is an *active* history here —one of expropriation, exploitation, and resistance» (Hribal 2010: 436).

<sup>8</sup> Haraway 2008: 46; Barua 2016: 3, 4, 7.

con existir y llevar a cabo sus procesos biológicos; los humanos, a su vez, participaban en el proceso mediante su trabajo y capacidad de identificar ciertos comportamientos biológicos como rentables; y, finalmente, el sistema económico y los métodos de producción sentaban las bases para que estos comportamientos tuvieran un mercado. En otras palabras, la segunda contribución de este artículo es la de poner en relieve la participación entre humanos y perros que llevaron a la creación de mercancías sin la necesidad de tareas que puedan ser identificadas como trabajo animal.

Por último, el presente trabajo contribuye a los estudios sobre procesos de privatización y el acceso a las tierras de común repartimiento. Son bastas las investigaciones que han abordado este tema, en particular sobre los ámbitos agrícolas. En términos generales, durante el periodo virreinal, las comunidades indígenas y ayuntamientos contaban con tierras de uso común y no enajenables, esto es, accesibles y explotables a cualquier persona que formara parte de dicha comunidad, las cuales eran reconocidas y, en teoría, protegidas por la Corona. Pero debido a las nuevas cargas fiscales impuestas por los Borbones, al igual que los intentos por privatizar la tierra por parte de estos y las presiones internas de cada comunidad por acceso a más propiedad, terminaron por disolver gran parte de esta forma de posesión a lo largo de los siglos XVIII y XIX.<sup>9</sup> El caso abordado en este artículo, las calles de la Ciudad de México, difiere en el sentido que estas nunca recibieron el reconocimiento legal de parte de la Corona como tierras de común repartimiento. Sin embargo, como se arguye más adelante, las calles de la ciudad funcionaron de una manera semejante a los pastos y montes destinados para el uso común —cualquier cosa, como las heces caninas, que se encontrara sin dueño era de acceso público—. En otros términos, los grupos menesterosos de la capital novohispana pudieron beneficiarse de la venta de excreta de perro porque la broza de las calles aún no había pasado por un proceso de privatización como lo hicieron las tierras de común repartimiento.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Arrijoja Díaz Viruell 2014: 41, 46-47, 60, 68.

<sup>10</sup> Herman 2021: 8, 18-23, 49.

Para demostrar el argumento aquí propuesto, el artículo está dividido en tres secciones. La primera aborda de manera breve la historia de las matanzas de perros vagabundos en la Ciudad de México y evidencia las formas en que ciertos sectores de su población expresaron su animadversión a estas medidas. La segunda sección detalla la importancia y usos que tuvieron las heces caninas en la economía novohispana y explica la cuestión jurisdiccional de la broza a finales del siglo XVIII y principios del XIX. La tercera sección expone la política de la administración colonial por la higiene y los intereses que participaban en la recolección de los desechos materiales y orgánicos. Esta última tiene el objetivo de demostrar las condiciones bajo las cuales trabajaban los peones del servicio de limpieza de la Ciudad de México, ya que estos eran las personas encargadas de recoger las heces caninas y, por lo tanto, muy posibles beneficiarios de la venta de dicho producto.

#### **BREVE SEMBLANZA DE LAS MATANZAS DE PERROS VAGABUNDOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO**

Las matanzas de perros vagabundos en la Ciudad de México no fueron un fenómeno exclusivo de finales del siglo XVIII y principios del XIX. De acuerdo con la evidencia documental, es posible que la capital novohispana experimentara al menos otras dos grandes matanzas de perros a lo largo de su historia. Durante el siglo XVI, el cabildo de la Ciudad de México publicó al menos nueve ordenanzas en contra de la libre circulación de caninos.<sup>11</sup> Estas prohibían a los dueños de perros pasear a sus canes sin el uso de un bozal o dejarlos vagar sin supervisión humana. Aquellos que incumplieran con estas órdenes se arriesgaban a que sus perros fueran sacrificados, además de ser multados con una penalización de hasta diez pesos —una suma considerable tomando en cuenta que un peso era equivalente al salario de un jornalero por dos semanas de trabajo en siglo XVI—.<sup>12</sup> Parece ser que el principal motivo detrás de estas

<sup>11</sup> Las ordenanzas fueron decretadas en 1532, 1534, 1556, 1571, 1572, 1575, 1580 y 1584. Véase Ávila González 2007: 30.

<sup>12</sup> Borah y Cook 1958: 9-12, 13-18, 23-33, 38-45.

primeras ordenanzas era evitar las pérdidas económicas causadas por los perros vagabundos, en especial dentro del sector ganadero. Alrededor de 1589, Juan Suárez de Peralta, el sobrino político del conquistador Hernán Cortés, mencionó lo siguiente: «yo he visto, los días de fiesta, como son domingos y de guardar, tener muchos oficiales, alanos, que los hay en cantidad, por su pasatiempo salir a los ejidos a perrear toros, y no saber cuyo son [sus dueños] ni procurarlos, sino el primero que ven a aquél le echan los perros hasta hacerle pedazos [sic.]».<sup>13</sup> A parte de las pérdidas incurridas por el pasatiempo de perrear toros, el ganado novohispano también sufría bajas por los ataques de los llamados perros cimarrones o salvajes, o en palabras de Suárez de Peralta, «los perros bravos, que son cimarrones, que se crían en los montes, los cuales son tantos ya que hacen daño en las gentes [sic.]».<sup>14</sup> Sin embargo, fuera de las ordenanzas, no hay evidencia documental de que las autoridades, en efecto, sacrificaran grandes cantidades de perros.

Al menos durante el siglo XVII, el cabildo de la Ciudad de México no volvió a publicar ninguna otra ordenanza en contra de los perros vagabundos. Fue hasta el año de 1709 que el Real Tribunal del Protomedicato recomendó a las autoridades volver a aplicar las ordenanzas del XVI para exterminar la población canina de la urbe.<sup>15</sup> En este caso, el motivo principal detrás de la recomendación del Protomedicato fue evitar la propagación de la rabia. Entre marzo y julio de 1709, la Ciudad de México experimentó el primer episodio epizootico de hidrofobia en las Américas, el cual afectó en particular a la población canina.<sup>16</sup> El origen de este episodio aún es desconocido. Algunas teorías postulan que es posible que el virus fuese introducido a las Américas y propagado a los perros mediante animales traídos de Europa, ya que la hidrofobia era extremadamente rara en las llamadas Indias Occidentales antes del siglo

<sup>13</sup> Suárez de Peralta 1949: 100.

<sup>14</sup> *Ib.*: 1.

<sup>15</sup> «Consulta del real Tribunal del Prothomedicato asu Exa. obre la mortandad de hombres y mujeres a causa de los perros de rabia», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 1, 1r-5v.

<sup>16</sup> Carrada Bravo 1978: 705-16.

XVII; otra posibilidad es que las prácticas ganaderas introducidas por los españoles erosionaran las barreras naturales (ecosistemas) que prevenían la transmisión del patógeno de poblaciones locales de murciélagos a otros animales.<sup>17</sup> Al igual que la primera serie de matanzas, es incierto cuántos perros fueron sacrificados en este año, ya que la evidencia disponible se restringe a la recomendación expedida por el Real Tribunal del Protomedicato.

La tercera serie de grandes matanzas de perros durante la época virreinal y, en parte, la que justifica la periodicidad de este artículo, comenzó con la publicación del bando del virrey Juan Vicente de Güemes, segundo conde de Revillagigedo, en 1790, el cual estipulaba lo siguiente:

Con el fin de evitar los graves daños que se originan de la multitud de perros que hay a todas horas por las calles, se previene a los que tuvieren mastines, alanos o cualquier otra especie de perro temible, por el grave daño que puede hacer, que no los dejen sueltos ni lleven o permitan que anden por la ciudad sin frenillo seguro [bozal], bajo la pena de diez pesos por la primera vez, veinte por la segunda y treinta por la tercera, vendiéndose el perro en cualquier de los tres casos y aplicando su valor íntegro al fondo de policía, y todos los que se encontrasen después de la hora de la queda en las calles o plazuelas, sean de la casta que fuesen, serán muertos por los guardas por conocerse no tienen dueño que cuide de ellos [sic].<sup>18</sup>

Posteriormente, los virreyes Félix Berenguer de Marquina, José de Iturrigaray y Francisco Xavier Venegas volvieron a publicar bandos semejantes al del conde de Revillagigedo, en 1796, 1800, 1804 y 1810.<sup>19</sup> A su vez, el bando de Revillagigedo fue una calca casi idéntica de un decreto expedido por Carlos III en 1780 en contra de la abundancia de perros vagabundos en la corte de Madrid.<sup>20</sup> A diferencia de las ordenanzas publicadas por el cabildo en el siglo XVI, las cuales solo mencionaban que los perros serían sacrificados, los bandos de finales del XVIII y principios del XIX

<sup>17</sup> Vos et al. 2011: 1445-52.

<sup>18</sup> AGN, Bando, vol. 15, exp. 80, 208r.

<sup>19</sup> Véase pie de página número 2.

<sup>20</sup> *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro III, Título XIX, Ley XXX y Ley XXXI.

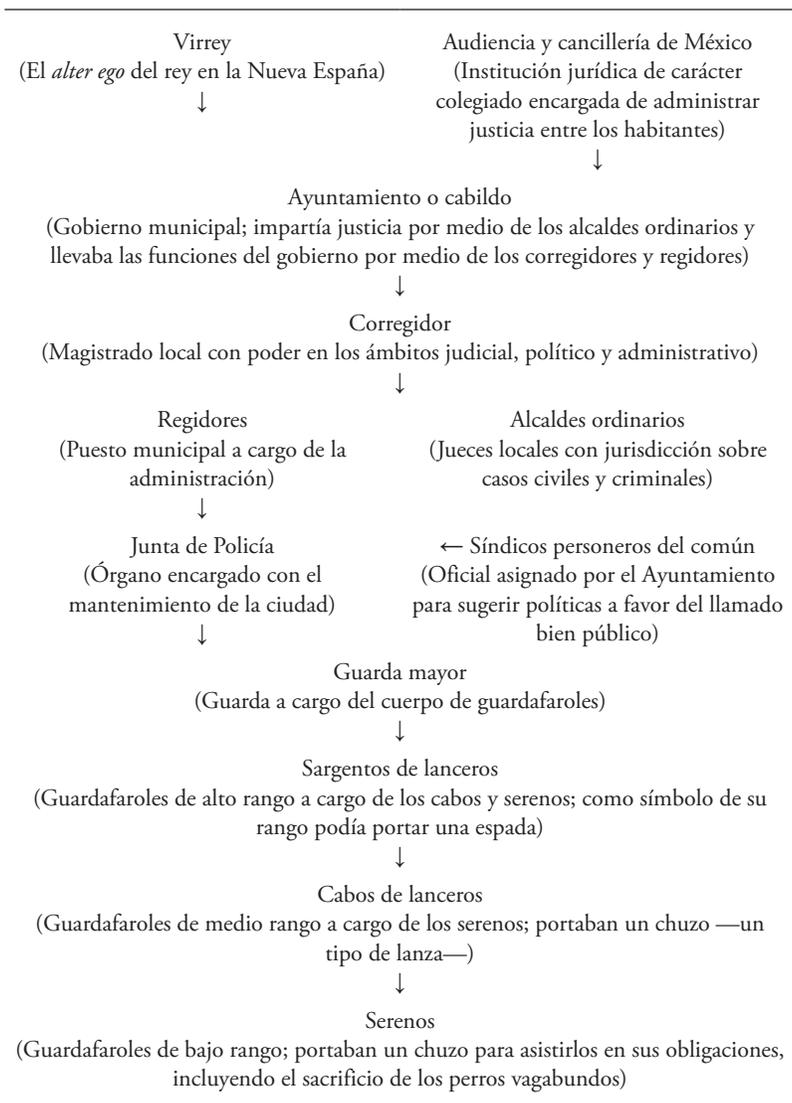
asignaron la responsabilidad de matar a los perros al cuerpo de guardas de la Ciudad de México, también conocidos con los nombres de guardafaroles, guardas de pito o serenos.

El cuerpo de guardafaroles, como las matanzas de perros vagabundos, también fue una creación del segundo conde de Revillagigedo. Mediante un bando publicado en 1790, Juan Vicente de Güemes estableció al cuerpo de guardafaroles bajo la jurisdicción de la Junta de Policía, la cual dependía a su vez de los regidores, corregidores y del Ayuntamiento de la Ciudad de México, y recibía sugerencias de los síndicos personeros del común. En su organización interna, el cuerpo de guardafaroles era administrado por un guarda mayor (quien recibía disposiciones del regidor de la Junta de Policía y las transmitía a sus subalternos), varios sargentos de lanceros (quienes estaban a cargo de los cabos y serenos), cabos de lanceros (quienes supervisaban a los serenos) y una multitud de serenos (quienes llevaban a cabo las matanzas de perros vagabundos).<sup>21</sup> Este esquema se puede ver en el organigrama 1. Aparte de ser responsable de matar a los perros que vagaban las calles durante la noche, el cuerpo de guardafaroles también debía de arrestar criminales y vagos, darle mantenimiento y alumbrar las lámparas de aceite públicas y escoltar a los médicos y sacerdotes que tuviesen que atender alguna emergencia después del anochecer.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Montoya Paz 2017: 31-36.

<sup>22</sup> Germeten 2022: 49-50, 98, 108.

## Organigrama 1. Organización gubernamental de la Ciudad de México respecto a las matanzas de perros vagabundos<sup>23</sup>



<sup>23</sup> Autoría propia.

A pesar de que los virreyes no hicieron claras las razones por las cuales buscaban aniquilar a la población canina, excepto por referirse a «los graves daños» que estos causaban, no puede decirse lo mismo de los diferentes síndicos del común, quienes, por su posición como veladores del «bien público», también solicitaron al Ayuntamiento el exterminio de los perros. En 1779, once años antes del bando de Revillagigedo, el síndico Ignacio García Bravo fue el primero en solicitar al cabildo el exterminio de los perros de la capital novohispana bajo un cúmulo de argumentos variopintos. En sus propias palabras, «[los perros] se alimentan para vivir y son sin duda los más estimados los que gastan en pan y carne, pues no es anomalía que se mantiene de pastos o yerbas»; además propagaban enfermedades como la rabia y «su abultado número impide la quietud, y descanso y, quebranta el silencio de la noche [sic]». <sup>24</sup> Otros síndicos, como José María Bassoco, proveyeron líneas de argumentación muy similares a las de García Bravo. Durante la sesión de cabildo celebrada el 29 de agosto de 1820, Bassoco sostuvo que:

Quando la tierna madre de familia carece de sus movimientos, cuando ni aun puede hablar para expresar sus necesidades porque tiene al niño de pecho dormido en sus brazos; cuando el padre por intrépido que sea se ve obligado a estar en el mayor silencio; cuando ni se atreve a llamar para que le sirvan, por no interrumpir el sueño y privar al niño de las ventajas que le puede proporcionar, entonces un ladrido repentino lo despierta, quita la paciencia a sus padres y hace nulo e ineficaz todo cuidado, esmero y vigilancia. Estos acontecimientos repetidos, hacen que la primera nutrición sea mala y desgraciada; y creciendo el infante queda expuesto a males de los nervios, que cuando menos impiden el desarrollo de sus funciones. <sup>25</sup>

De manera semejante, en el mismo año de 1820, los síndicos Benito José Guerra y Agustín de la Peña y Santiago mostraron su aprobación de que las matanzas de perros continuaran, pues según ellos la pensión de

<sup>24</sup> «Proposición del Sr. Syndico sobre que se maten todos los perros de que abunda esta Capital por los daños interiores y exteriores que causan», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 2, 1r.

<sup>25</sup> «Sesión de cabildo del 29 de agosto de 1820», AHCDMX, Actas de cabildo, Vol. 140-A citado en Ávila González 2007: 67.

estos animales de roer huesos y dejarlos como «filosas astillas» en las calles perjudicaban a los residentes que por su condición andaban «descalzos» y ponían en peligro la salud de las mujeres embarazadas, ya que el susto ocasionado por un ladrido podía ser «la causa principal de un aborto» y eran, más que nada, los «enemigos declarados de los pobres».<sup>26</sup>

Junto con los síndicos algunos miembros del público letrado también contribuyeron a la representación negativa del perro e incentivaron su exterminio. El 6 de diciembre de 1797, una persona quien solo se identificó con el *nom de plume* de «Un esclavo de María Santísima de Guadalupe» hizo llegar al entonces virrey Miguel de la Grúa Talamanca una carta, en la cual sostenía que los perros, al copular en público, exponían a «los jobenes y niños [como] a los grandes» a la «concupiscencia [y] probocarlos a pecar [sic]». Por otra parte, el autor anónimo de esta carta también afirmaba que la presencia de perros en las iglesias no servía sino para distraer a los fieles, pues sus constantes «guasangas» no permitían tomar misa en paz. Y, por lo tanto, el llamado esclavo de María Santísima de Guadalupe solicitaba al virrey que «mirando la sobrades del numero cresido de perros que ai en estas casas [,] cayes [,] plasas y barrios me a mobido a pedir este fabor para que N. S. de proibidensia de que se maten todos [los perros] [sic]».<sup>27</sup>

Otras personas concurrieron a los periódicos de la época para manifestar su apoyo a las matanzas. Tal fue el caso de un individuo quien firmó su contribución del 24 de diciembre de 1805 en el *Diario Económico de México* con las siglas «S. C.». En esta publicación titulada «Contra la abundancia de perros», el redactor anónimo se lamentaba de cómo «esta [ciudad] se á inundado la poblacion de tan cresido número de perros de todas clases», los cuales, por su bravura «basta para poner en peligro á muchas gentes», y solicitaba que esta situación «se corrigiera en lo mas

<sup>26</sup> «Sobre matanza de perro», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 1r-19v.

<sup>27</sup> «Desavenencia entre el Sr. Juez conservador de los Propios y Rentas de la N. Ciud. y el Corregidor Enturno sobre el parage en que deben ponerse los Perros que matan los Guardas del Alumbrado», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 7, 1r-2v.

necesario [sic]».<sup>28</sup> En resumen, los argumentos expuestos tanto por los diferentes virreyes y los síndicos, así como el del público letrado igualmente buscaban el beneficio de la población humana e iban en perjuicio de la población canina. En sí, estos bandos y peticiones buscaban evitar los daños físicos y morales en los cuales podían incurrir los perros y hacer de la ciudad un espacio más seguro para sus residentes.

Una característica que diferencia a esta última matanza de perros de sus predecesoras es la evidencia documental sobre el número de perros que fueron sacrificados y los métodos implementados por las autoridades para disminuir la población canina. El Archivo Histórico de la Ciudad de México salvaguarda en su apartado de «Policía» un volumen titulado «Matanza de perros». Dicho volumen cuenta con sesenta y cinco expedientes, de los cuales trece pertenecen al periodo virreinal y contienen ochenta reportes redactados por el guarda mayor en turno sobre el número de perros sacrificados por noche. Aunque estos reportes están incompletos, ya que no abarcan toda la periodicidad de las matanzas, documentan el sacrificio de ochocientos ocho perros.<sup>29</sup> Pero esto no quiere decir que solo un poco más de ocho centenas de perros perdieran la vida a mano de los guardafaroles durante el periodo de 1790 a 1820; existen otras fuentes que ponen el número de perros sacrificados en las decenas de miles. El guarda del Real Palacio, José Gómez, calculó que solo durante el gobierno del virrey Revillagigedo (1790-94), los guardafaroles habían sacrificado unos veinte mil perros.<sup>30</sup> Las estimaciones provistas por las autoridades gubernamentales también sugieren un número más alto de perros sacrificados y evidencia la poca eficiencia de las matanzas en reducir el volumen canino a lo largo de cuarenta y un años. Por ejemplo, el guarda mayor Dionisio Boneta aseguraba en una carta que los guardafaroles había sacrificado cinco mil quinientos treinta y cuatro perros durante los primeros años de su administración, esto es entre 1807

<sup>28</sup> «Contra la abundancia de perros», *Diario Económico de México*, 24 de diciembre de 1805.

<sup>29</sup> Germeten 2022: 88.

<sup>30</sup> Gómez 1986: s/n citado en Exbalin Oberto 2016: 113.

y 1809.<sup>31</sup> Por otra parte, parece ser que las matanzas no lograron extinguir a la población canina. De acuerdo con las únicas cifras oficiales provistas por el Ayuntamiento, la Ciudad de México contaba con una población de aproximadamente veinte mil perros cuando el síndico Ignacio García Bravo sugirió por primer vez la matanza de perros vagabundos en 1779, y esta incrementó hasta llegar al número de treinta mil para 1820.<sup>32</sup> Para contextualizar, la población humana de la capital de 1772 a 1820 pasó de ciento doce mil a ciento setenta y nueve mil.<sup>33</sup> Esto quiere decir que, a pesar de las matanzas, la proporción de perros respecto al número de personas se mantuvo casi igual durante esta época: un perro por cada seis residentes humanos.

En cuanto a los métodos implementados, consistieron en dos. El primero fue mediante el uso del chuzo (una especie de lanza) y garrotes. Probablemente, una de las descripciones más vívidas de este modo de eliminar a los perros fue la que dio el diplomático mexicano Manuel Payno en su novela publicada a finales del XIX, *Los bandidos de Río Frio*, en la cual relataba lo siguiente:

[El guardafarol] encontraba un infeliz perro durmiendo descuidado en el quicio de una puerta, le asentaba un tremendo palo y le rompía las costillas o la cabeza. Si el animal no podía correr, el sereno se encarnizaba y lo hacía allí pedazos; si corría, le lanzaba el palo con fuerza y le quebraba una pierna; allí, tirado, indefenso, le daba a diestro y siniestro hasta dejarlo tendido en un charco de sangre [...] [sic].<sup>34</sup>

Cabe mencionar que Payno contaba con diez años de edad cuando cesaron las matanzas de perros en 1820, por lo cual es muy verosímil que haya basado esta descripción en sus recuerdos. Debido a que perseguir

<sup>31</sup> «Superior oficio del Exmo. Sor. Virrey sobre que se continúe la matanza de Perros en la Ciudad», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 9, 9r.

<sup>32</sup> «Proposición del Sr. Syndico sobre que maten todos los Perros de que abunda esta Capital por los daños interiores y exteriores que causan», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 2, 1r; «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 19v.

<sup>33</sup> Bailey Glasco 2002: 41.

<sup>34</sup> Payno 2018: 87.

perros por las calles de la ciudad y darles muerte a palazos nunca dio los resultados deseados, a partir del año de 1809, la Junta de Policía comenzó a implementar un segundo método: el envenenamiento. A instancias del fiscal Francisco Robledo, la Junta de Policía compró una hierba conocida como *ytzcuinpatli*, la cual había sido parte de la farmacopea nahua, e instruyó a los guardafaroles mezclarla con pedazos de carne de caballo y usar esto como cebo.<sup>35</sup> Los serenos acataron esta orden, dejando pedazos de carne envenenada en las principales plazas de la ciudad y particularmente en áreas con mercados de comida, como lo era la plaza del volador, ubicada a un costado del Real Palacio. En el principio, este método dio grandes resultados; según un reporte redactado por el guarda mayor Dionisio Boneta en julio de 1809, los guardafaroles habían recogido no menos de trescientos cadáveres de perros envenenados en una sola noche.<sup>36</sup> Pero el regocijo de las autoridades fue muy corto. El mismo año de 1809, el procurador José Ignacio Villa reportó al virrey Pedro de Garibay que los perros ya no morían en grandes cantidades porque se habían enseñado a evitar los cebos y «ni el hambre [los] hac[ía] comer».<sup>37</sup> Después de todo, los perros son y han sido animales altamente sociales, cooperativos y que aprenden rápidamente de la observación.

Matar al mayor número de perros fue extremadamente importante para los guardafaroles porque sus ingresos estaban intrínsecamente atados a esta actividad. En teoría, el ingreso mensual de un guardafarol era de quince pesos.<sup>38</sup> Sin embargo, esta cantidad podía fluctuar dependiendo de su desempeño. De 1790 a 1809, la Junta de Policía determinó premiar a cada guardafarol con medio real por cada perro que lograra sacrificar. Pero de 1809 hasta 1820, esta política fue invertida; la Junta de Policía

<sup>35</sup> «Sobre el cumplimiento de Superior Orden dirigida al Sor. Juez Conservador Fiscal Dn. Francisco Robledo en orden á matanzas de Perros por los Serenos», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 8, 7r-7v.

<sup>36</sup> «Sobre el cumplimiento de Superior Orden dirigida al Sor. Juez Conservador Fiscal Dn. Francisco Robledo en orden á matanzas de Perros por los Serenos», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 8, 9r.

<sup>37</sup> «Superior oficio del Exmo. Sor. Virrey sobre que se continúe la matanza de perros en la Ciudad», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 9, 7r.

<sup>38</sup> Germeten 2022: 50.

comenzó a deducir de medio a un real, a cada guardafarol que no lograra alcanzar la meta impuesta de perros sacrificados.<sup>39</sup> Estas cuotas variaron con el paso del tiempo; en algunas ocasiones la meta fue de dieciséis perros por guardafarol por semana. En otras, como en el año de 1820, el Ayuntamiento esperaba que el cuerpo de guardafaroles sacrificara cien perros por noche.<sup>40</sup> Aunque la mayor parte del tiempo, la Junta de Policía solo requería que el cuerpo de guardafaroles sacrificara treinta perros diarios. De acuerdo con Nicole von Germeten, un número más factible, basado en los ochenta reportes redactados por los guardas mayores, es el de diez perros por noche.<sup>41</sup>

Siendo que el ingreso de los guardafaroles dependía del número de perros que lograran sacrificar, esto los llevó a cometer ciertos atropellos en algunas ocasiones. Por ejemplo, la noche del 24 de noviembre de 1790, el guardafarol Francisco Durán invadió la propiedad privada del vecino José de Mesa para darle muerte a una perrita habanera y a uno de sus cachorros, robando otro en el proceso, bajo la excusa de que estos estaban perturbando la tranquilidad de la noche con sus ladridos. En este caso, el dueño de los perros optó llevar su caso ante el alcalde ordinario, quien omitió determinar si el guardafarol había errado al matar a los perros e invadir propiedad privada, pero sí falló a favor de Mesa en cuanto que Durán era culpable de latrocinio. El alcalde determinó que el guardafaroles Francisco Durán debía regresar el cachorro usurpado o pagar a su dueño el valor del animal, el cual determinó en diez pesos. Durán optó por devolver al perro.<sup>42</sup>

Sin duda alguna, este tipo de atropellos, aunados a otras causas detalladas más adelante, contribuyeron al desagrado de la población frente a las matanzas de perros. En distintas ocasiones, varios miembros

<sup>39</sup> «Sobre que los Guardas ó Serenos maten los Perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 12, 5r.

<sup>40</sup> «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 3r, 4r, 8r.

<sup>41</sup> Germeten 2022: 89.

<sup>42</sup> «El sobrestante Dn. José Meza sobre que el cavo de cerenos D. José Duran, le pague dos Perros que le mató», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 4, 1r-2v.

del cuerpo de guardafaroles levantaron la voz para dar a conocer las dificultades con las que se topaban para llevar a cabo las matanzas. El 11 de junio de 1803, el guarda mayor Cayetano Canalejo solicitó de manera infructuosa relevar a los guardafaroles de la tarea de sacrificar a los perros, pues esta se había convertido en «uno de los motivos que á estos infelises los ha constituido en el miserable estado de ser los hombres más odiados de la Republica [sic.]». <sup>43</sup> Sucesivamente, el 15 de abril de 1809, el fiscal José Ignacio Villa explicó que varios de los guardafaroles preferían recibir una reducción a su paga que continuar sacrificando perros porque «no faltan defensores que insultan á los Guardas», y cuya intervención siempre terminaba en «muinas y pleitos [sic.]». <sup>44</sup> Por su parte, tomando ventaja del golpe de Estado llevado a cabo en 1808, donde el Consulado de comerciantes de Veracruz y el de la Ciudad de México junto con la colaboración de la milicias depusieron al virrey José de Iturrigaray e instauraron a Pedro de Garibay, los guardafaroles amenazaron con renunciar a sus puestos si el gobierno continuaba con su política de amonestarlos financieramente por no alcanzar la cuota impuesta de perros sacrificados. <sup>45</sup>

Es difícil saber con exactitud quiénes fueron los individuos que optaron por defender a los perros, pero los documentos existentes sugieren que estos venían de diversos sectores de la sociedad. En primer lugar, como en el caso de José de Mesa, es muy probable que los dueños de perros no hayan estado muy satisfechos con las medidas implementadas por el gobierno, en especial si debido a ellas perdieron a un canino. En segundo lugar, de acuerdo con el guarda mayor Dionisio Boneta, diversas personas sin filiación directa con estos animales veían con malos ojos las matanzas de perros. En un reporte redactado el 10 de abril de 1809,

<sup>43</sup> «Desavenencia entre el Sr. Juez conservador de los Propios y Rentas de la N. Ciud. y el Corregidor Enturno sobre el parage en que deben ponerse los Perros que matan los Guardas del Alumbrado», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 7, 45v-46r.

<sup>44</sup> «Superior oficio del Exmo. Sor. Virrey sobre que se continúe la matanza de Perros en la Ciudad», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 9, 5v.

<sup>45</sup> Fernández Delgado 2012: 151; Germeten 2022: 105.

Boneta mencionaba que las vendedoras de comida y parteras se hacían acompañar de perros, y que, «aunque no sean sus amos; biendo que los quieren matar los defienden é impiden el que los Guardas cumplan con lo que tan repetidas veces se les á mandado [sic]». <sup>46</sup> Finalmente, una variedad de personas cuya relación con los perros era tangencial también pudieron haberse resistido a las matanzas. En el reporte redactado el 29 de agosto de 1820 por los síndicos Benito Guerra y Agustín de la Peña y Santiago, con el que inicia este artículo, ambos mencionaban algunos de los motivos que habían incitado a los residentes a favorecer a los perros de la ciudad. Según Guerra y De la Peña, la gente consideraba que los perros ofrecían varios servicios como que «limpian las Calles, Plazas, y Casas de las aves, y otros animalejos muertos» o que «defienden los intereses» de los vecinos, y protegen «de los ladrones» al ladrar cuando veían a alguien que les resultaba ajeno. Más importante que esto, para el propósito de este artículo, los síndicos también notaron que la población de la Ciudad de México veía con buenos ojos la presencia de los perros en las calles porque estos animales defecaban y sus heces, también conocidas como *canina*, eran «un material excelente para curtir las pieles [sic]». <sup>47</sup>

Es importante recalcar lo que el proyecto de los síndicos Guerra y De la Peña implicaba: las heces caninas no eran vistas por todos como broza, sino como un producto útil. La siguiente sección abordará otros usos que tenían las heces caninas aparte del que le daban las curtidurías, al mismo tiempo que detallará cómo era usada la canina en el proceso de curtir pieles, la cantidad que usaban y las condiciones mediante las cuales se recogía.

### ¿EXCRETA PARA QUÉ?: LAS HECES DE PERRO COMO UN BIEN PÚBLICO

Sería imposible cuantificar con exactitud la excreta producida por los veinte mil a treinta mil perros que llamaban hogar a la Ciudad de México

<sup>46</sup> «Superior oficio del Exmo. Sor. Virrey sobre que se continúe la matanza de Perros en la Ciudad», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 9, 9v.

<sup>47</sup> «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 9v.

durante el final del siglo XVIII y principios del XIX, en especial tomando en cuenta que los cuerpos actuales de los perros distan mucho de los de sus antepasados. Como Harriet Ritvo ha demostrado, las fisonomías y estructuras corporales de los perros han cambiado de manera considerable desde el advenimiento del pedigrí en la época victoriana, cuando las elites comenzaron a intensificar la selección artificial de estos animales para crear razas con características particulares.<sup>48</sup> Es decir que, aunque las estimaciones modernas calculan que el perro común genera unos sesenta y ocho kilos de material fecal al año, es muy factible que sus antecesores modernos tempranos hayan producido una cantidad menor en promedio.<sup>49</sup> Pero tomando en cuenta esos sesenta y ocho kilos anuales por perro como base, se podría afirmar que durante esta época, la Ciudad de México tenía que lidiar con unas mil setecientos toneladas de excreta al año.

Sin lugar a duda, esta enorme cantidad de excreta representó un problema de orden higiénico. Entre las órdenes que recibían los peones del servicio de limpia de la ciudad, se incluía el recoger los materiales orgánicos —incluyendo la excreta animal como la humana, además de los restos de animales— que yacieran en las calles y llevarlos a enterrar a extramuros.<sup>50</sup> Pero la basura de alguien es el tesoro de otro. Dos sectores de la economía novohispana dependían parcialmente de las heces caninas. La primera de estas era la farmacopea, y la segunda, la curtiduría de pieles.

Los tratados de medicina moderna temprana incluyen a la excreta de perro como un ingrediente vital para la producción de remedios para todo tipo de enfermedades humanas y animales. El *Florilegio medicinal*, un tratado médico publicado por la Compañía de Jesús en 1719, recomendaba el consumo de «canina» para atender problemas relacionados con la «esquinancia» (amígdalas), «cursos del humor» (desequilibrio en uno de los cuatro humores que conformaban el cuerpo humano según la medicina galénica) y «cursos de la sangre» (enfermedades sanguíneas,

<sup>48</sup> Ritvo 2013: 13-28.

<sup>49</sup> Drozd et al. 2022: 2.

<sup>50</sup> «Autos fechos para el rematem y limpia de las calles de esta Capital, a que dan principio el Superior Villette de el Exmo. Señor Virrey Frei Dn. Antonio Maria Bucareli y Ursua», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 20, 1r-48v.

incluyendo sangrado rectal).<sup>51</sup> Remedios semejantes siguieron siendo implementados con frecuencia durante todo el Siglo de las Luces. Antonio Lavedan, miembro del Protomedicato de Madrid, incluía en su libro de 1798, *Farmacología quirúrgica*, recetas a base de excreta canina para tratar los tumores y la gonorrea.<sup>52</sup> Incluso, lo que hoy podría ser considerado como los inicios de una medicina veterinaria también recurría a las heces de perro para aliviar los malestares de otros animales. Francisco García Cabero, albéitar de los caballos del rey, era conocido por usar media onza de excreta de perro, en conjunción con huevos, miel y grasa porcina, para curar el muermo equino (zoonosis infecciosa y, a veces, letal).<sup>53</sup> En los casos citados arriba, el volumen de excreta de perro usado era mínimo, entre una y tres onzas (unos veintiocho a ochenta y cinco gramos).

Lo más probable es que estas heces no hayan venido de perros considerados estrictamente como vagabundos, pues en su mayoría requerían que el animal fuera alimentado con una dieta rigurosa de huesos por periodos que variaban de un par de semanas hasta un mes antes de poder generar la excreta útil para los tratamientos médicos. Sin embargo, esto no quiere decir que los perros vagabundos no participaran —de manera involuntaria— en la producción de «materia médica». Hasta cierto grado, era común que los médicos y cirujanos mandasen atrapar perros vagabundos cuando necesitaban de algún producto hecho por cánidos. Ejemplo de esto son los experimentos llevados a cabo y documentados por el cirujano Laurent Charles Pierre Le Roux en su tratado de 1786, *Disertación acerca de la rabia*; el medico Jean Colombier en su investigación del mismo año, *Instrucción para precaver la rabia, y curarla quando está confirmada*, entre otros.<sup>54</sup> Concomitantemente, es imposible fijar la cantidad exacta de excreta de perro consumida como medicamento en la Ciudad de México entre finales del XVIII y principios del XIX. Parece ser que esta práctica se mantuvo viva aun cuando su recomendación

<sup>51</sup> Esteyneffer 1719: 73-80, 171-77, 177-87.

<sup>52</sup> Plenck 1798: 47, 471.

<sup>53</sup> García Cabero 1792: 35-36.

<sup>54</sup> Le Roux 1786: 51, 148, 236; Colombier 1786: 1-5.

empezó a caer dentro de la comunidad científica. Solo para citar un ejemplo, el 15 de junio de 1801, durante la ceremonia de apertura del jardín botánico de la capital novohispana, el botánico Mariano Mociño, consideró digno de incluir en su discurso el incitar a la gente el dejar de usar canina para curar los malestares estomacales.<sup>55</sup>

A diferencia del volumen de excreta usado en la farmacopea, el cual era minúsculo, la industria de las curtidurías necesitaba de grandes cantidades para poder operar. Las heces de perro servían para proteger los cueros de los materiales astringentes que se usaban en el proceso. El curtir de las pieles comenzaba con un lavado preliminar para remover el exceso de mugre y otros fluidos corporales. Después, las pieles se sumergían en tinas llenas de una solución a base de algún astringente mineral o vegetal. Cada curtiduría tenía su solución predilecta, pero la cal parece haber sido el astringente más empleado.<sup>56</sup> Las pieles descansaban en esta solución por periodos que variaban de unos cuantos días hasta un mes; su propósito era el de carcomer las fibras orgánicas de los cueros y facilitar su subsecuente rasurado. Sin embargo, la cal tenía el efecto secundario de hinchar las pieles. Para regresar los cueros a su tamaño original, aumentar su grado de suavidad y flexibilidad, así como para hacerlos resistentes al agua, estos eran sumergidos en tinas llenas de agua y material fecal animal.<sup>57</sup> La razón por la cual se usaban heces animales es que estas contienen enzimas —las mismas que protegen las paredes internas del estómago del ácido gástrico— que evitaban que la cal deshiciera las pieles. La excreta más comúnmente usada para este último paso fue la de res, paloma y perro.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> «Discurso pronunciado por Don Joseph Mariano Mociño Botánico de las Expediciones facultativas de este Reyno, el día 15 de Junio del presente año, para la apertura de las lecciones de Botánica en el Real Jardin», *Gazeta de México*, 19 de septiembre de 1801.

<sup>56</sup> «Del curtir de los cueros, y en particular del método del Ciudadano Seguin, extractado de un Informe de los Ciudadanos Le Lievre y Pelletier», *Miscelanea instructiva, curiosa y agradable*, núm. 9 (1797): 194–201.

<sup>57</sup> «Método nuevo de curtir los cueros propuesto al gobierno de Francia por el ciudadano Armand Seguin», *Semanario de agricultura y artes dirigido á los párrocos*, núm. 54 (1798): 23–24.

<sup>58</sup> Chaptal 1801: 59.

Es difícil decir con precisión el volumen total de excreta de perro usado por las curtidorías de la Ciudad de México durante el largo siglo XVIII, debido a que los manuales en el tema no especificaron esta información. La traducción al español de *Spectacle de la nature* del abad Noël-Antoine Pluche, menciona el uso de canina en el tratado de los cueros de cabra y en la fabricación de pergaminos, sin dar una cantidad exacta.<sup>59</sup> Las instrucciones provistas por el periódico financiado por la Corona, el *Semanario de agricultura y artes dirigidos a los párrocos*, mencionaba que los artículos de piel porcina necesitan «cierta porción de canina».<sup>60</sup> Lo mismo ocurrió con los diarios mexicanos, tal como el *Semanario económico*, el cual recomendaba «un baño hecho de canina» como parte del proceso para pintar gamuza.<sup>61</sup> Manuales más modernos de curtiduría ofrecen mejores aproximaciones. Un tratado estadounidense del siglo XX aconsejaba de diez a doce cuartos de galón (9.5 l a 11.4 l) de excreta de perro por cada cien piezas de piel de becerro, cincuenta libras (22.67 kg) por cada treinta docenas de piel de borrego y diez a doce litros de estiércol diluido por cada mil piezas de cordero.<sup>62</sup>

Sin importar la cantidad exacta de excreta de perro usada por las curtidorías de la ciudad, esta fue lo suficientemente cuantiosa como para atraer la atención de las autoridades locales. Como se vio con el proyecto de 1820 de los síndicos Benito Guerra y Agustín de la Peña y Santiago, la demanda por excreta de perro era tal que los motivó a proponer la construcción de la «cría de perros» para así poder aprovechar este mercado. Por otra parte, los mismos síndicos propusieron que las curtidorías sustituyeran la canina por piedra de alumbre para disminuir la pestilencia que emanaba de estos talleres. Considerando que los manuales de curtiduría continuaron dando instrucciones de cómo usar la excreta de perro hasta principios del siglo XX, la solicitud de los síndicos recayó

<sup>59</sup> Pluche 1757: 202, 207.

<sup>60</sup> «Del modo de hacer cordovanes y tafiletes de cuero de cerdo», *Semanario de agricultura y artes dirigido á los párrocos*, núm. 310 (1808): 373-75.

<sup>61</sup> «Modo de teñir la gamuzas de roxo como las de Levante», *Semanario económico*, núm. 11 (1809): 95-96.

<sup>62</sup> Andrew 1910: 426.

en oídos sordos —particularmente porque como ambos hicieron notar, la canina era mucho más barata—. <sup>63</sup>

En el umbral del siglo XIX, la capital virreinal tenía un aproximado de treinta curtidurías, las cuales procesaban anualmente más de treinta mil pieles de res, doscientos cincuenta mil de borrego y cincuenta mil de cerdo. <sup>64</sup> En su mayoría, estas curtidurías se encontraban a extramuros de la ciudad. <sup>65</sup> Sin lugar a duda, procesar estas cantidades de cuero demandaba un alto volumen de excreta animal, incluyendo canina. A pesar de la magnitud de este mercado, no parece haber indicios de que el gobierno lo hubiese regulado o estuviese interesado en gravarlo con impuestos. Los récords de la Real Hacienda, así como los del servicio de limpia de la ciudad, no contienen ningún registro sobre la venta o compra de excreta. Los seis volúmenes de la *Historia General de la Real Hacienda*, mandado a hacer por el virrey Juan Vicente de Güemes, y compilado por Fabián de Fonseca y Carlos Luis de Urrutia, no incluye a la excreta de perro entre las alcabalas que cobraba el estado. Los diferentes contratos celebrados entre la Junta de Policía y los asentistas del servicio de limpia tampoco mencionan las heces caninas sino para estipular que estas debían de ser sacadas de la ciudad y enterradas a extramuros. <sup>66</sup> Hay dos posibles explicaciones para la ausencia de las heces de perros de los registros tributarios. La primera tiene que ver con el modo en que las autoridades recolectaban las alcabalas. Estas eran pagadas en las garitas de la ciudad a la hora de introducir mercancía. <sup>67</sup> Debido a que la mayoría de las curtidurías estaban en las afueras de la urbe, la excreta recolectada de las calles nunca entraba a la ciudad, más bien salía de ella,

<sup>63</sup> «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 10r.

<sup>64</sup> El número de animales está basado en un estimado provisto por Enriqueta Quiroz sobre el consumo de carnes en la Ciudad de México durante el siglo XVIII. Véase Quiroz 2014: 32.

<sup>65</sup> La Ciudad de México contaba con, al menos, treinta curtidurías en 1788. Véase Tutino 2018: 84.

<sup>66</sup> AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 20, 22 bis, 26, 29, 31 bis; vol. 3241, exp. 41-42, 44, 58; vol. 3242, exp. 83, 85, 95, 106, 112, 117.

<sup>67</sup> Hernández Rugerío 2014: 1.

así que pudieron haberse aprovechado de un vacío legal para no tener que pagar impuestos por ella. La segunda razón tiene que ver más con una cuestión social. De acuerdo con Pamela Voekel y Guadalupe Pinzón Ríos, durante el siglo XVIII, las élites comenzaron a asociar los «malos olores» con la plebe.<sup>68</sup> Por lo tanto, las autoridades pudieron haber visto el gravar la excreta como algo indigno del Estado.

Los residuos orgánicos caninos tenían una situación única en la Ciudad de México: existía una demanda por ellos y, al mismo tiempo, no hubo interés por parte de las autoridades en regular su comercio, salvo el proyecto de la «cría de perros», ni tampoco de privatizar la excreta. Esta no fue la norma en todas partes. Por ejemplo, las autoridades de la ciudad de Nueva York a finales del XVIII y principios del XIX aprobaron leyes haciendo la broza callejera, incluyendo las heces animales, propiedad del municipio. De acuerdo con Catherine McNeur, la venta de «estiércol [recogido de las calles] se contaba entre las empresas más prosperas de [la urbe neoyorkina]». <sup>69</sup> Las heces recolectadas de las calles de Nueva York terminaban en subastas, donde los agricultores la compraban para usarla como fertilizante, y cuyos ingresos eran para las arcas municipales.

En ausencia de leyes que regularan la propiedad de la broza de las calles de la Ciudad de México, la excreta de perro era un bien común, le pertenecía a nadie y les pertenecía a todos. Es posible pensar en las calles urbanas de este tiempo como en un tipo de tierras comunales, las cuales ofrecían valiosas heces en lugar de leña o caza. ¿Quién recolectaba estas heces? Una vez más, es difícil precisar esta información. La única referencia respecto a este aspecto la dieron los síndicos Benito Guerra y Agustín de la Peña y Santiago en 1820. De acuerdo con su descripción, «los muchachos, mugeres, ó viejos que se ocupan en juntar, y vender la canina, podrian dedicarse á recoger los huesos [que yacen en la calle]; y toda otra substancia, que podría servir, pala la cria [de perros] propuesta

<sup>68</sup> Voekel 1992: 183-208; Pinzón Ríos 2020: 169-92.

<sup>69</sup> Traducción propia. El texto original es el siguiente: «manure ranked as one of the city's most profitable ventures» (McNeur 2014: 102).

[sic]». <sup>70</sup> En pocas palabras, la presencia de perros en la calle beneficiaba a las masas de pobres que llamaban a la Ciudad de México su hogar. Los perros defecaban y sus heces eran otra fuente de ingresos para los menesterosos y servía para alimentar la demanda de las curtidurías. Debido a que la broza no contaba con un dueño legalmente reconocido, esta era de cualquier persona que supiera como usufructuarla.

Existió otro oficio en el mundo moderno temprano hispánico el cual respalda el argumento de que los menesterosos dependían, en parte, de la presencia de perros en las calles para complementar sus ingresos. Los traperos están entre los muchos oficios pobremente registrados que existieron y que, como los recolectores de heces, necesitaban de los perros. Según el beneditino Benito Jerónimo Feijoo en *Theatro critico universal*, los traperos eran «hombres pobres, y viles, que viven de buscar trapos por las calles, cogen también los perros que pueden para desollarlos, y aprovecharse de sus pellejos». <sup>71</sup> No se sabe qué tan común era la figura de los traperos en las urbes hispanoamericanas durante el periodo colonial, pero debió de haber alguna presencia por los siguientes motivos. Al menos durante la época moderna temprana, las imprentas usaban los cueros de perro para fabricar las balas o almohadillas con las que se untaba la tinta en los moldes de letras. <sup>72</sup> De igual manera, algunos autores escribieron recomendaciones de cómo evitar el hurto de perros. Tal fue el caso de Bernardo de Montón, quien, en su libro sobre fabricación de pigmentos, *Secretos de artes liberales y mecánicas*, consideró digno de incluir instrucciones de cómo teñir de verde a los canes o una «linda maula para [prevenir la] hurta [de] perros [sic.]». <sup>73</sup> Las matanzas de perros vagabundos, en cierta forma, afectaban los intereses de los traperos, ya que los cuerpos de los canes sacrificados por los guardafaroles debían

<sup>70</sup> «Sobre matanza de perros», AHCDMX, Policía, Matanza de perros, vol. 3662, exp. 13, 10v.

<sup>71</sup> Feijoo 1781: 70.

<sup>72</sup> Pedraza García 2012: 43.

<sup>73</sup> Montón 1760: 118. De acuerdo con Gabriela Siracusano, el libro de Montón goza de amplia circulación en la América española durante el periodo colonial (Siracusano 2005: 196).

de ser puestos a las afueras del edificio del Ayuntamiento para su contabilización y, subsecuentemente, enterrados por los peones de la limpia en los terraplenes ubicados a extramuros de la ciudad.<sup>74</sup> La presencia de perros en la calle beneficiaba a los menesterosos de manera económica. Sus heces y pieles les daban a los pobres otras formas de ganarse la vida.

Como palabras concluyentes para esta sección, la reticencia del pueblo a las matanzas de perros vagabundos, observada por los síndicos, puede ser entendida también desde una faceta material. Conforme a lo declarado por las mismas autoridades, había gente de todo tipo (jóvenes, ancianos y mujeres) que se dedicaba a recoger y vender la excreta de perro a las curtidorías. Las matanzas, por su parte, representaban para los pobres la pérdida de un generador de ingresos. Otros proyectos como el expuesto por los síndicos Guerra y De la Peña sobre erigir la «cría de perros» era una forma de excluir a los menesterosos de un bien al cual siempre habían tenido acceso. Las formas de resistencia usadas por los residentes de la Ciudad de México, el lanzar insultos a los guardafaroles, evitar la muerte de los perros y causar muinas y pleitos, era otra manera de proteger sus intereses. Por último, existe la posibilidad de que los peones del servicio de la limpia también hubiesen participado en la colecta y venta de heces de perros, lo cual se aborda en el siguiente apartado.

#### **LA LIMPIA DE LA CIUDAD: LOS PEONES Y SUS INGRESOS**

Probablemente, uno de los grupos que estuvo en mayor contacto con la excreta de perro fueron los peones del servicio de la limpia. Entre sus responsabilidades, estaba el recolectar y sacar tanto los desechos tanto materiales como orgánicos de la urbe y enterrarlos a extramuros. Desafortunadamente, debido a que el servicio de la limpia no fue una corporación en sentido jurídico, como lo eran las cofradías y los gremios, no tenemos muchos documentos que hayan registrado su identidad, calidad o condición económica.<sup>75</sup> Lo que existe son varios contratos acordados entre la Junta de Policía y varios asentistas y fiadores. Estos

<sup>74</sup> Ávila González 2007: 80-81.

<sup>75</sup> Ledezma Cabrera 2014

contratos marcaban las responsabilidades de los asentistas y fiadores, así como daban algunos datos demográficos de ellos. Esto quiere decir que una de las maneras para llegar a la información que nos ocupa, la identidad y condición económica de los peones es a través del razonamiento deductivo. Al estudiar la condición socioeconómica de los asentistas y fiadores, es posible hacer un esbozo de sus subalternos, los peones. Los siguientes párrafos detallan cómo funcionaba la administración de la limpia de la Ciudad de México a finales del XVIII y principios del XIX, y da los datos demográficos de sus asentistas y fiadores para así poder llegar a algunas conclusiones sobre los peones.

Durante el siglo XVIII y principios del XIX, el Ayuntamiento era responsable de mantener limpias las calles de la ciudad. Este, a su vez, delegaba las actividades a uno de sus ramos, el de la Junta de Policía, el cual administraba tanto temas de alumbrado, empedrado, como el de la limpia.<sup>76</sup> Sin embargo, la administración de recoger día a día las inmundicias no la supervisaba la Junta directamente, ya que asignaba a un asentista para este efecto.

Particulares adquirían el asiento de la limpia mediante el proceso de remate, el cual funcionaba de la siguiente manera: un pregonero anunciaba por varios días la disponibilidad del asiento, para lo cual los interesados se presentarían con una carta estipulando su interés por ocupar el puesto, la cantidad que pretendían cobrar por sus servicios y el nombre de su(s) fiador(es). Aunque de 1716 a 1818 la mayoría de los pregoneros se identificaron como «indios ladinos» (indígenas aculturados o bilingües), no existe evidencia que hayan dado el anuncio en otro idioma que no fuese castellano (cuadro 1), lo que da un primer indicio sobre la calidad de los candidatos al asiento. El fiador, por su parte, era un individuo que se comprometía a tener el capital financiero para comprar las mulas, coches y herramientas del asentista saliente, así como hacerse cargo del asiento en caso de que el nuevo asentista falleciere, lo cual llegó a ocurrir. La Junta celebraba el remate una vez que contaba con al menos tres candidaturas. Durante el remate, los

<sup>76</sup> Ib.: 20-25.

candidatos intentaban ganar el asiento disminuyendo la cantidad que pretendían cobrar. Al final, la Junta de Policía sopesaba las ofertas de los candidatos y el estatus de sus fiadores para nombrar un nuevo asentista y celebrar un contrato de tres años. Usualmente, ganando el candidato que pedía la menor cantidad de dinero.<sup>77</sup>

**Cuadro 1. Pregoneros de la Junta de Policía<sup>78</sup>**

<i>Fechas</i>	<i>Nombre</i>	<i>Calidad</i>
1761	Hipolito Casiano	<i>Indio ladino</i>
1773	Francisco Xavier Zarate	Desconocido
1776	José Santos	<i>Indio ladino</i>
1776	Felipe de Jesús	<i>Indio ladino</i>
1780	Nicolas de la Candelaria	<i>Indio ladino</i>
1781	Desconocido	Desconocido
1787	Felipe de Jesús	<i>Indio ladino</i>
1792, 1794, 1795, 1799	José Julián de Ortega	<i>Indio ladino</i>
1804	Santiago Pedraza	<i>Indio ladino</i>
1809	Nicolas Sánchez	<i>Indio ladino</i>
1815	Desconocido	Desconocido
1818	Desconocido	Desconocido

El estatus socioeconómico declarado por los fiadores y candidatos demuestra que venían de sectores pudientes de la sociedad novohispana que, aunque contaban con gran capital financiero, no podían decir lo mismo de su capital social. Los fiadores eran usualmente dueños de negocios variados (seis), agentes menores del gobierno (cuatro) y oficiales del ejército de rango medio (dos), como se muestra en el cuadro 2. De

<sup>77</sup> Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 20, 22 bis, 26, 29, 31 bis; vol. 3241, exp. 41-42, 44, 58; vol. 3242, exp. 83, 85, 95, 106, 112, 117.

<sup>78</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, 3241, 3242.

los treinta asentistas que ocuparon el puesto entre 1773 a 1819, las profesiones más comúnmente reportadas fueron las de agente de negocios (cuatro), agentes menores del gobierno (cuatro), maestros arquitectos (tres), oficiales del ejército de rango medio (dos) y abogados (uno), expuesto en el cuadro 3. Parece que, durante periodos específicos, ciertas profesiones dominaron el control del asiento de la limpia. No parece haber existido un patrón claro de 1773 a 1790, ya que individuos de distintas profesiones ostentaron el asiento; de 1790 a 1815, los agentes de negocios y los maestros arquitectos lo ganaron con consistencia; y de 1815 a 1819, los asentistas usualmente vinieron de un pasado castrense.<sup>79</sup>

**Cuadro 2. Estatus socioeconómicos declarados por los fiadores entre 1773 y 1819<sup>80</sup>**

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Profesión u origen</i>
1773	Mariano de Arroyo	Mesonero
	Joseph Díaz y Godóz	Dueño de panadería
1776	Juan de Pastoriza	Capitán de tocineros
		Tocinero
	Joachin Delgado	Procurador
1780	José Domingo de Rosas	Procurador
	Pedro Mariano Osore Soto Mayor	Cacahuatero
	Josef Maria Rodallega	Patrón del Arte de Platería
1799	José Marques de Amarillas	Pulpero
1815	Diego Zeballos	Teniente coronel

<sup>79</sup> Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 20, 22 bis, 26, 29, 31 bis; vol. 3241, exp. 41-42, 44, 58; vol. 3242, exp. 83, 85, 95, 106, 112, 117.

<sup>80</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, 3241, 3242.

**Cuadro 3. Estatus socioeconómicos declarados por los candidatos a asentista entre 1773 y 1819<sup>81</sup>**

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Profesión u origen</i>
1773	Francisco Hurtado de Mendoza	Agente de negocios
1776	José Domingo de Rosas	Procurador
	Francisco Fuentes Murillo	Agente de negocios
1780	Manuel Laredo	Dueño de banco de herrador
	Domingo Marroquin	Agente de negocios
1781	Juan Diego Francisco de Córdova	Teniente de Alumbrado
1787	Martín Josef de Mugino	Natural de los Reinos de Castilla
	Mariano Perez de Tagle	Procurador Agente de negocios
1790	José Damián Ortiz de Castro	Maestro arquitecto
1792	Ygnacio Castera	Maestro arquitecto
	Jose Moreno y Pavia	Administrador del Alumbrado Nocturno
1799	Jose del Mazo y Aviles	Maestro arquitecto
1815	Pedro Prieto	Alférez
1819	Francisco Bustamante	Teniente coronel retirado

Otro indicio sobre la calidad de los asentistas es la cantidad de dinero que necesitaban para asumir el puesto. Parte del proceso del remate incluía que el asentista entrante comprase las mulas, coches y otras herramientas necesarias para la limpieza de la ciudad. El fiador proveía de esta inversión inicial y, aunque la cantidad varió, siempre significó un gasto considerable. José Xavier Torizes, asentista de 1780 a 1781, contaba con treinta y siete mulas, treinta y siete coches y una variedad de herramientas, cuyo valor calculaba en unos 10 316 pesos.<sup>82</sup> En un reporte escrito en 1787, la Junta de Policía estimó la cantidad necesaria

<sup>81</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, 3241, 3242.

<sup>82</sup> «Autos formados, sobre la Limpia de Calles de esta Capital en la forma que dentro se expresa», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 26, 34v-36r.

para que un asentista mantuviese unos treinta coches funcionales en 13 616 pesos.<sup>83</sup> Por último, el asentista José Rafael Morales valuaba, entre 1809 y 1813, sus sesenta mulas y variedad de herramientas (sin contar coches) en 1335 pesos.<sup>84</sup> En pocas palabras, los fiadores necesitaban un mínimo de diez mil pesos de capital líquido para poder apoyar a un candidato al asiento, cantidad considerable para la mayoría de la población.

Aunque el capital financiero siempre fue importante, este no fue el único factor considerado por la Junta de Policía a la hora de elegir a un asentista: su capital social también fue de relevancia. En 1773, la Junta desestimó la candidatura del mesonero Mariano de Arroyo, porque su fiador, Joseph de Avalos, de profesión incierta, no era «persona conocida».<sup>85</sup> Lo mismo le sucedió a Manuel del Razo en 1776 y a Joachin Casades Milans en 1781.<sup>86</sup> Uno de los casos más sobresalientes le ocurrió a Lorenzo Rodrigues y a su fiador, José Marques de Amarillas.<sup>87</sup> En 1799, la Junta de Policía recibió la candidatura de Rodrigues junto con una carta signada por Amarillas en donde se comprometía a tener la cantidad necesaria para el asiento. Es probable que el estatus social de Amarillas como pulpero haya levantado sospechas entre los miembros de la Junta sobre su capacidad para el puesto. Una vez confrontado por la Junta, Amarillas admitió no contar con el capital. También mencionó que, aunque le había otorgado la carta signada a Rodrigues, él no sabía que la iba a usar para candidatearse al asiento. Tanto Rodrigues como

<sup>83</sup> «Pedimento del Procurador gral. sobre que se ponga en arrendamiento la Limpia de calles y, el ramo de Cañerías por ser mas ventajoso á los fondos públicos», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 31 bis, 19r-20r.

<sup>84</sup> «Entrega del Asentista Dn. Rafael Morales por recision de la Contrata», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3242, exp. 112.

<sup>85</sup> «Autos fechados para el remate, y limpia de Calles de esta Capital, a que dan principio el Superior Villette de el Exmo. Señor Virrei de este Reyno», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 20.

<sup>86</sup> «Espediente sobre que se pregone para su remate la contrata de la Limpia de calles», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 22 bis; AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 26.

<sup>87</sup> Sin relación al virrey Agustín de Ahumada, marqués de las Amarillas.

Amarillas salieron bien librados de este embrollo, la Junta solo desestimó su candidatura sin imponer castigo alguno.<sup>88</sup>

En otros casos, los candidatos enfatizaban su membresía a alguna corporación para así aumentar su estatus social y, posiblemente, garantizar el asiento. En su candidatura de 1776, Juan de Pastoriza se aseguró de mencionar que él no solo era un tocinero, sino que también pertenecía a las milicias urbanas con el rango de «capitán de tocineros».<sup>89</sup> De acuerdo con Carmen Losa Contreras, las milicias urbanas, como a la que perteneció Pastoriza, fueron de principal interés para criollos y españoles adinerados que buscaban subir en la escala social u obtener el deseado fuero militar.<sup>90</sup>

Hasta el momento, el bosquejo de los asentistas y fiadores de la limpia es el de personas nominalmente españolas con gran capital financiero, pero que aún no se ubicaban dentro de los más altos peldaños de la escala social novohispana. También existe la posibilidad de que fueran de una edad relativamente avanzada. Cinco de los quince asentistas que ocuparon el cargo entre 1773 y 1818 fallecieron durante sus respectivas administraciones. Solo uno de los diecinueve fiadores (algunos asentistas tenían más de un fiador) pereció durante el mismo periodo (cuadro 4). Considerando que ni los asentistas ni los fiadores estaban involucrados en actividades físicamente extenuantes, las causas de muerte más probables fueron alguna enfermedad o edad avanzada. Es concebible que varios de los candidatos y fiadores vieran el asiento como una opción para invertir o subir en la escala social después de haber hecho una pequeña fortuna en alguna otra actividad.

<sup>88</sup> «Sobre que salga el pregon para su remate la contrata de la limpia de calles de esta Ciudad», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3242, exp. 85, 38r-45r.

<sup>89</sup> AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3240, exp. 22 bis.

<sup>90</sup> Losa Contreras 2006: 183-85, 191.

Cuadro 4. Lista de asentistas y fiadores que fallecieron durante sus respectivas administraciones<sup>91</sup>

<i>Año de deceso</i>	<i>Nombre</i>	<i>Puesto</i>
1776	Juan Antonio García de Mendieta	Asentista
1777	Joachin de Chaves	Asentista
1794	José Damián Ortiz de Castro	Asentista
1799	Jose Moreno y Pavia	Asentista
1809	José Antonio Puchaire	Fiador

A pesar de que el remate del asiento inicialmente atrajo a varios candidatos, el interés por asumir este puesto fue disminuyendo con el paso del tiempo, ya que en algunos remates solo se presentó un interesado. La razón más probable para este fenómeno es que el asiento no siempre fue un puesto remunerable. Durante el remate, la Junta y el asentista acordaban un contrato de tres años y un presupuesto. A diferencia de sus subordinados, el asentista no contaba con un salario fijo, y sus ingresos dependían de cualquier monto sobrante al final del año. El presupuesto de la limpia varió por contrato, pero no necesariamente aumentó con el paso del tiempo. El único existente para la limpia de los barrios, acordado en 1794, era de nueve mil pesos. Los gastos estimados para los barrios en el mismo año eran entre 7242 a 7539 pesos (cuadro 5). Es decir, el asentista, en la mejor de las circunstancias, obtenía un ingreso anual de entre 1461 a 1758 pesos. Lo mismo ocurrió para el casco de la ciudad. Los presupuestos para el casco fluctuaron más, pero el más bajo fue de dieciséis mil y el más alto de diecisiete mil cuatrocientos pesos entre 1790 y 1819. Los gastos estimados durante este periodo fueron de entre 13 412 y 15 348 pesos, dejando a los asentistas y fiadores del casco con un ingreso anual de entre 2052 a 2586 pesos (cuadro 6). Estas estimaciones no necesariamente reflejan la realidad de todos los casos. En 1816, el asentista Pedro Prieto solicitó a la Junta ser relevado del puesto, pues los dieciséis mil pesos asignados a él no le alcanzaban para cubrir los gastos operativos. Según Prieto, él se había

<sup>91</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, 3241, 3242.

visto en la obligación de poner mil quinientos pesos anuales de su propio bolsillo para mantener la limpia en operación.<sup>92</sup>

**Cuadro 5. Organización, ingresos y número de trabajadores para la limpia de los barrios en 1794<sup>93</sup>**

<b>El remate de la Limpia de los barrios incluía un presupuesto de \$9000 anuales</b>		
<i>Organización</i>	<i>Número de trabajadores</i>	<i>Ingresos individuales basados en 365 días laborales para los puestos administrativos y trabajadores especializados y 313 días laborales para trabajadores manuales (redondeados al peso más cercano)</i>
Asientista	1	Aproximación: 1461 a 1758 pesos por año (4-5 pesos por día)
Sobrestante Mayor	1	365 días laborales 1 peso / día (365 pesos / año)
Sobrestante de brigada	4	365 días laborales 6 reales / día (274 pesos / año)
Carretonero/ Peón	12-15	313 días laborales 2 ½ reales / día (98 pesos / año)
Barrendero del Real Palacio	1	313 días laborales 2 ½ reales / día (98 pesos / año)
<b>Trabajadores especializados para la limpia de los barrios</b>		
<i>Puesto</i>	<i>Número de trabajadores</i>	<i>Ingresos individuales (redondeados al peso más cercano)</i>
Mulero	2	365 días laborales 2 ½ reales / día (114 pesos / año)

<sup>92</sup> «Sobre que salga a la almoneda para su remate la contrata de la limpia de Calles», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3242, exp. 117, 28r-30v.

<sup>93</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, exp. 44.

<b>Gastos anuales</b>	
Bastimentos para 40 mulas	1825 pesos / año
35 piezas de herradura (4 reales por mula por mes)	210 pesos / año
Alquiler del corral para las mulas	144 pesos / año
Mantenimiento para 30 coches	2100 pesos / año
Costos de operación aproximados para la limpia de los barrios:	7242 a 7539 pesos anuales

**Cuadro 6. Organización, ingresos y número de trabajadores para la Limpia del casco entre 1790 a 1819<sup>94</sup>**

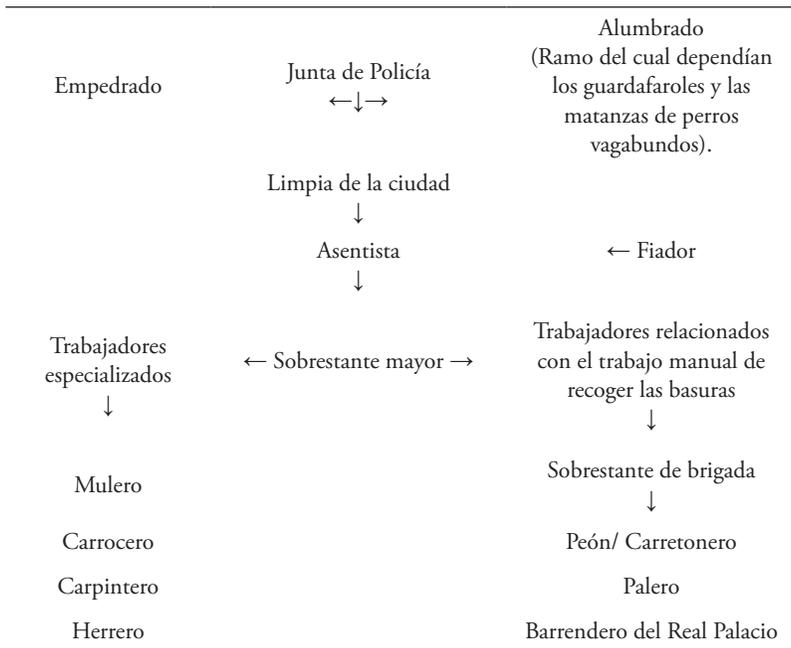
<b>El remate de la Limpia de los barrios incluía un presupuesto de 16 000 a 17 400 pesos anuales</b>		
<i>Organización</i>	<i>Número de trabajadores</i>	<i>Ingresos individuales basados en 365 días laborales para los puestos administrativos y trabajadores especializados y 313 días laborales para trabajadores manuales (redondeados al peso más cercano)</i>
Asientista	1	Aproximación: 2,052 a 2,586 pesos anuales (6-7 pesos por día)
Sobrestante Mayor	1	365 días laborales 1 peso / día (365 pesos / año)
Sobrestante de brigada	4	365 días laborales 4 reales / día (182 pesos / año)

<sup>94</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, 3241, 3242.

Carretonero/ Peón	28-40	313 días laborales Antes a 1808: 2 ½ reales / día (98 pesos / año)
		313 días laborales Después de 1808: 3 reales / día (117 pesos / año)
Palero	16	313 días laborales 2 ½ reales / día (98 peso / año)
<b>Trabajadores especializados para la limpia del casco</b>		
<i>Puesto</i>	<i>Número de trabajadores</i>	<i>Ingresos individuales (redondeados al peso más cercano)</i>
Mulero	4	365 días laborales 3 ½ reales / día (160 pesos / año)
Carrocero	2	365 días laborales 6 reales / día (274 pesos / año)
Carpintero	2	365 días laborales 5 reales / día (228 pesos / año)
Herrero	1	365 días laborales 1 peso / día (365 pesos / año)
<b>Bastimentos y herraduras para 152 mulas</b>		
Paja		1,824 pesos / año
Cebada		3,060 pesos / año
Herraduras (4 reales por mula por mes)		912 pesos / año
<b>Alquiler anual del corral para las mulas</b>		
Promedio del alquiler		200 pesos / año
Costos de operación aproximados para la limpia del casco		13 412 a 15 348 pesos anuales

El asiento no siempre fue una gran inversión, lo cual vuelve a remitir a la condición social de los participantes como un grupo de sector medio alto en aras de ascender algunos peldaños en la escala social novohispana. Tomando en cuenta que incluso los más altos puestos de la limpia no fueron los cargos más deseados dentro de la burocracia virreinal y que personas de un estatus social medio los ocuparon, es factible inferir que los puestos más ínfimos del ramo, los peones, fueron ocupados por personas provenientes de la más baja estrata de la sociedad novohispana (cuadro 7).

**Cuadro 7. División laboral de la limpia de la ciudad<sup>95</sup>**



<sup>95</sup> Autoría propia. Información obtenida de: AHCDMX. Limpieza de la ciudad. Vols. 3240, 3241, 3242.

Los registros de la limpia no cuentan con información demográfica de los peones. Sin embargo, detalles dispersos proveen datos vitales. El contrato del asiento celebrado por la Junta de Policía en 1771 incluía la siguiente cláusula: «que no hallándose indios en esta Ciudad y sus barrios, a dos reales cada día, se les darán de repartimiento». <sup>96</sup> El contrato no es explícito sobre las razones que tuvo la Junta para usar esta terminología. Una posibilidad es que el ramo asumiera que los llamados «indios extravagantes» o «forasteros» llenarían los rangos de peones. A diferencia de los «indios originarios» (la población autóctona de alguna villa o pueblo), los «indios extravagantes» no estaban obligados a pagar tributo, pero tampoco gozaban de los fueros o privilegios otorgados por la Corona a la comunidad indígena local. <sup>97</sup> Por lo tanto, la Junta pudo haber encontrado más fácil el redactar un solo reglamento para los peones sin hacer distinciones sociales.

Los cambios demográficos experimentados en Nueva España a finales del siglo XVIII también apuntan a que los llamados «indios extravagantes» formaron el grueso de las filas de peones de la limpia. De acuerdo con Sharon Bailey Glasco, entre 1772 y 1820, la Ciudad de México experimentó un *boom* demográfico liderado por una migración indígena de las áreas rurales. En este corto periodo, la población urbana de la capital pasó de 112 462 a 179 830 habitantes, un incremento que representó casi un sesenta por ciento. Aunque estos migrantes venían de diferentes estamentos, un gran número eran indígenas. Algunos de ellos huían de las crisis de subsistencia que abatieron a las zonas agrícolas durante el cambio climático experimentado a finales del siglo XVIII, mientras que otros buscaban eludir el pago de tributo, el cual había pasado de aceptar especie a ser obligatoriamente en efectivo, con las reformas fiscales impuestas por los Borbones. <sup>98</sup> Los estudios de Enriqueta Quiroz también respaldan esta teoría. Según Quiroz, varios de los recientes

<sup>96</sup> «Autos fechados sobre el remate de la Limpia de Calles de esta capital por mandato de los Señores Jueces del Juzgado de la Junta de Policía», AHCDMX. Limpieza de la ciudad, vol. 3240, exp. 15, 17v.

<sup>97</sup> Albiez-Wieck 2018: 196-98.

<sup>98</sup> Bailey Glasco 2002: 41.

migrantes rurales de finales del siglo XVIII pasaron a engrosar las filas de peones, criados y mercachifles de la Ciudad de México.<sup>99</sup> Hasta que se hagan más estudios en el tema, es prudente presumir que los peones de la limpia venían de una variedad de condiciones: españoles empobrecidos, mestizos, personas de ascendencia africana y, más que probable, indígenas recientemente desplazados.

Los peones llevaban vidas extenuantes. Su día laboral comenzaba con el despuntar de la mañana y terminaba a las 10 de la noche, con un intermedio entre las 11 de la mañana y las 2 de la tarde, el cual no es claro si usaban para descansar o para organizar la broza recogida o asistir con algún servicio en los corrales, donde se guardaban las mulas y coches de la limpia.<sup>100</sup> De acuerdo con un bando expedido por el virrey Juan Vicente de Güemes en 1790, los peones estaban obligados a recorrer las calles de la ciudad y sus barrios, y recoger todo tipo de inmundicias. Entre sus deberes estaba el mantener la limpieza de las calles, plazas y el Real Palacio; deshacerse de los cadáveres de animales que hallasen; vaciar los pozos (un tipo de tanque séptico encontrado en los patios de algunas casas); sacar todo esto de la ciudad y crear los terraplenes (montículos de tierra) que servían como el último descanso de la broza. Otro tipo de peón llamado palero, por su parte, eran responsable de remover el lodo excedente de las acequias de la ciudad.<sup>101</sup>

Las actividades de los peones representaban un estrés físico sobre sus cuerpos. La limpia contaba con dos tipos de coches para la recolección de la broza: uno para basuras (desechos sólidos) y otro para inmundicias (desechos corporales, incluyendo la excreta animal). El total de coches dependía del asentista en turno, pero en promedio se contaba con un mínimo de treinta. El número de peones empleados por coche es incierto; sin embargo, basándose en el número de peones contratados entre 1790 y 1819, parece ser que cada coche tenía de uno a dos peones. Los coches eran jalados por recuas de mulas y cada uno pesaba aproximadamente

<sup>99</sup> Quiroz 2016: 116,120.

<sup>100</sup> «[Ilegible] Aquí consta el expdte. formado sobre hacer el segundo remate de dha. limpia», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3241, exp. 42.

<sup>101</sup> AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3241, exp. 42; Dávalos 1997: 80-82.

cincuenta arrobas (575 kg), teniendo una capacidad de carga de entre ocho a diez arrobas (92 a 115 kg).<sup>102</sup> En otras palabras, un peón cargaba y descargaba pesadas cantidades de inmundicias varias veces al día, pues la capacidad de carga de un solo coche no habría sido suficiente para recolectar toda la basura de sus áreas designadas.

A cambio del sudor de su frente, los peones y paleros de la limpia recibían un ingreso diario de dos y medio reales; los peones del casco recibieron un aumento salarial de medio real en 1808, para alcanzar un total de tres reales al día (cuadros 5-6). Su ingreso semanal, tomando en cuenta que descansaban los domingos, era de unos quince a veinte reales. Por un lado, este ingreso era conmensurable con el que recibían otros trabajadores manuales en Nueva España. Peones de las áreas septentrionales del virreinato usualmente percibían de uno a dos reales diarios; en la región agrícola de Tlaxcala, el jornal era de un real al día; mientras que, en la Ciudad de México, algunos obtenían hasta tres reales diarios.<sup>103</sup> Por el otro, parece ser que sus ingresos eran insuficientes para cubrir las necesidades de una familia, vivienda y vestido. De acuerdo con los cálculos de Enriqueta Quiroz, dieciocho reales semanales era lo mismo que se gastaba en la dieta de un preso en la Ciudad de México en 1790; y era equivalente al costo diario de veinte tortillas, doscientos cincuenta gramos de carne y un puñado de legumbres, arroz, especias y hortalizas. En palabras de Quiroz, «los peones sólo eran remunerados para no morir de hambre».<sup>104</sup>

Tomando en cuenta, como esta sección buscó demostrar, que los peones de la limpia muy probablemente venían de los sectores más marginados de la sociedad novohispana, especialmente de los grupos de «indios extravagantes» recientemente desplazados del campo por los cambios climatológicos y nuevos tributos impuestos por la Corona, y que tenían un salario miserable, esto significa que la búsqueda de ingresos

<sup>102</sup> «Proyecto propuesto por el Ber. Dn. José Antonio de Alzate sobre facilitar la limpia de esta Capital», AHCDMX. Limpieza de la ciudad. vol. 3241, exp. 60, 1r-16v. Una arroba es equivalente a 11.5 kg. Véase Montané Martí 1998.

<sup>103</sup> Quiroz 2016: 178.

<sup>104</sup> Quiroz 2012: 55.

suplementarios fue una característica de su vida cotidiana. Aunque no hay evidencia tangible de que los peones hayan participado en la colecta y venta de excreta de perro a las curtidorías, esto no deja de ser una posibilidad. Mediante el proyecto de los síndicos Guerra y De la Peña, se sabe que hubo varias personas que se ganaban la vida gracias al mercado de heces de perro; y los peones de la limpia contaban con varias ventajas para también haber participado en este comercio. Su trabajo formal consistía en recoger las heces de las calles y transportarlas a las afueras de la ciudad, el lugar en donde, coincidentemente, se ubicaban gran parte de las curtidorías.

#### **CONCLUSIONES: «CADA HOMBRE ES UN REY»**

El objetivo del presente artículo fue el de explorar las razones materiales que llevaron a ciertos sectores de la población de la Ciudad de México a oponerse a las matanzas de perros vagabundos. Para hacer esto, se dio una breve semblanza de las justificaciones que presentaron las autoridades de la capital novohispana para ordenar la ejecución de decenas de miles de perros. De acuerdo con los testimonios provistos por los virreyes y síndicos, las matanzas tenían la intención de reducir los daños materiales incurridos por los perros, evitar las molestias o daños a la salud que causaban sus ladridos y salvaguardar tanto la integridad física como moral de los ciudadanos ante un ataque perruno o la exposición a sus comportamientos fisiológicos. A pesar de estas intenciones, el público no vio a las matanzas con los mismos ojos. Para ellos, el perro no era siempre una amenaza. Como los mismos síndicos hicieron notar, muchos ciudadanos consideraban a los perros vagabundos como acompañantes o animales que servían para limpiar las calles de los desechos orgánicos de otros animales. Esta disparidad de opiniones llevó a varios tipos de conflictos entre autoridades y el público en general. Los guardafaroles encargados de llevar a cabo el sacrificio de los perros muchas veces eran recibidos con insultos u obstrucciones que terminaban en «muinas y pleitos». Tal fue la resistencia de la gente que los guardafaroles amenazaron con renunciar en 1808.

En cuanto al objetivo de este artículo, los síndicos Benito Guerra y Agustín de la Peña y Santiago hicieron notar que había muchos «muchachos, mujeres y viejos» que se ganaban la vida recogiendo y vendiendo las heces de perro. Aunque los síndicos no abundaron en la situación socioeconómica de estas personas, se puede inferir que eran de una condición marginalizada debido a que el precio de la canina era menor que el de la piedra de alumbre. Es decir, lo que hayan ganado vendiendo este producto animal debió de haber sido ínfimo. Conforme a los registros, es posible que las heces de perros hubiesen sido vendidas como materia médica y, más que probable, a las curtidurías. Este tipo de relación entre menesterosos y perros fue posible gracias a que las autoridades no regularon la propiedad de la broza. En cierta manera, las calles de la ciudad servían como las tierras comunales, en donde cualquier persona podía obtener recursos para asistir en su supervivencia. Las matanzas de perros, por su parte, amenazaban a esta manera de subsistir. La ausencia de los perros significaba menos heces y disminuía los ingresos de los menesterosos. La defensa de los perros era equiparable a defender su supervivencia. Esto no quiere decir que todo aquel que hubiese atacado a los guardafaroles era para mantener a los perros vivos. Para los traperos, quienes comercializaban con las pieles de los perros, la muerte de los canes a manos de un guardafarol significaba un cuero menos, debido a que estos eran enterrados por los peones de la limpia.

Respecto al servicio de la limpia, mediante un razonamiento deductivo fue posible esbozar algunas cualidades de los peones de este servicio. En general, se podría decir que eran, igual que los menesterosos, personas marginalizadas. Muy probablemente, el grueso de los trabajadores de la limpia fue constituido por «indios extravagantes», desplazados de sus comunidades originales por cambios climatológicos y las reformas tributarias impuestas por la Casa de Borbón. Su situación en la capital se mantuvo en la precariedad por lo bajo de sus salarios. Debido a la naturaleza de su trabajo, recoger las heces de la calle y transportarla a extramuros o la zona de las curtidurías, existe la posibilidad que hayan participado en el mercado de la canina para suplementar sus ingresos.

Por último, el artículo buscó entablar un diálogo interdisciplinario, en particular con los estudios críticos animales —sin cuyos marcos teóricos el presente trabajo no habría sido posible—, y el campo de la Historia. Por un lado, el tema abordado aquí contribuye a la historia laboral. Ya en 1963, E. P. Thompson había notado la importancia que tenían los caninos en la subsistencia de los menesterosos cuando escribió: «El entendimiento se queda anonadado ante los recursos de los seres humanos para sobrevivir, recolectando excremento de perro o vendiendo pampinas [...]».<sup>105</sup> Sin embargo, este aspecto de la vida cotidiana no había sido abordado de una manera relacional tomando en cuenta al productor mismo, los perros. Por otro lado, los estudios críticos animales han enfatizado la importancia de tomar en cuenta la capacidad de los animales no humanos de afectar con su presencia, acciones o simples comportamientos biológicos a las sociedades en las que habitan. En el caso aquí presentado, la situación específica y contingente de la Ciudad de México, los métodos usados por las curtidurías y la falta de regulación de la broza convirtieron la capacidad de los perros de defecar en una facultad de generar un bien. Dicha producción, con todo lo que implicaba, llevó a un incalculable volumen de personas, cuyas identidades precisas están ausentes del registro histórico, a identificar a los perros con su propia subsistencia y confrontar a los guardafaroles y al Estado.

## BIBLIOGRAFÍA

- Albiez-Wieck, Sarah. 2018. «Translocal Agency in Colonial Societies: Categorizing and Negotiating Belonging of Indigenous Migrants in New Spain and Peru». *Geschichte und Gesellschaft*. Volumen 44, número 2: 196–222. <https://doi.org/10.13109/gege.2018.44.2.196>.
- Andrew, Louis. 1910. *Practical Tanning; a Handbook of Modern Processes, Receipts, and Suggestions for the Treatment of Hides, Skins and Pelts of Every Description, Including Various Patents Relating to Tanning, with Specifications*. Filadelfia: H. C. Baird & Co.

<sup>105</sup> Thompson 1989: 287.

- Anónimo. 1797. «Del curtir de los cueros, y en particular del método del Ciudadano Seguin, extractado de un Informe de los Ciudadanos Le Lievre y Pelletier». *Miscelanea instructiva, curiosa y agradable*. Número 9: 194-201.
- Anónimo. 1798. «Método nuevo de curtir los cueros propuesto al gobierno de Francia por el ciudadano Armand Seguin». *Semanario de agricultura y artes dirigido á los párrocos*. Número 54: 23-24.
- Anónimo. 1808. «Del modo de hacer cordovanes y tafiletes de cuero de cerdo». *Semanario de agricultura y artes dirigido á los párrocos*. Número 310: 373-375.
- Anónimo. 1809. «Modo de teñir la gamuzas de roxo como las de Levante». *Semanario económico*. Número 11: 95-96.
- Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto. 2014. «Entre costumbres y leyes: las tierras de común repartimiento en una región indígena de México, 1742-1856». *Letras Históricas*. Número 10: 39-75.
- Ávila González, Jesús Salvador. 2007. *Voces y Ladridos. Ensayo sobre los perros de la Ciudad de México, siglo XVIII y XIX*. Tesis de doctorado en Historia. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Bailey Glasco, Sharon. 2002. *A City in Disarray: Public Health, City Planning, and the Politics of Power in Late Colonial Mexico City*. Tesis de doctorado en Historia. Tucson: University of Arizona.
- Barua, Maan. 2016. «Lively Commodities and Encounter Value». *Environment and Planning D: Society and Space*. Volumen 34, número 4: 725-744. <https://doi.org/10.1177/0263775815626420>.
- Borah, Woodrow Wilson, & Sherburne Friend Cook. 1958. *Price Trends of Some Basic Commodities in Central Mexico, 1531-1570*. Berkeley: University of California Press.
- Carrada Bravo, Teodoro. 1978. «Investigación documental de la primera epidemia de rabia registrada en la república mexicana en 1709». *Salud Pública de México*. Volumen 20, número 6: 705-716.
- Chaptal, J. A. 1801. *Suplemento á la traduccion castellana de los elementos de química de J.A. Chaptal*. Traducción de Juan Manuel Munárriz. Madrid: En la imprenta de Vega y compañía, 3 vols.
- Colombier, Jean. 1786. *Instruccion para precaver la rabia, y curarla quando esta confirmada*. Traducido por Felipe López Somoza. Madrid: Imprenta Real.
- Dávalos, Marcela. 1997. *Basura e Ilustración. La Limpieza de la Ciudad de México a fines del siglo XVIII*. Ciudad de México: Instituto de Nacional de Antropología e Historia y Departamento del Distrito Federal.
- Drozd, Danuta, Przemyslaw Postawa, Tomasz Stachowiak y Dorota Nowak. 2022. «End-of-Life Management of Biodegradable Plastic Dog Poop Bags through Composting of Green Waste». *Materials*. Volumen 15, número 2869: 1-14. <https://doi.org/10.3390/ma15082869>

- Esteyneffer, Juan de. 1719. *Florilegio medicinal*. Ciudad de México: Los herederos de Juan Joseph Guillena Carrascoso.
- Exbalin Oberto, Arnaud. 2016. «“Le Grand Massacre des Chiens”». Mexico, Fin XVIIIe Siècle». *Histoire Urbaine*. Volumen 44, número 3: 107-124. <https://doi.org/10.3917/rhu.044.0107>.
- Feijoo, Benito Jerónimo. 1781. *Theatro critico universal ó discursos varios en todo genero de materias*. Madrid: Blas Román, impresor de la Real Academia de derecho español y público.
- Fernández Delgado, Miguel Ángel. 2012. *El virrey Iturrigaray y el Ayuntamiento de México en 1808*. Ciudad de México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México y Secretaría de Educación Pública.
- Fonseca, Fabián de y Carlos de Urrutia. 1845. *Historia general de la Real Hacienda. Escrita por D. Fabián de Fonseca y D. Carlos de Urrutia, por orden del virrey conde de Revillagigedo*. Ciudad de México: Vicente G. Torres.
- García Cabero, Francisco. 1792. *Adiciones al libro de instituciones de albeystería*. Madrid: En la oficina de Don Blas Román.
- Germeten, Nicole von. 2022. *The Enlightened Patrolman: Early Law Enforcement in Mexico City*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Haraway, Donna J. 2008. *When Species Meet*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Herman, Christoph. 2021. *The Critique of Commodification: Contours of a Post-Capitalist Society*. Nueva York: Oxford University Press.
- Hernández Rugerío, Alma Delia. 2014. «El régimen jurídico de las alcabalas en la época colonial». *Hechos y Derechos*. Número 21.
- Hribal, Jason. 2003. «“Animals Are Part of the Working Class”: A Challenge to Labor History». *Labor History*. Volumen 44, número 4: 435-453. <https://doi.org/10.1080/0023656032000170069>.
- Laffont, Jean Luc. 2016. «Les Chiens dans la Ville: Le Cas de Toulouse à l'époque Moderne». *Histoire Urbaine*. Volumen 47, número 3: 53-67. <https://doi.org/10.3917/rhu.047.0053>.
- Le Roux, Laurent Charles Pierre. 1786. *Disertacion acerca de la rabia*. Madrid: Imprenta de D. Josef Doblado.
- Ledezma Cabrera, Isis Clementina. 2014. *Polvo broza e inmundicias: El manejo de la basura en la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XVIII*. Tesis de licenciatura en Historia. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México.
- Losa Contreras, Carmen. 2006. «La formación de la milicia urbana en la Nueva España». *Anuario de la facultad de derecho*. Número 24: 177-214.
- McNeur, Catherine. 2014. *Taming Manhattan: Environmental Battles in the Antebellum City*. Cambridge: Harvard University Press.

- Montón, Bernardo. 1760. «Para teñir un perro de color verde». En García Lanza, José (ed.). *Secretos de artes liberales y mecánicas*. Madrid: Imprenta de Joseph García Lanza, 118.
- Montoya Paz, Jesica Nayeli. 2017. *Vida de perros en una ciudad ideal. Matanzas de perros callejeros en la Ciudad de México, 1791-1820*. Tesis de maestría en Historia. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Novísima Recopilación de las Leyes de España*. 1993. Facsímil. Madrid: Boletín Oficial del Estado.
- Payno, Manuel. 2018. *Los bandidos de Río Frio*. En Rosby, Edu (ed.). Menorca: Maison Carrée.
- Pedraza Gracia, Manuel José. 2012. «El arte de imprimir en el siglo XV y XVI: nuevas técnicas para hacer libros en una época de cambios». *Jornadas de Canto Gregoriano*. Número 15: 35-64.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. 2020. «De miasma maligno a esperanza de prevención. Percepciones olfativas de los espacios portuarios novohispanos (siglo XVIII)». En García Dupey, Élodie y Guadalupe Pinzón Ríos (eds.). *De olfato: aproximaciones a los olores en la historia de México*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica e Instituto de Investigaciones Históricas Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 169-192.
- Plenk, Joseph Jacobo. 1798. *Farmacología quirúrgica*. Traducción de Antonio Lavedan. Madrid: Imprenta Real.
- Pluche, Noël Antoine. 1757. *Espectáculo de la naturaleza*. Traducción de Estevan de Terreros y Pando. Madrid: En la oficina de Joachin Ibarra.
- Quiroz, Enriqueta. 2012. «La condición de los jornaleros dentro de la sociedad hispanoamericana: el caso de Santiago de Chile y Ciudad de México hacia 1790». En Pérez Toledo, Sonia (ed.). *Trabajo, trabajadores y participación popular*. Ciudad de México: Siglo Veintiuno, 39-60.
- Quiroz, Enriqueta. 2014. «Comer en Nueva España. Privilegios y pesares de la sociedad en el siglo XVIII». *Historia y Memoria*. Número 8: 19-58.
- Quiroz, Enriqueta. 2016. *Economía, obras públicas y trabajadores urbanos, Ciudad de México: 1687-1807*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Ritvo, Harriet. 1986. «Pride and Pedigree: The Evolution of the Victorian Dog Fancy». *Victorian Studies*. Volumen 29, número 2: 227-253.
- S. C. 1805. «Contra la abundancia de perros». *Diario económico de México*, diciembre.
- Siracusano, Gabriela. 2005. *El poder de los colores: de lo material a lo simbólico en las prácticas culturales andinas (siglos XVI-XVIII)*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

- Suárez de Peralta, Juan. 1949. *Tratado de los descubrimientos de las Indias*. En Gómez de Orozco, Federico (ed.). Ciudad de México: Secretaría de Educación Pública.
- Thompson, E. P. 1989. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Tutino, John. 2018. *Mexico City, 1808: Power, Sovereignty, and Silver in an Age of War and Revolution*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Voekel, Pamela. 1992. «Peeing on the Palace: Bodily Resistance to Bourbon Reforms in Mexico City». *Journal of Historical Sociology*. Volumen 5, número 2: 183-208. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6443.1992.tb00161.x>.
- Vos, A., C. Nunan, D. Bolles, T. Müller, A. R. Fooks, N. Tordo, & G. M. Baer. 2011. «The Occurrence of Rabies in Pre-Columbian Central America: An Historical Search». *Epidemiol. Infect.* Número 139: 1445-1452. <https://doi.org/10.1017/S0950268811001440>.

Recibido: 19 de diciembre de 2022

Aceptado: 13 de marzo de 2023



# Reseñas



Ciriza-Mendivil, Carlos D. *Naturales de una ciudad multiétnica. Vidas y dinámicas sociales de los indígenas de Quito en el siglo XVII*. Madrid: Sílex Ediciones, 2019, 424 pp.

Es ya un lugar común señalar que la aparición de la etnohistoria y la influencia del marxismo y las ciencias sociales en la década de 1960 condujeron a una renovación del estudio del pasado andino. La historiografía tradicional centrada en los personajes sobresalientes y en las gestas —conquistadora y emancipadora— cedió así su lugar de privilegio al estudio de las estructuras y los movimientos de masas, privilegiándose a partir de entonces sobre todo a la *longue durée*. Que este giro resultó sumamente fructífero es algo que hoy nadie pondría en duda; un somero examen de la bibliografía bastaría en todo caso para demostrarlo. El problema fue que este giro tuvo lugar dentro de una matriz de corte esencialista que reflejaba las categorías del sistema virreinal. Podría decirse, simplificando, que el mundo andino así concebido estaba estructurado en torno a dos grandes ejes, la dicotomía campo-ciudad y la oposición principal de indio-español. A partir de estos dos ejes surgió una serie de oposiciones binarias de oposición y conflicto, las que tendían a ordenar el pasado en función a una estructura dual, con lo andino/atemporal/rural/oral-ágrafo/resistente/lo moralmente bueno a un extremo y lo europeo-hispano/histórico/urbano/escrito-letrado/opresor/lo moralmente reprehensible en el otro. Que estas oposiciones y esta concepción dualistas gozan aún hoy de muy buena salud lo muestra el número —sorprendentemente— aún escaso de publicaciones dedicadas al estudio de lo que alguna vez se conoció como «el indio urbano», así como el hecho que Steve Stern haya podido referirse —sin que se le haga mayor objeción— a la transformación, incorporación y ascenso indígena en la sociedad colonial como «la tragedia del éxito» porque este se derivaba, «en última instancia, de la forma en que aseguraba la participación de un pueblo derrotado en su propia opresión». Afortunadamente esta tendencia viene revirtiéndose, algo de lo que dan fe diversos estudios

como los de Paul Charney, Jane Mangan, José Carlos de la Puente Luna o la compilación a cargo de Gabriela Ramos y Yanna Yannakakis, para no mencionar sino unos cuantos. El trabajo que hoy comentamos es una importante contribución a esta nueva área de estudios.

Carlos Ciriza Mendivil, un joven investigador español, analiza en este volumen «las *vidas y dinámicas sociales* de los *naturales de la ciudad* de Quito a lo largo de siglo XVII», para construir así una «historia de los “indios” que los muestre sin ambages como los sujetos activos, dinámicos, contradictorios y complejos que siempre fueron» (p. 9), lo que le permitirá «comprobar hasta qué punto los indígenas se implantaron en el espacio urbano, observar las diferencias de dinámicas y vínculos entre los indígenas y el resto de habitantes de la ciudad, y analizar las mismas diferencias al interior de la “república de indios”» (p. 12). Para ello, el autor efectuó una impresionante revisión de diversos archivos (Archivo Metropolitano de Historia de Quito, Archivo Histórico Alfredo Pareja Diezcanseco, Archivo Histórico del Banco Central, Archivo de la Curia Metropolitana de Quito, Archivo de la parroquia de San Roque y Archivo de La Compañía) y rubros documentales, en particular los protocolos notariales. A partir de este bagaje documental, Ciriza por un lado se pregunta cómo fue que los indios se «implantaron» en la ciudad, cómo se diferenciaron de los restantes habitantes de la urbe y qué diferencias se dieron también dentro de la llamada república de indios. Y, por el otro, gracias al examen de la documentación notarial, el autor cuenta la información necesaria para poder aplicar la metodología de redes sociales conjuntamente con un análisis microhistórico, lo que a su vez le permite combinar unas miradas macro y micro de la sociedad.

El libro está estructurado en tres partes que comprenden cinco capítulos. La primera parte (el capítulo I) presenta a la urbe y explora cómo llegaban los indios a la ciudad de Quito (que, no lo olvidemos, era un asentamiento nuevo) en una coyuntura particular de expansión, la cual brindó muchas oportunidades a estos migrantes; la segunda parte (capítulos II-III) muestra la dinámica de la población indígena, lo que permite ver cómo se identificaban/eran identificados los indios, y nos perfila a este grupo al mostrar las estrategias laborales, familiares y religiosas

seguidas, lo cual no implicó una ruptura total con los espacios rurales; por último, la tercera parte (capítulos IV-V) examina a dos grupos concretos, las mujeres y los caciques. El resultado es un análisis sumamente rico y sustentado, que constituye una bienvenida adición a los estudios andinos. El primer capítulo, por ejemplo, y para retomar lo que indicáramos al comenzar esta reseña, explora qué era lo que la urbe ofrecía a los hombres de los Andes. La visión tradicional solía contradictoriamente enfatizar ya el papel de la coerción en la emigración andina a partir del supuesto implícito de que la ciudad no tenía mucho que ofrecerles fuera de una mayor explotación y su (desafortunada) aculturación, ya la huida de dicha explotación. Lo que Ciriza propone, en cambio, es más bien la ciudad como un espacio de la oportunidad, o, si se prefiere, como un lugar de atracción. La economía monetaria, la oferta laboral y los salarios más altos que allí se pagaban y la mayor posibilidad subsiguiente de pagar el tributo, hacían de Quito un lugar atractivo para la población andina. Pero la ciudad era, además, el ámbito de lo legal: era allí donde se podía recurrir al protector de naturales, a los notarios y legalizar o sacar copia de documentos. Y era también, como vemos en los capítulos II y III, el lugar donde se podía ascender aprovechando las oportunidades para autonombrarse (o guardar silencio) y cambiar de hábito.

Algunos silencios hay también en este texto, como en todos. Habría sido interesante, por ejemplo, saber más acerca de qué pensaban y qué creían estos sectores. Y aún más interesante habría sido un examen de los indios nacidos en la ciudad y su papel como *passseurs*. Queda, sin embargo, claro que incluir temas como estos muy probablemente habría roto el hilo conductor del estudio. Esperemos, por ello, que el autor los aborde en futuros estudios y, mientras tanto, aprovechemos este interesante trabajo que muestra, una vez más, cómo en los Andes hay mucho por investigar, sí, pero también mucho —¿demasiado?— por reescribir.

Javier Flores Espinoza  
*Pontificia Universidad Católica del Perú*

Drinot, Paulo y Alberto Vergara (eds.). *La condena de la libertad. De Túpac Amaru II al bicentenario peruano en seis ensayos y un colofón*. Lima: Crítica, 2022, 520 pp., ilustr.

«Mi piedra y yo» se titula la fotografía de Mariano Chillihuani que sirve de portada a *La condena de la libertad*. Esta fotografía de la colección TAFOS ilustra la metáfora que sus editores Paulo Drinot y Alberto Vergara presentan, de oscilación entre la ilusión y el desencanto, como característica principal de la historia del Perú republicano. Una oscilación, que como lo plantea Cynthia McClintock en el ensayo final de este libro, nos cuestiona sobre el porqué de una confianza social «perennemente esquiva» en la historia del país (p. 493).

*La condena de la libertad* propone una mirada de larga duración a la historia republicana del Perú y recoge en el vaivén pendular de proyectos de nación, fragmentados, fallidos e inconclusos, una evocación al célebre mito griego de Sísifo, aquel en el que, a decir de sus editores, «El país parece condenado a empujar la roca de cada proyecto hasta la cima de una montaña solo para dejarla rodar de vuelta, y luego recogerla una vez más» (p. 21). Esta enorme y pesada piedra de la fotografía de Chillihuani ilustra también una visión camusiana del mito de Sísifo según la cual, ante la futilidad de su esfuerzo, reconocer el absurdo de la labor es el primer paso para adoptar la única postura lúcida posible, al rechazar toda ilusión reconfortante y anhelo de autoengaño.

Cuán embriagador es el autoengaño y cuán grande es la caída al encontrarnos de vuelta en el punto de inicio, enfrentados al cuestionamiento de sí, como país, carecemos o no, en palabras de Vergara, «de lazos ciudadanos, productivos, institucionales y morales que nos integren» (p. 459). El esfuerzo de lucidez que representan estos 7 ensayos tiene como objetivo recuperar, como lo plantea Charles Walker, las «profundas y complejas raíces históricas sobre las cuales se asienta el Perú de hoy» (p. 79).

Y como quien tira una pequeña piedra para jugar a la rayuela, este libro puede ser leído en más de un orden; incluso emprender una mirada

desde el presente a aquel mito de Sísifo y dirigirnos hacia nuestro pasado republicano más remoto. Así, el ensayo de McClintock se centra en la volatilidad del sistema de exportación peruano que, a diferencia de otros países en América Latina, experimenta a lo largo de dos siglos repetidos y vertiginosos booms económicos; ciclos de auge y caída cuyo impacto, más allá de lo económico, merman también las posibilidades de establecer partidos políticos duraderos que resistan la inestabilidad social generada por las crisis.

Vergara postula en su ensayo que el Perú ha vivido en una oscilación pendular entre la aspiración de representatividad y el deseo de ser gobernado. Resulta significativo que su capítulo concluya en julio de 2021, en uno de los extremos de esta oscilación, con la celebración de elecciones que convocaban «un ánimo representativo como no se había visto en décadas» (p. 457). Los análisis de Eduardo Dargent y Paulo Drinot enfocan a su vez la transformación política del Perú en la segunda mitad del siglo XX, desde la política de masas, hacia la participación y organización política de la década de los ochenta, como parte de complejos *procesos de cambio global* (p. 19). Dargent, para el período de 1968 a 1994, se enfrenta a la paradoja de «más Estado sin estatalidad», con un aumento de la participación política y la presencia estatal, pero con una menor efectividad de la ley.

Drinot hace particular énfasis en la compleja transformación que, entre 1919 y 1968, supone para el país la incorporación de mayores sectores de la sociedad a la vida política, como la llamada *integración* de la población indígena y el reconocimiento del derecho al sufragio de las mujeres, en contextos en los que aumenta la participación en el trabajo remunerado y el acceso a la educación superior. En ambos casos, se trata de una incorporación siempre ambivalente y forzada que Drinot analiza desde la estética y la intelectualidad, pero también desde la música popular y la literatura.

José Luis Rénique aborda ese sombrío periodo que se inicia con el fin de la Guerra con Chile hasta el fin de aquella república aristocrática de Jorge Basadre. Al igual que Natalia Sobrevilla, que analiza la desigual prosperidad del guano, ambos se enfocan en las tensiones entre centra-

lismo y federalismo, en aquella ambivalencia hacia el pasado prehispánico recogida por Cecilia Méndez en su clásico ensayo «Incas sí, indios no», y en el profundo arraigo de una tradición caudillista, siempre masculina, cuyo oropel insisten aún en recoger algunos libros de texto.

Sobrevilla cuestiona cuán falaz fue la prosperidad del guano, en función de su impacto social, para mejorar las condiciones de vida de peruanos y peruanas. La investigadora analiza la modernización que trae la bonanza guanera no solo a nivel político, sino su impacto en la abolición de la esclavitud, el trabajo remunerado, el cambio en los hábitos de consumo de las mujeres y su participación en la esfera pública, así como en la secularización de la ley. Una mirada con perspectiva de género que dialoga a la perfección con el inicio del capítulo de Walker, que cubre ese difícil periodo fundacional entre 1780 y 1840, desde la rebelión de Túpac Amaru II y la independencia hasta el fin de la Confederación Perú-Boliviana. Walker inicia su capítulo con una cita de Ella Dunbar Temple sobre «los historiadores clásicos» que presentan «un perfil casi deshumanizado [de la independencia], en el cual solo prevalecen las figuras de los caudillos epónimos y las acciones en armas culminantes» (p. 27).

A medio siglo de esta cita, Dunbar Temple reconoce aquella visión *patriarcal* y heroica del pasado de la que este libro se ha tratado de alejar. *La condena de la libertad* sienta con ello las bases para un futuro análisis sobre los liderazgos políticos de las mujeres peruanas a lo largo del periodo republicano. Reconoce con ello la necesidad de cuestionar por qué múltiples liderazgos femeninos, en diversos sectores del espectro político, han terminado en el pasado y en el presente, desconectados de una capacidad de representación efectiva del país. Desde Francisca Zubiaga, llena de agravios por su ambición política, hasta la ausencia histórica de un populismo que recurra a una figura femenina para proyectar una maternidad idealizada de la nación, la perspectiva de *longue durée* sobre la historia de género en el Perú que adelanta este libro reclama su momento.

En conclusión, *La condena de la libertad* es ciertamente una respuesta, desde el pasado peruano y su estudio, para comprender la complejidad

de múltiples elementos y procesos al interior de una sociedad multiétnica y de altísima complejidad social, en un territorio vasto y con frecuencia ajeno, y en constante diálogo con fuerzas migratorias, políticas y económicas globales. Ya sea que se lean desde el presente hacia el pasado, de inicio a fin, o simplemente en un orden aleatorio, estos 7 *ensayos* nos proponen, de conjunto, una mirada de larga duración a la realidad nacional peruana que oscila entre la formación de la república y el Perú Bicentenario.

Magally Alegre Henderson  
*Instituto Riva-Agüero*  
*Pontificia Universidad Católica del Perú*

Lacoste Adunka, Michele. *Nueva historia de la relación económica entre Chile y Perú (1822-1865). De la independencia a la guerra con España*. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2021, 194 pp.

El Centro de Estudios Bicentenario ha reconocido en esta ocasión el mérito de la autora, Michele Lacoste Adunka. Lo recuerda Manuel Llorca-Jaña en el prólogo (p. 15-16): una versión anterior ha ganado el Tercer Premio Aníbal Pinto Cruz a la mejor tesis de magíster de historia económica de Chile (2017-2018) de la Asociación Chilena de Historia Económica. En casi doscientas páginas, la obra explora las relaciones comerciales binacionales entre 1822 y 1865. La cronología identifica dos momentos mayores de esta historia común. De este modo, comienza con el reconocimiento de Chile a la independencia del Perú y termina con el inicio de la guerra que los opone a España.

No es sino la constante mirada hacia Europa que podría hacernos desconocer la importancia del tema, comenzando por el valor de ofrecer a la región una historia común. Su pertinencia queda así justificada desde las primeras páginas del libro: «Perú funcionó como el principal socio comercial de Chile en América Latina y Chile fue el principal socio comercial “extra guano” del Perú» (p. 18). Otro valor destacable se sitúa en el plano documental. El estado de las fuentes impide, para este periodo, la elaboración de secuencias a la vez detalladas y globales. Sobre este punto, la obra tiene el mérito de presentar en una serie de cuadros y gráficos la base documental del argumento. Para ello, Lacoste Adunka se apoya regularmente en la *Estadística comercial de Chile*, las memorias ministeriales presentadas a los respectivos parlamentos, otras fuentes y una bibliografía actualizada. La estrategia permite paliar, exitosamente en el caso de este estudio, el vacío documental. Por otra parte, las transiciones y las conclusiones de cada apartado se complementan con un lenguaje susceptible de interesar a un público amplio, sin que el esfuerzo de vulgarización empobrezca el análisis. La introducción (p. 17-23) propone un balance de los estudios sobre las relaciones de



ambas repúblicas durante la primera mitad del siglo XIX, avanzando la tesis principal del trabajo, a saber, el tránsito de una competencia por la hegemonía comercial en el Pacífico sur a una cooperación y complementación económica conducente a una integración sin precedentes (p. 18).

El cuerpo de la obra se estructura en cuatro capítulos cronológicos. El primer capítulo, «1822-1835. De la independencia política a la integración económica», termina con el Tratado de Amistad de Comercio y Navegación, firmado en enero de 1835. El proceso es definido como una reconfiguración económica, marcada por la búsqueda que un «marco jurídico regulatorio» entre ambas naciones (p. 25). El capítulo traza una continuidad entre las transformaciones que se operan desde fines del siglo XVIII y los primeros reglamentos republicanos de libre comercio. La estrategia informa así sobre la profundidad de las relaciones regionales más allá de la contingencia política: el circuito del trigo y la harina, producidos en las estancias chilenas y exportado en más de la mitad al Callao, es un ejemplo de esta larga duración. El capítulo confirma así, sin explicitarlo, una tesis ya reconocida: los principales polos de la monarquía hispánica en América fueron los más afectados por las guerras de independencia, lo que permitió a las economías secundarias reforzar comparativamente su desarrollo a lo largo de la primera mitad del siglo. Es en este marco que Chile, cuya economía era deficitaria durante la colonia, termina siendo acreedor del antiguo virreinato peruano (p. 47).

El segundo capítulo, «1836-1839. La disputa por la hegemonía en el Pacífico sur», se centra en el conflicto entre Chile y la Confederación, integrando las relaciones económicas a las relaciones internacionales. Al comprenderlo como un conjunto de tensiones comerciales en la región (p. 55), la autora insiste en una interpretación audaz: para el gobierno chileno, la guerra busca preservar la influencia de las exportaciones al mercado peruano, contra la incertidumbre geopolítica que representa la Confederación. Una lectura exigente puede lamentar que los pasajes sobre la guerra (p. 71-73) fueren el relato hacia sus aspectos típicamente bélicos, alejándolo de las cuestiones centrales anunciadas en el título de la obra.

El tercer capítulo, «1840-1852 de la paz a los intentos de rediseño institucional», caracteriza las relaciones postbélicas como pragmáticas

(p. 81), marcadas por la inserción de la región en los mercados internacionales, gracias a la extracción de cobre en Chile y de guano en el Perú. Es también el periodo de la irrupción de los Estados Unidos en el comercio regional, que se suma al omnipresente comercio británico y francés, principales beneficiarios de la Guerra (p. 100). Cabría aquí interrogar las consecuencias comerciales de la guerra en ambos países. La victoria intensificó en Chile el centralismo político y económico, a contracorriente del emergente norte minero, cuyo puerto Caldera permanece sometido a una política comercial concebida para beneficiar a la agricultura de los valles centrales. Por su parte, el guano dio al Perú una mayor estabilidad institucional, haciéndolo depender menos de su comercio con Chile e incluso liberando a los indígenas del tributo, pero sin que este auge elimine las tensiones entre los productores y comerciantes locales.

El cuarto capítulo, «Consolidación del modelo: 1852-1865», presenta el americanismo bajo otra perspectiva. Los estudios han encontrado en la retórica de la hermandad de las repúblicas la principal razón de la solidaridad regional frente a la ocupación española de las islas de Chíncha. Al poner en juego el comercio regional, la autora propone comprender el rechazo a la injerencia española como una voluntad de proteger las exportaciones chilenas al Perú. La autora contribuye así a dar al americanismo un material convincente.

La atención preferencial dada a Chile en el relato hace extrañar un trato equitativo a ambos países, efecto confirmado por la bibliografía y las fuentes trabajadas. Del mismo modo, la insistencia en la perspectiva nacional deja en la sombra otras formas de comprender las relaciones bilaterales. Podemos pensar, por ejemplo, en las tensiones entre una economía de cultivo y otra de extracción. Esta última irrumpe en el relato únicamente a propósito del boom del guano, sin que se sepa en detalle cómo alteró la organización económica al interior del país. Otra interrogante es el rol de las regiones implicadas en el intercambio. La resistencia de las haciendas del sur peruano y de los molineros limeños a las importaciones de trigo y harina, o la emergencia de las haciendas azucareras del norte peruano interesadas en mantener sus exportaciones

a Chile dan indicios de intereses en oposición. ¿En detrimento de qué sectores tienen lugar los intercambios peruano-chilenos? Formalizar este punto hubiera dado una mayor profundidad social y geográfica al análisis. Los pasajes sobre esta cuestión informan poco sobre las tensiones internas de la política económica en cada país. Estos puntos no desmerecen el valor de la obra, sino que invitan a nuevos desarrollos. Se trata en suma de una contribución importante a un trabajo aún en construcción, centrado en la larga historia común entre ambas naciones. A contracorriente de una lectura centrada en la exclusividad nacional o en un antagonismo implícito, la obra merece una lectura atenta, de especialistas, cierto, pero sobre todo del público en general.

Matías Sánchez Barberán  
*École des Hautes Études en Sciences Sociales - CERMA*

Marreros, Joaquín. *Homogénesis. Una historia del Movimiento Homosexual de Lima en los años 80*. Lima: Editorial Gafas Moradas, 2022, 206 pp.

Desde hace ya algunos años, la diversidad sexo-genérica forma parte de la discusión política y social peruana. En buena parte, se debe al trabajo del activismo en el país. Entre ellos, resalta el Movimiento Homosexual de Lima (MHOL) que, desde su fundación en 1982, se ha convertido en un espacio de lucha y, durante décadas, un punto de referencia para la sociedad. Este colectivo fue el primero en enfrentarse al rechazo de manera pública en Perú y es uno de los grupos más antiguos que aún siguen funcionando en Sudamérica. Actualmente, los pocos avances en favor de la comunidad LGBTIQ+ se han visto amenazados por un fuerte discurso conservador y religioso. Interesado en rebatir los prejuicios y la desinformación, Joaquín Marreros nos presenta una historia del MHOL, historia necesaria y urgente en estos tiempos.

Marreros cumple con una deuda académica con el pasado reciente de la comunidad LGBTIQ+. Si bien no se puede negar que existen estudios desde las ciencias sociales, la historiografía local ha tratado muy poco el tema de la disidencia sexual. En específico, Marreros inaugura el estudio histórico del activismo LGBT peruano. Este primer libro analiza los inicios del MHOL y es pertinente para entender las bases del activismo. Con ello, el autor se inserta en la literatura alrededor de los movimientos políticos homosexuales latinoamericanos en el siglo XX, donde los estudios se han enfocado en países como Argentina, Brasil, Colombia y México. En ese sentido, trabajos como el de Omar Encarnación, Carlos Martínez, Mario Barrón, Patricio Simonetto, Carlos Figari, Nancy Mogrovejo, entre otros, permiten entender cómo se gestaron los primeros colectivos políticos.

*Homogénesis* se centra en el MHOL de la década de 1980. El estudio se divide en cuatro capítulos; el primero de ellos tiene como finalidad comprender la relación entre el desarrollo académico-profesional de sus



integrantes y el surgimiento de su propuesta política. Así, se explica cómo Óscar Ugarteche y Roberto Miró Quesada fueron dándole forma a la primera línea de acción del MHOL. Estas primeras actividades, un tanto tímidas y anónimas, no pueden entenderse sin la influencia de pensadores como Freud, Marcuse y Foucault. Así, Marreros entiende las publicaciones en prensa del MHOL como parte del crecimiento del movimiento.

En el segundo capítulo, el autor propone que la alianza entre el MHOL y el Teatro del Sol resultó estratégica para expandir su mensaje y hacerse conocidos en Lima. Gracias a la puesta en escena de obras como «El beso de la mujer araña», no solo pudieron presentar la homosexualidad como válida, sino que también aprovecharon la oportunidad para integrar a sus filas a jóvenes interesados en promover el cambio social. Esta nueva fuerza, impregnada por la compañía teatral, dio como resultado el crecimiento de la agrupación.

El tercer capítulo examina el papel del MHOL frente a la pandemia del VIH/SIDA en el Perú. Desde 1985, los casos por esta enfermedad fueron creciendo exponencialmente y tomando un lugar en la prensa local. Marreros estudia cómo en un primer momento los integrantes del movimiento dudan en dejar sus objetivos, pero terminan por enfrentar la emergencia y el estigma sobre enfermedad. Gracias al financiamiento de la Organización Holandesa para la Cooperación Internacional (NOVIB), las acciones del MHOL tuvieron éxito, comparadas con las primeras acciones del Estado. A partir de la prevención y contención del VIH, el autor comprende que su impacto fortalece al MHOL.

Cerrando su investigación, el cuarto capítulo se ocupa de la presencia de las mujeres. Como bien señala su autor, el MHOL nació como una asociación por y para hombres, de forma que al integrar mujeres esto le da un nuevo matiz. Para esto, se examina el feminismo en los años setenta, donde no hubo espacio para el debate del lesbianismo. Así, la creación del Grupo de Autoconciencia Lésbica Feminista (GALF) marcó el despertar del activismo lésbico. Si bien en principio no tuvieron puntos en común, la influencia de la Asociación Internacional de Gays y Lesbianas (ILGA) y la crisis del sida en el Perú favorecieron la integración de mujeres en la estructura del MHOL.

Con respecto a la metodología y fuentes, el autor con gran soltura se adapta a las limitaciones del archivo tradicional, pues como todo producto de su tiempo, los archivos han dejado de lado la memoria de estas personas. Sin embargo, Marreros ha podido extraer una serie de notas de la prensa que dejaron luces de los primeros años del MHOL. Además, recurre a la historia oral que le permite entender el proceso desde la perspectiva de sus protagonistas. Con ello, aporta una mirada única, desde la intimidad de la organización.

Este libro nos invita a reflexionar sobre las vivencias LGBTIQ+ en el pasado reciente y nos permite reconocer su importancia en el desarrollo de la sociedad. Las casi inexistentes fuentes secundarias sobre esta temática permiten que algunas ideas queden en el aire. Si bien esto podría ser una debilidad del estudio, es nada más un reflejo del desinterés de la ciencia histórica por esta temática. No obstante, hay algunas preguntas que deberían quedar más claras. Si bien Marreros propone en el título y la introducción un arco temporal de una década, solo se entiende con claridad el inicio del proceso, siendo este la fundación del MHOL en 1982. Sin embargo, el autor no propone un corte final, por lo que nos preguntamos dónde finaliza la «homogénesis» del MHOL y, sobre todo, por qué. ¿Fue el VIH y el cambio de objetivos lo que da fin al primer periodo del movimiento o, quizás, fue la integración de las mujeres?

Por otra parte, el fino análisis expone la variable de la clase social en función de los primeros integrantes del MHOL; sin embargo, este no parece replicarse en el caso de su público. De hecho, es posible notar que el MHOL fue moldeando una idea del homosexual, con determinadas características como, por ejemplo, el gusto por la literatura y el teatro. ¿A quiénes habló, entonces, el MHOL? En toda la década expuesta, ¿interactúa con el mismo grupo o cambia con la expansión de sus actividades? Con su visión de la homosexualidad, este movimiento también excluye otras vivencias. ¿Es posible que esto esté relacionado con cuestiones de raza y clase? ¿Dónde quedan, entonces, las travestis, mujeres trans y maricones? Teniendo en cuenta que la visión de lo gay está conectada con los movimientos activistas norteamericanos, de los

cuales se nutre el Movimiento, no se explica a profundidad cómo el MHOL adaptó esto a su realidad.

El valioso aporte de Marreros a la historiografía peruana motiva interés por sus futuros temas de investigación, pues su mirada del pasado es una reflexión del presente. Es necesario notar que este joven académico forma parte de un grupo de historiadores que tienen una preocupación por entender el pasado de las disidencias sexuales y de género. Por eso, su estudio sobre el Movimiento Homosexual de Lima genera muchas preguntas alrededor de la comunidad LGBTIQ+ en el siglo XX. Asimismo, este trabajo nos presenta una realidad incómoda: por un lado, la necesidad de integrar la comunidad LGBTIQ+ en los estudios de historia, y, por otro, la importancia que tienen sus memorias frente a un archivo que les ha sido negado.

Giancarlo Mori Bolo  
*Pontificia Universidad Católica del Perú*

## Normas para autor@s

A. *Histórica* publica en cada número tres secciones:

1. Artículos. En esta sección se publican textos inéditos producto de investigaciones originales.
2. Notas. Incluye avances de investigación, documentos, entrevistas y notas varias.
3. Reseñas. Comentarios críticos de libros y revistas de publicación reciente.

B. Información para l@s colaborador@s de *Histórica*:

1. *Histórica* es una revista arbitrada. Todas las colaboraciones enviadas a ella para su publicación serán evaluadas por dos colegas expertos en la materia nacionales y/o internacionales, bajo el sistema de revisión doble ciego (*double-blind peer review*).
2. Los textos que no cumplan con las normas de presentación serán devueltos a sus autores.
3. Por lo general, *Histórica* no publicará documentos, salvo como apéndice (de breve extensión) de un artículo o una nota, o en casos considerados por la revista de excepcional relevancia.

C. Normas para la presentación de los originales enviados a *Histórica*:

1. Los textos deben presentarse en uno de los sistemas compatibles con Windows (de preferencia en Microsoft Word). Los artículos originales deberán ir acompañados de una sumilla que emplee entre 80 y 100 palabras, en español e inglés.
2. Los artículos, como norma general, no deben exceder las 16000 palabras; las notas, las 6000; y las reseñas, 1200. El límite de palabras incluye las notas y citas a pie de página.
3. Las citas textuales que van en el interior del texto deben estar entre comillas latinas o españolas (« ») y en redondas (no en cursivas). Las citas dentro de citas deben encerrarse entre comillas inglesas (“ ”). Las citas textuales que excedan las tres líneas deben ir fuera del texto en párrafo aparte; se deben componer a espacio simple, sin comillas y en redondas.
4. Si se desea poner de relieve alguna palabra, esta debe ir en cursivas. Las palabras de origen extranjero también serán escritas en cursivas.
5. Solo se debe citar la bibliografía que ha sido consultada directamente para la elaboración del artículo o la nota presentada. Esta debe ubicarse de manera consolidada al final del trabajo de la siguiente manera:

– Libros

a) Un autor:

Basadre, Jorge. 1968-1969. *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Universitaria, 18 vols.

b) Dos autores:

Rodríguez San Pedro, Luis E. y José Luis Sánchez Lora. 2000. *Los siglos XVI-XVII. Cultura y vida cotidiana*. Madrid: Editorial Síntesis.

- c) Editor o compilador como autor:  
Mazzotti, José Antonio (ed.). 2000. *Agencias criollas. La ambigüedad «colonial» en las letras hispanoamericanas*. Pittsburgh: Instituto Internacional de Literatura Iberoamericana, Universidad de Pittsburgh.
- d) Obra de un autor traducida o editada por otro:  
Ramírez, Susan E. 1986. *Patriarcas provinciales. La tenencia de la tierra y la economía del poder en el Perú colonial*. Traducción de Nellie Manso de Zúñiga. Madrid: Alianza Editorial.
- e) Libro en línea:  
Lynch, John. 1973. *The Spanish American Revolutions, 1808-1826*. Nueva York: Norton. <https://acortar.link/jdJTB2>
- Artículos
- a) Artículo en revista o diario:  
Pérez Barreto, Samuel. 1948. «Colabora la Agrupación Espacio. Tradición y anti-tradición». *El Comercio*. Lima, 29 de abril, edición de la tarde: 8.  
Varón, Rafael. 2006. «La escultura de Francisco Pizarro en Lima. Historia e identidad nacional». *Revista de Indias*. Núm. 236, enero-abril: 217-236.
- b) Artículo o monografía en un libro:  
Rénique, José Luis. 2007. «Benjamín Vicuña Mackenna: exilio, historia y nación». En Mc Evoy, Carmen y Ana María Stiven (eds.). *La república peregrina. Hombres de armas y letras en América del Sur, 1800-1884*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos e Instituto Francés de Estudios Andinos, 487-529.
- c) Artículo en línea:  
Suárez, Margarita. 2021. «La cortesía del despojo: la infiltración del virrey Castellar en el cabildo de Lima, 1674-1678». *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*. Núm. 41: 45-74. <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.45-74>
- Tesis  
Torrejón Muñoz, Luis Alberto. 2006. *Lima 1912. Estudio social de un motín urbano*. Tesis de licenciatura en Historia. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Página web  
Apellido, Nombre. Día mes y año. *Título del artículo de la página web*. Nombre del sitio web. URL
- Redes sociales (Facebook, Twitter, etc.)  
Nombre de la persona o grupo. [Usuario]. (Día mes y año). *Contenido de la entrada en cursiva limitado a las primeras veinte palabras incluyendo hashtags* [Descripción audiovisual]. Nombre de la Red Social. URL
6. Las referencias bibliográficas al interior del texto solo deben indicar el apellido del autor, el año de la publicación y el número de la página citada:  
Rodríguez y Sánchez 2000: 77.

En caso se trate de una obra con varios volúmenes, debe seguirse la siguiente pauta:  
Basadre 1968-1969, V: 23.

En caso se trate de manuscritos, se debe obedecer el siguiente orden: autor (si tiene), título (si tiene), fecha cierta o probable, archivo, sección, signatura, folio(s) o página(s) citados. La primera vez que se cite un documento de este tipo en una nota a pie de página, se debe colocar la referencia completa, pero las veces subsiguientes se debe colocar de manera abreviada.

7. Estas referencias deben ubicarse como notas a pie de página, numerarse correlativamente e ingresarse de manera automática (no manual). Los números de las referencias deben colocarse en superíndices y, en los casos que así se requiera, después del signo de puntuación.
8. Si los trabajos incluyesen imágenes, estas deberán contar con sus respectivos permisos de reproducción. *Histórica* no publicará aquellas que no cumplan con este requisito.

## Contenido

## ARTÍCULOS

*Dossier*

## HACIA UN PAÍS DE CIUDADES:

## URBANIZACIÓN Y POLÍTICA EN EL PERÚ CONTEMPORÁNEO

por Adrián Lerner Patrón y Matteo Stiglich

*Adrián Lerner Patrón y Matteo Stiglich*. Introducción: ¿Cómo estudiar la historia de un país de ciudades?.— *Lisa Pinley Covert*. Barriadas and Housing Policy in the Aftermath of the 1950 Cusco Earthquake.— *Lucía Luna-Victoria Indacochea*. «Una Lima para todos»: El programa de vivienda de Huaycán y la política urbana de la Izquierda Unida, 1983-1985.— *William Boose*. Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in)formalidad» y «modernidad»

—

*Arturo Luna Loranca*. Vidas armadas de desechos:

La comercialización de la excreta canina durante las masacres de perros vagabundos de la Ciudad de México, 1779-1821

## RESEÑAS

Ciriza-Mendivil, Carlos D. *Naturales de una ciudad multiétnica. Vidas y dinámicas sociales de los indígenas de Quito en el siglo XVII* (Javier Flores Espinoza).— Drinot, Paulo y Alberto Vergara (eds.). *La condena de la libertad. De Túpac Amaru II al bicentenario peruano en seis ensayos y un colofón* (Magally Alegre Henderson).— Lacoste Adunka, Michelle. *Nueva historia de la relación económica entre Chile y Perú (1822-1865). De la independencia a la guerra con España* (Matías Sánchez Barberán).— Marreros, Joaquín. *Homogénesis. Una historia del Movimiento Homosexual de Lima en los años 80* (Giancarlo Mori Bolo)

