



CASA DE LA LITERATURA PERUANA

**Evolución histórica de la infraestructura, sectores en deterioro e intervenciones de la Estación Desamparados (Siglos XVII – XXI)
-Informe de investigación-**

Equipo de Arquitectura de Casa de la Literatura Peruana

Lucía Ganoza Bogdanovich

28 de febrero del 2023

Evolución histórica de la infraestructura, sectores en deterioro e intervenciones de la Estación Desamparados (Siglos XVII – XXI)

El presente informe contiene la recopilación, sistematización de información de fuentes históricas, archivos históricos, material bibliográfico, información de planimetría de la infraestructura de Casa de la Literatura Peruana (Ex Estación Desamparados). Asimismo, se ha realizado la identificación y análisis de las modificaciones y cambios en la infraestructura del edificio. Para cumplir con estos objetivos se elaboró un esquema de trabajo, el cual se realizó en base a las tareas necesarias para el estudio histórico de la infraestructura:

1. Esquema

- I. Recopilación de fuentes históricas y/o archivos históricos y/o material bibliográfico:
 - Libros
 - Fotografías históricas
 - Planimetrías de evolución histórico
 - Fuentes grises: periódicos y revistas
 - Entrevistas: Historiadores y especialistas en el tema
- I. Sistematización análisis y procesamiento de los documentos históricos y/o archivos históricos y/o material bibliográfico:
 - Evolución histórica (SXVI- XX)
 - Inicios de la construcción 1911
 - Inauguración estación desamparados 1912
 - Sismo del 1940
- II. Recopilación de información planimetría de la evolución histórica de la infraestructura de Casa de la Literatura Peruana.
 - Proyecto de Marquina
 - Planta baja
 - Primer nivel
 - Segundo nivel

- Fachada principal
 - Sección longitudinal
 - Plano de ENAFER, 1997
 - Modificaciones del 1914 para cambio de uso a casa de la Literatura
- III. Identificación y análisis de las modificaciones o cambios en la infraestructura de Casa de la Literatura desde su creación como Ex-Estación desamparados
- Estudio evolutivo de planimetrías
 - Identificación de modificaciones

2. Recopilación de información de fuentes históricas y/o archivos históricos y/o material bibliográfico de la infraestructura Casa de la Literatura Peruana, antes Ex-Estación Desamparados.

a. Contexto urbano

Siglo XVII

- a) SANTILLANA, Tomás, VON HESSE, Milton y Ernesto ASCHER. (1982) Lima de antaño. Editorial Los Pinos: Lima

La construcción del puente de Piedra en la ciudad y el arco triunfal, “Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. La construcción del puente, el único de piedra de la ciudad, significó un hecho importante debido a que permitía mantener la conexión entre la Lima cuadrada y el barrio de San Lázaro, y por ende con el camino hacia Trujillo.”

“Sobre la primera cuadra del Jr. Áncash, la calle denominada ESPALDA DE PALACIO DE GOBIERNO, la curvada arteria es flanqueada por el Puente de Piedra o del Marqués de Montesclaros (quien lo mandó a construir a comienzos del siglo XVII) y el complejo ferroviario de Los Desamparados. Este nombre rememora la iglesia así llamada que la piedad del conde de Lemos levantó allí, entregándola al culto el 2/II/1672, y que las exigencias progresistas destruyeron el año 1938”. (p.21)

- b) Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97 - Estudios ISSN 2312-7570
Universidad Nacional de Ingeniería, Lima

En el año de 1629 el comerciante Bartolomé Calafre solicitó al cabildo este espacio para construir una capilla en honor a la virgen de Nuestra Señora de los Desamparados, de la cual era fiel devoto. El cabildo tuvo a bien aceptar la petición, como consta en el acta fechada el 13 de agosto de 1629 (...) Luego de construirse la capilla, la familia del comerciante Bartolomé Calafre continuó con el cuidado de la misma. En el año 1657, la que por entonces era la custodia de la capilla, doña Úrsula de Morales, cedió los derechos de posesión a la orden jesuita, regida entonces por el padre Francisco del Castillo.

Bajo el cuidado del padre del Castillo es que se inició la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. El templo fue construido entre 1669 y 1671, bajo la dirección del alarife Manuel Escobar. El ambicioso proyecto contempló también la construcción de una casa y convento de un claustro para los padres jesuitas, y una escuela donde se impartirían clases para los niños desamparados de la ciudad.

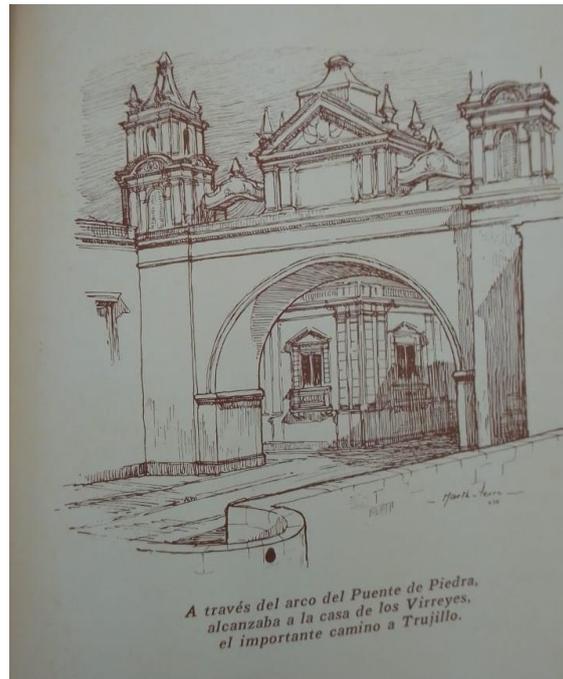
Benvenuto afirma al respecto que “junto a la iglesia, se alza la preciosa portadilla del callejón que conducía a las aulas de la latinidad que sostuvieron los jesuitas antes de su expulsión y en la que instruían gratuitamente a quinientos niños, desde el Chistus hasta retórica Latina y la Historia de las Indias. Mucho influyó para la realización de esta iglesia el apoyo brindado por el virrey Conde de Lemos, quien estuvo dispuesto a financiar buena parte de la construcción, pues era fiel devoto de la Virgen de los Desamparados.

“Crónicas y relatos que llegan a nuestro tiempo afirman que este fue un espacio que albergó una intensa actividad urbana, como muchos otros en la ciudad, donde la actividad religiosa era constante, además de ser también un espacio donde los niños transitaban para recibir las clases de latín que los padres jesuitas impartían en la escuela al lado del templo. Complementaban esta actividad las tiendas o cajones de comerciantes que estaban en uno de los bordes de este espacio público, así como el tránsito de mercaderes y ciudadanos que llegaban del Puente de Piedra y eran recibidos por la plazuela.”

- c) PRINCE, Carlos (2001) [1890] Lima Antigua – Tipos de Antaño. La Casa del Libro Viejo: Lima.

“Capilla de la Virgen de los Desamparados. - En 1680, D. Bartolomé Calafre obtuvo licencia del Virrey conde de Chinchón para labrar una capilla á la Virgen de este nombre, en el sitio que actualmente existe, instituyendo una cofradía que cuidaba de dar sepultura á los párvulos y adultos que se encontraban muertos en los campos, como igualmente a los ajusticiados. Después de su muerte, su hija doña Úrsula cedió su derecho a los regulares de la Compañía, que la ensancharon en

1685, fundando lo convento, para residencia de los que habían obtenido la profesión del cuarto voto. "(p.37)



El puente de piedra en el siglo XVII, Fuente: Libro Lima en el siglo XVII de María Antonia Durán



“El tradicional puente de Piedra, cuando aún no tenía las rejas que lo adornan actualmente. La foto refleja el instante de una época ya pasada, cuando todavía venía aperturando el espíritu añejo y conservador de una Lima lejana que solo vive ya para el recuerdo. Hace fondo uno de los balcones del antiguo Palacio.” Fuente: M. A. Durán, Libro Lima en el siglo XVII.



Arco del Puente de Piedra, 1864. Fuente: <https://www.pinterest.com/pin/105975397452123997/>, 2016.



Arco del Puente de Piedra, 186. Fuente: Archivo fotográfico de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2016.



Elevación de los bordes de la Plazuela de los Desamparados,1865

Fuente: J. Ravines Casas, La Plazuela de los Desamparados y su entorno urbano-monumental: valoración histórica de la construcción de un lugar, Revista Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97.

d) Recolección de Planos del libro: Planos de Lima 1613-1983 libro de Juan Gunther



Plano de Lima 1613



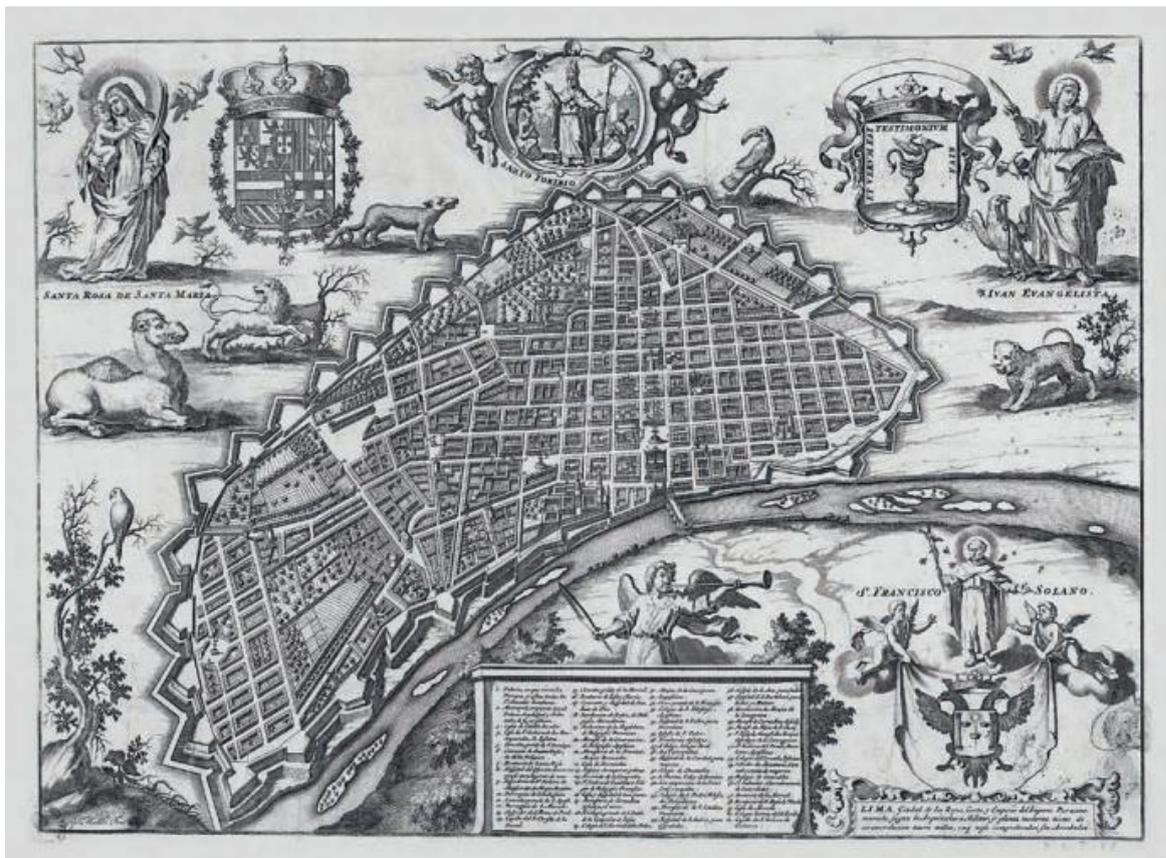
Se observa la zona de Río Rímac, el puente y lo que es hoy la plaza mayor.



Plano de Lima 1685



Se observa el Puente de Piedra y la iglesia.



Plano de Lima; por Pedro Nolasco Mere - 1687. "Lima, Ciudad de los Reyes, corte y emporio del Imperio Peruano, mirada según la Arquitectura Militar y planta moderna".

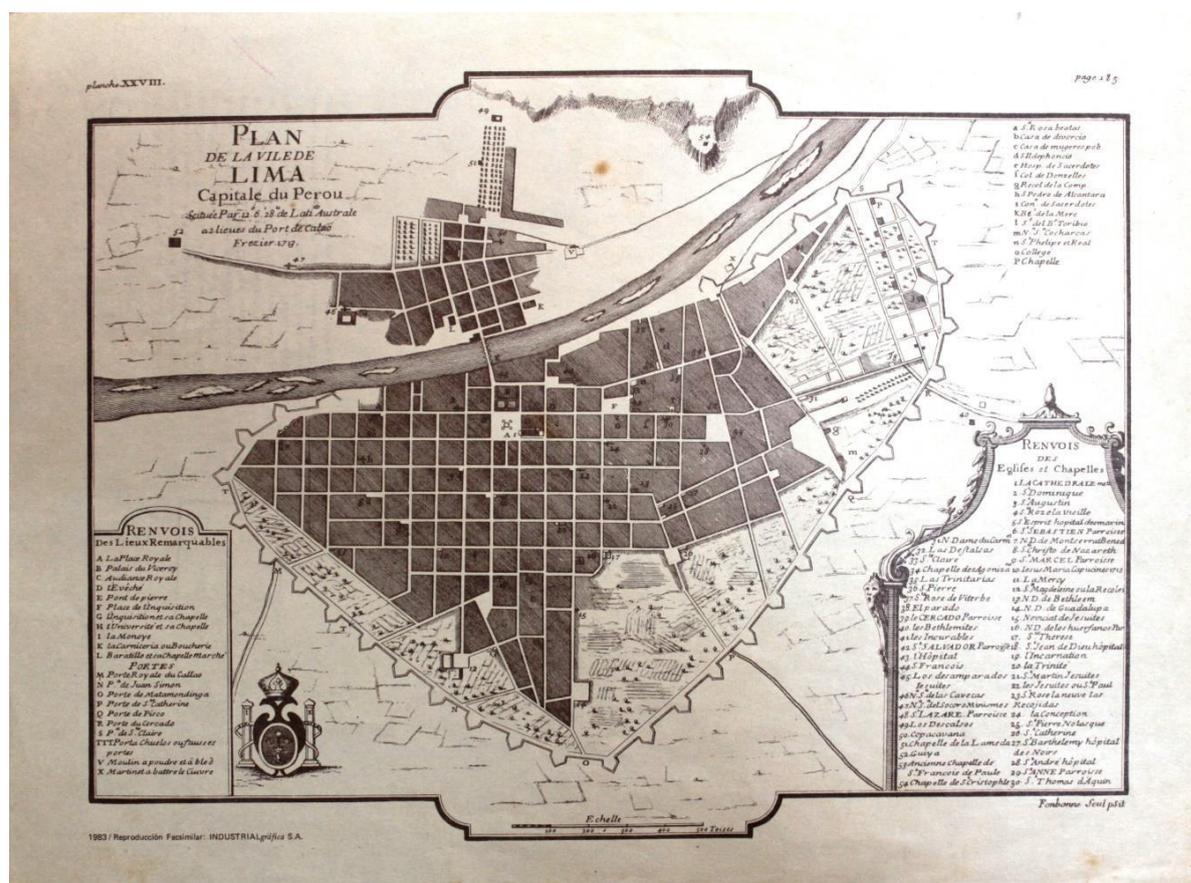
Siglo XVIII

a) Revista Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97.

“Décadas después, el ascenso de la Casa de Borbón en España pronto trajo consecuencias en el Imperio español. Los jesuitas, acusados de conspiradores contra la Corona, fueron expulsados de España y sus colonias en el año 1767, y sus bienes fueron confiscados y dados a terceros. La iglesia de los Desamparados, como bien perteneciente a esta orden, corrió la misma suerte: fue confiscada y la administración entregada a un capellán, y el convento fue repartido a terceros. Este suceso trajo como consecuencia que la iglesia quedara cerrada para el público, y recién fuese reabierta años después.”

b) PRINCE, Carlos (2001) [1890] Lima Antigua – Tipos de Antaño. La Casa del Libro Viejo: Lima.

“En 1776, con ocasión de la expulsión de los Jesuitas, se aplicó el convento é iglesia á seminario de clérigos misioneros, y en la actualidad sólo existe la capilla á cargo de un capellán”. (p.37)



Plano de 1709



Se observa la plaza mayor el puente de piedra y se marca con número 45 la zona de desamparados Jesuitas, indicando como se veía la zona con la llegada de los Jesuitas.

Siglo XIX

a) HERRERA CORNEJO, Andrés. Estampas costumbristas de Lima 1934-1937.

“La antigua Estación de Desamparados del ferrocarril que llegaba hasta Ticlio, fue construida en el gobierno de José Balta en 1870. (...) Luego, en 1908, la línea férrea se extendió hasta Huancayo. El fluido y creciente movimiento dio lugar a la remodelación del edificio de la estación.”

b) REGAL, Alberto, Historia del ferrocarril.

Se menciona sobre el terreno de la construcción.

*“Después de la expulsión de los jesuitas, la iglesia y convento se destinaron a clérigos misioneros; pero en los primeros años de la República, creemos que esos inmuebles eran de propiedad particular a **tenor de un aviso publicado en los diarios de Lima, en marzo de 1834, ofreciendo en venta al contado por el ministerio de Hacienda el local del convento de Desamparados, con excepción de la iglesia y sacristía, y que fue tasado en la suma de 99,100 pesos**” (p. 153)*

*“La construcción de la primera estación en el 1870”**La antigua Estación de Desamparados del ferrocarril que llegaba hasta Ticlio, fue **construida en el gobierno de José Balta en 1870.**”*

c) HERRERA CORNEJO, Andrés. Estampas costumbristas de Lima 1934-1937.

“Tasación realizada por el ingeniero Ricardo Rey y Basadre en marzo de 1876.

Para la edificación de Desamparados se compró los inmuebles de los siguientes propietarios: José María Sancho Dávila; Ignacia, Rosa, Julia y Carmen de Osma y Sancho Dávila; Vicente Caballero Navarrete y Tordoya.

Primer local construido en la época de Henry Meiggs. (p.154) REGAL, Alberto, Historia del ferrocarril.” Regal, Alberto, Historia del Ferrocarril.

“Durante la etapa de Independencia y la instauración de La República, la Plazuela de los Desamparados no sufrió mayores alteraciones; sin embargo, su dinámica urbana había disminuido por el cierre de la iglesia. Durante la segunda mitad del siglo XIX, se hizo evidente el inicio del declive de este espacio público. La iglesia decayó notablemente debido al abandono de las autoridades y a que el Arco del Puente de Piedra, que había sufrido los embates de los sismos y fue reparado en diversas oportunidades, desapareció definitivamente tras un incendio.”

d) Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97 - Universidad Nacional de Ingeniería, Lima

Adquisición de la casa Sancho-Dávila / Lima, mayo 9 de 1876

“Visto el presente oficio del contratista del Ferrocarril Central Trasandino, D. Enrique Meiggs, elevando dos minutas de contrato de compra-venta, firmadas, una Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. La construcción del puente, el único de piedra de la ciudad, significó un hecho importante debido a que permitía mantener la conexión entre la Lima cuadrada y el barrio de San Lázaro, y por ende con el camino hacia Trujillo. Cármen D. de Osma y Sancho-Dávila, condueñas de la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, sita en la calle de los Desamparados, de esta capital, comprendida entre los números 25 á 37 inclusive; y atendiendo á que la referida casa está comprendida en el plano que ha presentado el contratista del Ferrocarril Trasandino entre Callao, Lima y la Oroya, designando la situación y área más conveniente para erigir la estación central de Lima, de la expresada línea, que se acepta y se aprueba en todas sus partes; y constando por las minutas hallarse llanos á la venta los condueños de la referida casa de Sancho- Dávila, por la suma de 100,000 soles, acéptanse los términos de la propuesta y se resuelve: que D. Enrique Meiggs, contratista del Ferrocarril Trasandino, proceda á realizar la compra, por cuenta del Estado, de la mencionada casa de Sancho-Dávila, tomando las referidas minutas por base de la escritura pública que se extienda, en la que constarán, con la solemnidad que la ley prescribe, los términos y condiciones en ellas estipuladas.

Comuníquese a quien corresponda y regístrese. - Rúbrica de S.E.- García y García” (865). Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú, Lima: [Imprenta del Estado](#), 1876

“Habiéndose negado absolutamente los señores Navarrete, Caballero y Tordoya, que aparecen como dueños del conventillo de los Desamparados, á vender á D. Enrique Meiggs, como empresario del ferrocarril de la Oroya, el mencionado conventillo, señalado como sitio para la estación principal de pasajeros, en esta capital, del Ferrocarril Trasandino del Callao á la Oroya, sin embargo de haberseles ofrecido 200,000 soles, cantidad mayor á la de 188,000 en que ha sido valorizado por el perito tasador nombrado al efecto, y siendo de indispensable necesidad obtener ese terreno para destinarlo á ese objeto de reconocida utilidad pública, es llegado el caso de proceder con arreglo á lo prescrito en el artículo 1157 del Código de Enjuiciamiento Civil; se dispone: que se remita este expediente, que contiene todos los antecedentes de la materia, al Prefecto del Departamento, para que en el día inicie el correspondiente juicio de expropiación forzosa por causa de utilidad pública, requiriendo su celo para que termine á la brevedad posible.

Regístrese y comuníquese - Rúbrica de S.E.- García y García” (865)

24 de junio de 1876: inauguración del tráfico de pasajeros entre Callao y Lima.

Se autoriza al empresario del ferrocarril para que abra la vía que indica / Lima,
Julio 6 de 1876

“Vista la propuesta y plano adjunto presentado por el empresario del Ferrocarril Central Trasandino, en que manifiesta la necesidad de abrir una vía que cortando la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, propiedad del Estado, en el sentido de una prolongación de la calle de la Pescadería con el objeto de dar facilidad al acceso de los pasajeros á la plazoleta contigua á los salones de espera y plataforma de la estación central de los Desamparados, y de conformidad con la opinión de la Junta Central de Ingenieros, manifestada en el informe respectivo; apruébase dicha propuesta y plano respectivo; y en consecuencia, autorizase al empresario del Ferrocarril Trasandino para abrir en la casa Sancho-Dávila, la vía que propone destinada al fácil acceso del público á los salones de espera y plataforma de la estación central de los Desamparados; y atendiendo a que dicha vía solo se destina al tráfico de pasajeros del Ferrocarril Trasandino; se dispone: que el empresario, D. Enrique Meiggs, haga cerrar con una verja el acceso de ella por el lado de la calle, á fin de marcar los límites de la propiedad del Estado, de evitar con ella todo tráfico que no sea el de pasajeros, con cuyo objeto designará las horas en que las puertas estén abiertas en relación de las necesidades del servicio.

Regístrese y comuníquese - Rúbrica de S.E.- García y García” (866)

Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú,

Lima: Imprenta del Estado, 1876

e) Ferrocarril central trasandino. Sección de Callao y Lima a la Oroya. Documentos. Lima, Imprenta de "El Nacional", 1870.

"La estación para los pasajeros y sus equipajes quedará lo mismo que en el Callao, separada de la estación destinada para la carga.

La estación para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio que para ella designe el Gobierno, en la caja del río entrada para la cuadra denominada de 'Polvos Azules'. La comunicación entre la calle y las veredas de embarque se hará por medio de escaleras espaciosas, y llenará por los demás las mismas condiciones que las especificadas para la estación de pasajeros en el Callao. Si el sitio lo permite contendrá también un salón amueblado para el Directorio, con oficinas para la secretaría y el archivo; en caso contrario, dichas dependencias formarán parte de la estación destinada para la carga."

"Sobre las estaciones para pasajeros en el Callao (donde se describen las características que también deberán poseer las de Lima)"

Un salón amueblado para pasajeros de primera clase, y otros para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan;

Las boleterías necesarias con sus aparatos;

Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios; Oficina de equipajes olvidados;

Lugares escusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres;

Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase;

Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estación y su familia; Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados;

Una oficina para el Telégrafo;

Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros;

Una vereda de ochenta metros [80 m. 00] cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles; Una tornamesa de quince metros [15 m. 00] de diámetro. (p.18-19).

"Hemos elegido para las estaciones de los pasajeros (...) la caja del río en frente de la cuadra de 'Polvos Azules' en Lima. Estos sitios reúnen las mejores condiciones; son muy centrales y están situados en barrios diferentes de los de las estaciones actuales, de modo que para la circulación entre las dos poblaciones [Lima y Callao], el público tendrá la elección que más le convenga. (...) [Los sitios elegidos] son algo reducidos, pero hay que observar que estas estaciones no deben servir sino para el embarque de los pasajeros y de sus equipajes" (p.21).

[Sobre la línea ferroviaria] “(...) el camino ocupa los terrenos bajos que están al pié de la muralla, y entra por medio de un relleno en la caja del río hasta el puente. Pasa debajo del primer arco del lado de los Desamparados, y sigue todavía después la caja del río hasta el Martinete”. (p.22).

Sobre los costos de construcción (p.40)

| | |
|--|---------------------------|
| Estación para pasajeros en Lima, casa y habitaciones | 150000 soles |
| Vereda cubierta | 10000 soles |
| tornamesa grande | 10000 soles |
| tornamesas chicas | 2000 soles |
| Cobertizo para cuatro coches | 5000 soles |
| Señales y desvíos | 3000 soles |
| | Suma parcial 180000 soles |

f) Ferrocarril central trasandino. Informe del ingeniero en jefe D. Ernesto Malinowski. Sección del Callao y Lima a la Oroya, y presupuesto de la obra. Lima, Imprenta de “El Nacional”. 1869.

Ferrocarril Central

“Callao a Oroya.- La construcción de esta línea se inició en 1870, según contrato celebrado con don Enrique Meiggs. El 9 de febrero de 1871 fue entregada al tráfico público hasta Cocachacra Km. 72.4 y en mayo de 1878 hasta Chicla Km. 141, quedando suspendidos los trabajos por la guerra del Pacífico. Fue en el año 1890 que, según arreglos con los Tenedores de Bonos, la ‘Peruvian Corporation’ continuó la construcción, terminándola en La Oroya Km. 222, en enero de 1893.” (p.3) Ministerio de Fomento y Obras Públicas, Economía y reseña histórica de los ferrocarriles del Perú, Ministerio de Fomento,

Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación, 1932

“Sobre la primera cuadra del Jr. Áncash, la calle denominada ESPALDA DE PALACIO DE GOBIERNO, la curvada arteria es flanqueada por el Puente de Piedra o del Marqués de Montesclaros (quien lo mandó a construir a comienzos del siglo XVII) y el complejo ferroviario de Los Desamparados. Este nombre rememora la iglesia así llamada que la piedad del conde de Lemos levantó allí, entregándola al culto el 2/II/1672, y que las exigencias progresistas destruyeron el año 1938”. (p.21)

- g) BENVENUTTO MURRIETA, Pedro M., Quince plazuelas, una alameda y un callejón: Lima en los años de 1884 a 1887, Fragmentos de una reconstrucción basada en la tradición oral, Universidad del Pacífico, Lima, 2003 [1932]

“La plazuela de los Desamparados no es una verdadera plazuela sino más bien un ensanchamiento del puente de piedra que comienza en ella (...) Del arco del triunfo que la adornaba en años anteriores no quedan ni vestigios pues un incendio los destruyó completamente en la madrugada del domingo 10 de abril de 1879 a los cuatro días de la declaratoria de guerra a Chile”. (p. 83)

“En la plazuela hay presencia de negocios como: “Pigmeo hojalatero”, vendedor de “monitoras”, jarros y anafes, “olletas”, “chocolateras”, “porongos”, faroles, alcuzas, candiles, tacitas de ron, que fabrica en su tenducho elevado sobre las ruinas del edificio anejo al arco y que desapareció con él.

Tenducho de un cigarrero fabricante de corbatones.” (p.86)

[En la plazuela] “en donde levanta sus ruinosas torres la iglesia de N.S. de los Desamparados y San Francisco de Borja, construida magníficamente merced a la protección que dispuso a su fábrica el ascético Conde de Lemos, quien la inauguró con pompa digna de su rango apadrinando la ceremonia que bendijo don Cristóbal Quirós. Junto a la iglesia se alza la preciosa portadita del callejón que conducía a las aulas de la latinidad que sostuvieron los jesuitas antes de su expulsión y en la que instruían gratuitamente a quinientos niños, desde el Christus hasta la Retórica Latina y la Historia de las Indias.” (p.87)

“Instituciones de fin tan piadoso (...) debían tener por irónico contraste de las cosas al correr de los años, de vecino al café Maximiliano, frecuentado en las horas nocturnas por gente ‘non sancta’ (...) vibran con lascivos sonos de la marinera, las alegrías del valse vienés de Strauss o el limeño de Amézaga y las melodías de la canción de moda (...) se reúne en él todo pintoresco mundo de la hampa limeña: los badulaques y calaveras de la ciudad, las mujeres malas, sus amantes y toda esa gente ‘lechucera’ (de media noche) poco conocida de la gente seria y formal (...) Las salas de billar están más al interior y en una suerte de piso alto cuyas ventanas dan sobre la rampa de madera que del puente baja a la Estación de Desamparados” (pp.87-88).

“La vida nocturna de la plazuela queda descrita con el café ‘Maximiliano’ en donde se resume toda ella. En cuanto a la diurna la primera manifestación de actividad se encarga de darla el clérigo capellán que oficia una misa en la iglesita (...) más tarde por la rampa de la estación trafican los pasajeros del Callao; oficinistas de la Aduana cuidadosos del buen vestir como de la caligrafía inglesa con que escriben las notas oficiales y las pólizas de despacho, bañistas – hombres y mujeres que van a tonificarse en las aguas de nuestro primer puerto ‘que tiene mucho fierro’-,

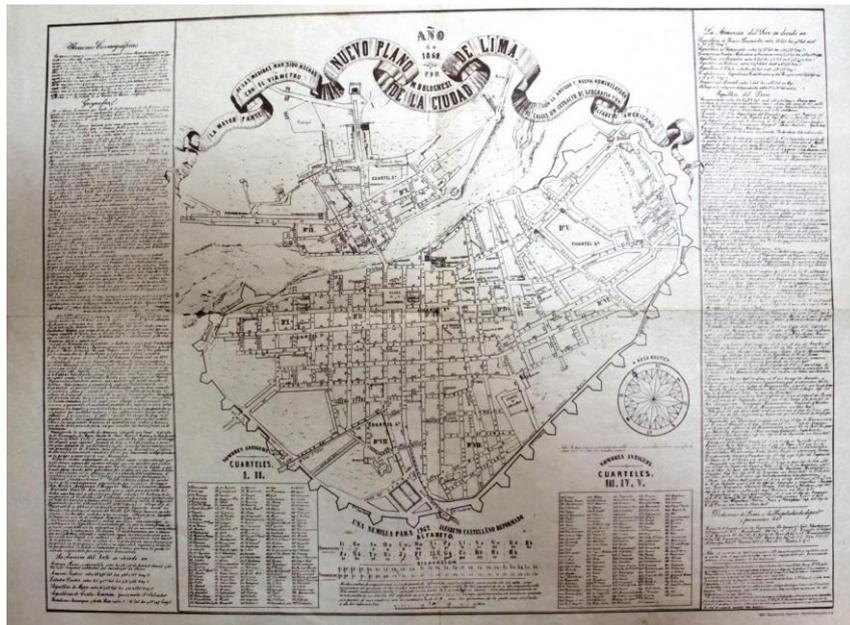
comerciantes y de vez en cuando algún ‘vaquero’ de rango que puede pagar el pasaje”. (p.91)

“La llegada a la vecina estación del trasandino de la fría región chiclina cambia completamente el aspecto de nuestra plazuela: parte del pasaje subiendo por la rampa llena Desamparados de parlanchinas pasajeras que – antes de cambiarse la polvorienta ropa del camino- van contando sus impresiones de viaje, abrumadas por el peso de las sargas de lima y granadillas que compraron en Surco y San Bartolomé, caseríos serranos – esmeraldas entre peñas-; negociantes en charqui, huevos y chalona –ataviados con lujosos ponchos de vicuña y que traen en las multicolores alforjas obsequios extraños (...)– y como nunca falta la nota triste, algunos pobres indios con su ‘apachico’ a la espalda sobre el raído poncho, el sucio ovejón cubriendo la hirsuta pelambre, llegan desde las lejanas Huancavelica y Ayacucho, custodiados por ceñudos gendarmes para su internación en la Penitenciaría Central, en donde van a purgar un abigeato fantástico e irrealizable – obra del ‘tinterillo’ bien remunerado por algún enemigo- o un crimen, que muchos de ellos, no soñaron cometer...” (pp. 92-93)

“La otra parte del pasaje, menos numerosa pero más selecta, prefiere subir por la estación –en uno de cuyos salones de primera una espléndida escultura de madera del sueco Young se ofrece a sus miradas profanas incapaces de admirarla conscientemente y van a la esquina de Pescadería a tomar un coche de plaza que los conduzca a su alojamiento. ‘Búfalo’, ‘Pata ‘e palo’, ‘Guacamayo’ [los cocheros] esperan hacer su agosto con la serrana gente”. (p.93).

Para 1887, Rastro de San Francisco era, ante todo, una calle de zapateros. También hay una chocolatería (p.266-267).”

h) VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor (2008). Lima a fines del siglo XIX. Universidad Ricardo Palma: Lima.



Plano de 1862



“La calle Desamparados se encontraba incluida en el II Cuartel, en el Barrio 1 de Lima.” Se observa Palacio de Gobierno la plaza de independencia



Calle de Palacio, 1869



Vista del Puente de Piedra y del arco a mediados del siglo XIX Fuente:
<http://magistoria.blogspot.pe/2014/?m=0>, 2016.



Vista del Puente de Piedra finales del siglo XIX, tras la desaparición del arco. Fuente: Archivo fotográfico de la Municipalidad Metropolitana de Lima, 2016.



Primera estación desamparados 1889



Antigua estación, 1889



Personas en la plaza mayor de lima. Se aprecia el antiguo palacio arzobispal, el balcón de la casa del oidor y al fondo la fachada de la estación de desamparados- 1885, Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.

Siglo XX

a) Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97 - Universidad Nacional de Ingeniería, Lima

“Trascurrida la Guerra del Pacífico, durante la etapa de ‘Restauración Nacional’, doña Jesús Iturbe de Piérola, esposa del entonces presidente Nicolás de Piérola, decidió realizar la remodelación de la Iglesia de los Desamparados. El cambio más notorio fue el reemplazo de la antigua fachada barroca por una nueva, de estilo neoclásico. (...) En las primeras décadas del siglo XX, ocurrió un hecho gravitante para el destino de este espacio público: la reedificación de Palacio de Gobierno. Este proyecto, que empezó a gestarse tras el incendio que destruyó parte de la antigua Casa de Pizarro, tuvo por principales autores a los arquitectos Jean Claude Sahut y Ricardo Malachowski, en dos etapas distintas de ejecución del proyecto. Fue la última etapa de ejecución, llevada a cabo durante el segundo gobierno del presidente Oscar R. Benavides, la que comprendía la ampliación de la manzana de Pizarro en su parte posterior. Esto significó que el espacio público de la Plazuela de los Desamparados se transforme nuevamente.

Los trabajos en la parte posterior de la Casa de Pizarro iniciaron en el año 1937 con la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. La sagrada imagen tutelar y otras reliquias que en el templo se conservaban fueron trasladadas a una nueva iglesia del mismo nombre, ubicada en la actual Av. Venezuela, donde hasta ahora conservan. En este contexto se manifestaron dos posiciones en relación al tema de la modernización de la Casa de Gobierno y la destrucción de la iglesia: una a favor, la de Martín Eduardo; y otra en contra, la de Vargas Ugarte.

Como afirma el autor, la iglesia fue finalmente demolida, y así la plazuela que acompañaba a la iglesia, junto con los demás predios que conformaban este espacio público, se convirtió en el nuevo Malecón de los Desamparados. El malecón era ahora el nuevo nexo que permitía a los transeúntes desplazarse hacia la Estación de los Desamparados, construida en el año 1870, que por aquella época lucía una nueva infraestructura diseñada por el arquitecto Rafael Marquina, inaugurada en 1912. El Malecón de los Desamparados permitía mirar nuevamente el río Rímac, como ya lo hacían los espacios públicos que se encontraban frente al damero de Pizarro, la Alameda de los Tajamares y la Alameda de Acho. Estos atentados terroristas motivaron que el antiguo Malecón de los Desamparados fuera cercado en ambos extremos a finales de la década de los 80 para impedir el libre tránsito de vehículos y peatones. Este suceso contribuyó a afianzar el uso privado de esta calle como estacionamiento particular.”

- b) SANTILLANA, Tomás, VON HESSE, Milton y Ernesto ASCHER. (1982) Lima de antaño. Editorial Los Pinos: Lima. En Tres visitas al Dameron de Pizarro – Tomás Santillana

“La segunda cuadra de Áncash, la calle RASTRO DE SAN FRANCISCO, presenta el costado del vasto edificio de tres plantas que hemos aludido al tratar de los inmuebles de la primera cuadra del Jr. Augusto Wiese (...)”

Sobre la antigua estación desamparados:

“El viejo tren de la sierra llegaba a la Estación de Desamparados, silbando desde tres calles antes, trayendo desde Huancayo a los avispados provincianos que dejaron su pueblo por las locas ilusiones que inspiraba la capital”.

“Bajaban de los vagones con sus escasas cargas, asediados por los ‘palomillas’, siempre al acecho para ‘llevarles’ las maletas o sacarles unos soles con un ‘cuentazo’”.

“La antigua Estación de Desamparados del ferrocarril que llegaba hasta Ticlio, fue construida en el gobierno de José Balta en 1870. (...) Luego, en 1908, la línea férrea se extendió hasta Huancayo. El fluido y creciente movimiento dio lugar a la remodelación del edificio de la estación.”

- c) HERRERA CORNEJO, Andrés. Estampas costumbristas de Lima 1934-1937. ORREGO, Juan Luis, Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima, 2013.

“La llegada del tren de la sierra, presentaba un pintoresco panorama en la estación. El arribo del provinciano, con la indumentaria propia de su tierra, cargando sobre sus hombros no sólo algunas prendas y comestibles, sino también sus sueños e ilusiones, con los ‘palomillas’ acechando para ofrecerles ayuda a cambio de una propina, los ambulantes pregonando sus productos, la música del organillero y su monito bailarín”.

- d) Diario El Comercio, 6-07-1937

“En la Plazuela de Desamparados iniciáronse obras de ornato urbano

Hace algunas semanas, hizo se pública la noticia de que, aprovechándose los terrenos pertenecientes al edificio de la antigua prefectura e intendencia de policía, iniciaríanse diversos trabajos de ensanchamiento y ornatos urbanos, abarcando los proyectos pertinentes un área considerable, dentro de la cual quedarían incluidos la calle Desamparados en toda su extensión, es decir, desde la esquina (...) casa prefectural y, expropiáronse las casas de la mencionada calle de Desamparados, cuyos interiores ofrecen fachadas fronterizas a la ribera del río Rímac por el lado derecho.”

“A LA VERA DEL RIO Y EN LA PLAZUELA DE DESAMPARADOS. En la tarde de ayer tuvimos ocasión de presenciar, desde el puente de piedra, los trabajos iniciales que se llevan a cabo en la Plazuela de Desamparados, de la calle Palacio hasta la Estación de Desamparados.

Posteriormente, como se sabe, efectuáronse trabajos de demolición en la parados y a lo largo de la vera derecha del río Rímac. Buen número de operarios ejecutan actualmente allí activos trabajos de demolición, tocándole el turno al edificio que ocupara el clásico y limeñísimo “Café Maximiliano”, albergue de la bohemia criolla de otros tiempos, de “calaveras” y “lechuceros cundas”. Vinculado íntimamente a la tradición capitalina, el “Maximiliano” representa la gracia nocherniega finisecular, el aire romántico y parsimonioso de la época, con mazurcas, valeses dulzones y polkas que se titulaban ora “El Huáscar”, ya “El amor de las limeñas” o “Sobre las olas”, gratos a Pepe Bonifaz, al maestro Cadenas y a Amézaga, empedernidos limeños, amantes de la noche y la diversión pintoresca.

Bajo el pico de los trabajadores han caído también parte de la planta de las aulas de latinidad sostenidas antaño por los padres jesuitas, colindante con el café y en las cuales enseñábase cursos completamente gratuitamente hasta a más de quinientos educandos.

Aun no se ha tocado la iglesia que, como se sabe, fue fabricada el año 1630 con el nombre de capilla de Virgen de los Desamparados por don Bartolomé Calafre, siendo Virrey el Conde de Chinchón. La cofradía que se instituyó allí cuidaba de dar sepultura a los párvulos y a los adultos que se encontraban muertos en el campo, y a los ajusticiados.

En 1685 pasó al poder de la Compañía de Jesús, y en 1776 fue destinada a seminario de clérigos misioneros, recibiendo a fines del siglo pasado una seria transformación arquitectónica que destruyó su prestigiosa presencia secular, desapareciendo así mismo de su interior las valiosas pinturas que, según se afirma, fueron trasladadas al museo nacional, y muchas de sus otras galas artísticas. En la iglesia de los Desamparados, al pie del altar mayor, lado de la Epístola, yace enterrado el corazón del Virrey Conde de Lemos, reedificador de la iglesia en 1669.

Por el frontis que mira hacia el río, correspondiente a las fachadas posteriores de los edificios de la calle Desamparados, también se realizan demoliciones, pudiéndose ver en la actualidad, casi totalmente destruidos los pisos más altos.

Según algunas publicaciones que se han hecho referentes a los proyectos de los ingenieros encargados de las obras de embellecimiento y ensanche del sector predicho, es casi seguro que en éstos se hallen contemplados, después de los trabajos de demolición preliminares, la ejecución de jardines y malecones con vista al río Rímac en los terrenos de la actual calle Desamparados, en toda su prolongación y anchura.”

e) Diario El Comercio 21-01-1938

Será demolida la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados

Se nos remite copia de los siguientes documentos, relacionados con el ensanche del Palacio de Gobierno, el trazo de un malecón a la orilla del río Rímac y la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados.

Lima, 18 de enero de 1938

“Monseñor doctor don Pedro Pascual Farfán, Arzobispo de la Arquidiócesis de Lima. Ciudad.

Monseñor:

En el plan del Poder Ejecutivo para reedificar el Palacio de Gobierno y para trazar un malecón sobre el río Rímac que limite, embelleciendo el lugar, el lado Norte de ese Palacio, se ha considerado la posibilidad aconsejada por estas exigencias de progreso y ornato, de demoler la antigua Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados.

Sabe Monseñor que la ubicación de este Templo, estorbando el acceso de la estrecha calle de los Desamparados al Puente de Piedra, único medio de enlace del centro de la ciudad con el populoso barrio del Rímac, es ya inconciliable con las necesidades urbanas. Monseñor sabe, también, que ese Templo carece de todo merecimiento artístico: que el estilo de su fachada actual no respetó el carácter de su arquitectura originaria; y que, por los defectos propios de ésta, agravados con los años, la construcción amenaza ruina irremediable.

Hay así un conjunto de razones de orden material que coordinadas con los propósitos de obvia conveniencia general ya señalados sustentan el proyecto del Poder Ejecutivo para ampliar el edificio del Palacio de Gobierno hasta el borde del Malecón que unirá la Estación del Ferrocarril Central con el Puente de Piedra.

A fin de llevar adelante la ejecución de este proyecto, el Supremo Gobierno, deferente a las atribuciones del Primado de la Iglesia Peruana sobre los establecimientos religiosos sometidos a su autoridad, ha querido solicitar, por mi intermedio, la aceptación de Monseñor respecto de la demolición puntualizada.

No es la primera vez que la acelerada evolución de Lima impone, entre otras apremiantes soluciones, la de destruir edificios, como el de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, destinados al Culto Católico y ligados a los recuerdos y a las tradiciones piadosas de la Capital. La ampliación del Palacio Legislativo determinó la demolición de la Iglesia de la Caridad; y más tarde la regularización de la calle Santa Clara y la apertura de la Avenida de El Progreso (hoy Uruguay),

obligaron a demoler en parte el Templo de Santa Clara y la Iglesia de Belén en su totalidad.

Al pedir la venia de Monseñor para la demolición del Templo de Nuestra Señora de los Desamparados, el Supremo Gobierno, obediente a su convencida orientación que traduce el acendrado sentimiento de la nacionalidad, propicia a fortalecer la cruzada por la fe y por la moralización que tan fervorosamente ejecuta el Episcopado y el Clero del Perú. Ofrece a Monseñor erigir con fondos fiscales el Templo que deberá dedicarse a la advocación y a las especiales ceremonias del Culto, realizadas hasta hoy en la Iglesia próxima a desaparecer.

Monseñor concordará, sin duda, con el pensamiento del Gobierno acerca de construir el nuevo Templo en alguna de las modernas zonas de la Capital, de densa población obrera, carentes en la actualidad de un establecimiento desde el cual deben irradiar los preciosos auxilios de nuestra Religión; zona que Monseñor habrá de señalar con el reconocido acierto de su infatigable celo pastoral.

Al mismo tiempo, el Supremo Gobierno ofrece construir a su costo, en el nuevo Templo, un recinto apropiado para la sepultura de los restos del venerable padre Francisco del Castillo y del corazón del Virrey Conde de Lemos, hoy yacentes en el Templo de Nuestra Señora de los Desamparados. Toca a Monseñor proveer el depósito provisional de unos y de otro; y al de las imágenes y demás objetos del Culto existentes en dicha Iglesia, en el lugar o lugares sagrados que Monseñor tenga a bien designar, hasta que concluida la edificación del nuevo Templo él pueda acoger definitivamente los legados de la fe, de la piedad y de la tradición limeñas que hoy guardan las bóvedas de la vieja Iglesia. Así su desaparición material no impedirá la perduración de los fines religiosos y de los recuerdos históricos vinculados a ella.

Tengo la honra de expresar a Monseñor los sentimientos de mi más respetuosa y elevada consideración.

Diomedes Arias Schreiber Ministro de Justicia y Culto

Lima, 19 de enero de 1938

“Señor Ministro de Estado en la Cartera de Justicia y Culto. S.M.

Por su apreciable comunicación del 18 de los corrientes se sirve usted manifestarme, en nombre del Supremo Gobierno, que, en el plan del Poder Ejecutivo para reedificar el Palacio de Gobierno y para trazar un malecón sobre el río Rímac que limite, embelleciendo el lugar, el lado Norte de ese Palacio, se ha considerado la posibilidad aconsejada por estas exigencias de progreso y ornato, de demoler la antigua Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados; y que ofrece erigir con fondos fiscales el templo q' deberá dedicarse a la misma advocación y a las especiales ceremonias del culto, realizadas hasta hoy en la

Iglesia próxima a desaparecer, construyendo, también a su costo dentro del nuevo templo, un recinto apropiado para la sepultura de los restos del V. Padre Francisco del Castillo y del corazón del Virrey Conde de Lemos, que yacen en el templo de Desamparados.

Examinadas atentamente las razones apuntadas por Ud., señor Ministro, el Arzobispado no puede oponer dificultades a los trabajos emprendidos por el Supremo Gobierno, tanto más, cuanto no se trata, si bien se mira, sino de cambio de ubicación de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, como en nombre del Supremo Gobierno lo expresa Ud. en la comunicación que contesto.

En tal virtud y de acuerdo con las disposiciones canónicas del caso, consentimos la demolición indicada, y para proveer al depósito provisional de los restos venerandos del P. del Castillo y del corazón del Conde de Lemos y las imágenes del culto, nombramos una comisión en la fecha, según decreto adjunto, que se encargará de la custodia y conservación de todo lo indicado, hasta su definitiva colocación en el nuevo templo.

Hago presente, además, que desde la fecha señalo como lugar del nuevo templo de Nuestra Señora de los Desamparados, el terreno designado para el templo parroquial del barrio Chacra Colorada, de población compacta.

Queda así cumplido, señor Ministro, el deseo del Supremo Gobierno.

Pedro Pascual Arzobispo de Lima

f) La Lima que se fue. Cómo ha cambiado Lima, de Juan Francisco Pazos Varela

(...) La iglesia de los Desamparados, que en su origen fue una modesta capilla que levantó con sus manos el venerable jesuita Padre Castillo para convertir al cristianismo a los infelices negros, que amarrados con cadenas sujetos en postes y traídos por crueles negreros del Congo, de Mozambique, etc., se vendían al mejor postor en el Mercado de Esclavos, lugar que años después ocupó el templo y el convento anexo.

La fachada que en el fotograbado se ve, fue la que construyeron los PP. Jesuitas, reformada en 1896 por la administración Piérola: cuando ya no existía. Lo q' también se ve en el fotograbado es la entrada principal del convento demolida, al demoler el Arco [del Puente de Piedra], y que fue sustituida por un salón. "El Maximiliano", célebre por las broncas nocturnas de gente alegre. Ese mismo salón fue demolido y en su lugar se construyó una rampa que unió el Puente con la Estación del Ferrocarril a la Oroya y al Callao.

Todo esto ha desaparecido: Arco, templo, convento, salón y rampa. Y en su lugar hoy se fabrica un malecón que permitirá lucir la fachada de Palacio de Gobierno

Dirección de los Anales de las obras públicas del Perú 1913.” Diario El Comercio, 5-06-1938

g) Dirección de los Anales de la Obras Públicas del Perú Año 1913

Se pide la clausura de las puertas que comunican con las estaciones de Viterbo y Monserrate (Lima, 19 de noviembre de 1912) (pp.174-179)

“Al terminarse de construir el muro de la canalización del río Rímac entre el puente de Piedra y Balta, el terreno sobrante, propiedad de la Peruvian Corporation, sería destinado a ramadas para coches y desvíos y plataformas útiles para el despacho de los trenes. Sin embargo, las casas colindantes a las estaciones colindantes de Desamparados y Viterbo poseían una falsa puerta que daba hacia esos terrenos, por lo que la Peruvian solicita que se clausuren dichos accesos. A pesar de la oposición de la Beneficencia y de los propietarios de las casas hacia el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, se declara sin lugar a las demandas, y se accede a la petición.”

“Sobre la canalización del río Rímac – Mensura del terreno cedido a la Peruvian Corporation (pp. 383- 384).

Precio de los terrenos en la margen izquierda Desamparados = 6000 Lp.

Promedio del valor del terreno en la margen izquierda = 2414 Lp.

h) Informe de José Voto Bernales, del 31-12-12

Dirección de los Anales de la Obras Públicas del Perú Año 1912 (Publicado en 1918)

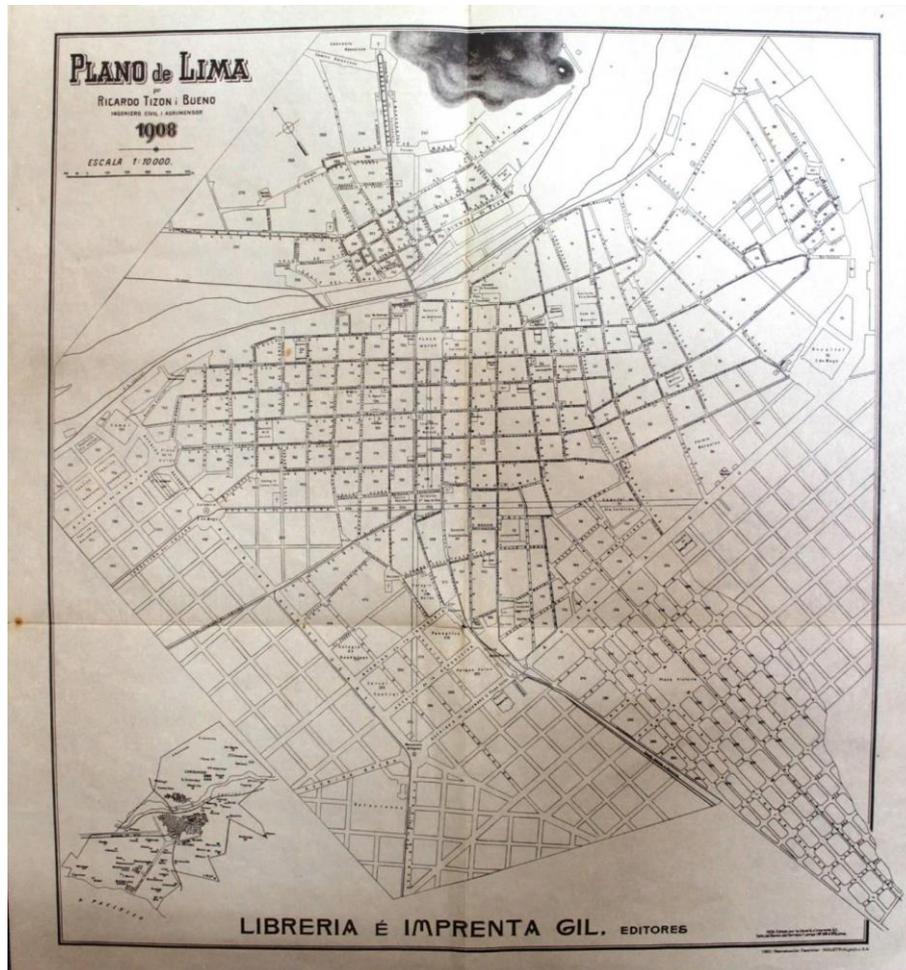
Sobre el puente Trujillo

[Sobre la primera vez que fue a Lima] “Llegamos a Desamparados antes de las 12 del día y cuando bajamos yo me quedé asombrado al ver todas esas cosas en Lima. ¡Tremendo puente más feo que hay cerca de Desamparados!”

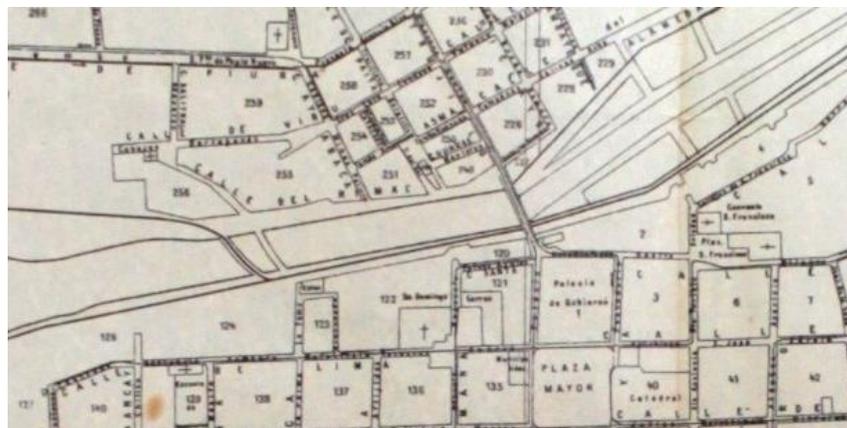
i) Testimonio aproximado de 1908. MATOS MAR, José y Jorge A. CARBAJAL (1974) Erasmo un yanacon en el valle de Chancay. Instituto de Estudios peruanos: Lima. (p. 34)

[Sobre la segunda vez que fue a Lima] “Yo tenía muchos deseos de conocer el Parque de la Exposición porque me habían dicho que allí había bastantes animales de todas partes. Así que me fui no más; en ese momento tenía S/. 2.80 y como el pasaje costaba S/. 0.45 pensé que me iba a sobrar plata. (...) Más o menos a las 11

de la mañana salí del Parque y en la puerta me estaba esperando el hermano de mi cuñada. De allí nos hemos ido directamente a Desamparados para tomar el tren de regreso a Ancón. Cuando llegué a mi casa todavía tenía un sol con veinte centavos.”



Plano de 1908

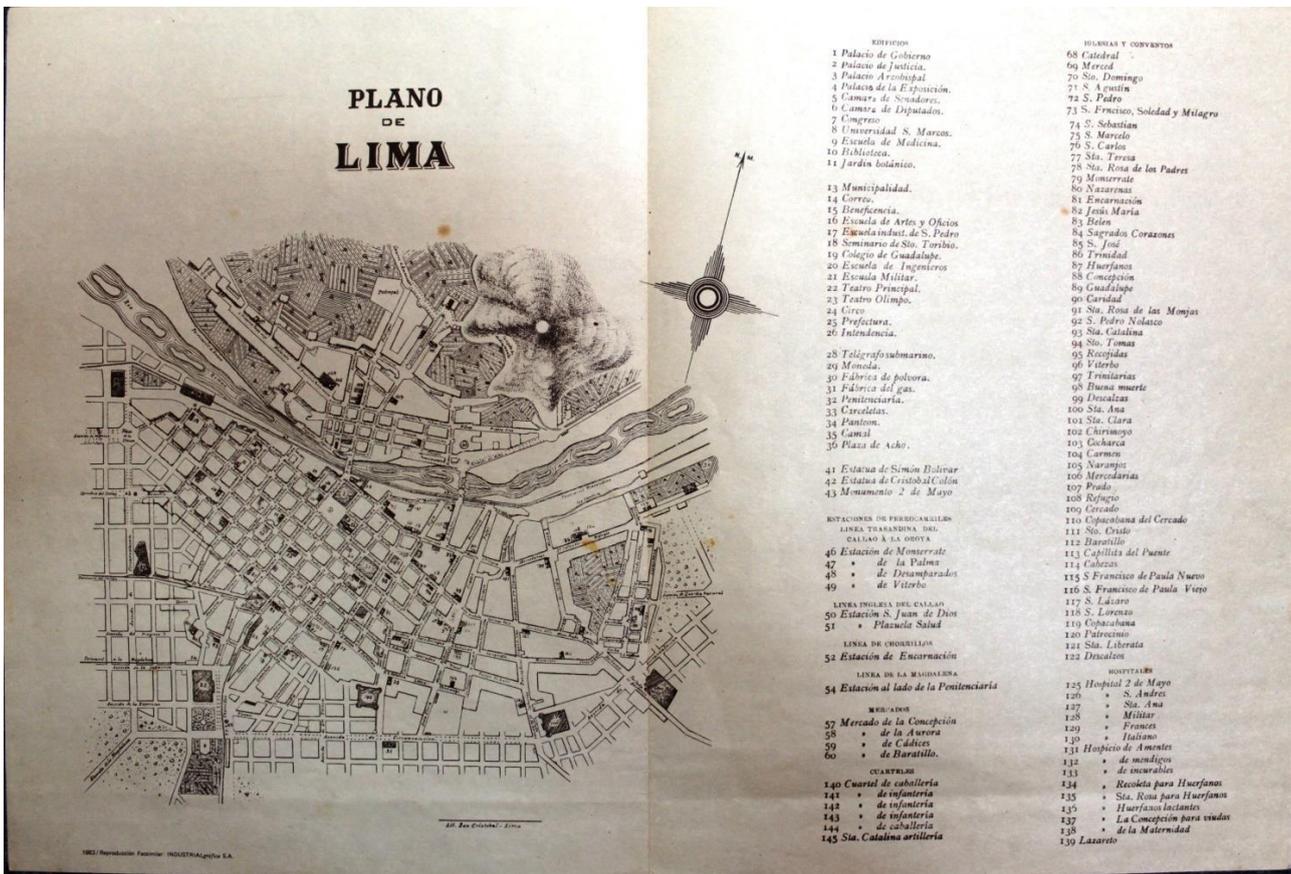




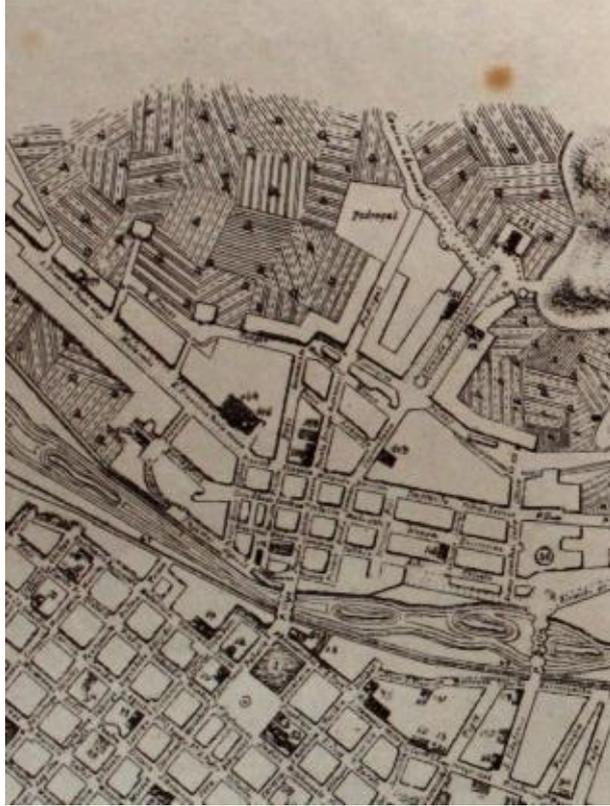
Plano de 1924



Recorte de zona Desamparados en el 1924



Plano del 1983



Evolución de la zona Desamparados 1983

LA NUEVA ESTACIÓN

En 1910 se inicia la tramitación y construcción del actual edificio, de tres pisos.

a) REGAL, Alberto, Historia del ferrocarril

“Comprende salones de espera para los pasajeros de 1° y 2° clase, servicios higiénicos, boleterías, y el piso alto está destinado a oficinas del ferrocarril y de la Peruvian Corporation.”

“Por la parte posterior la estación avanza hasta el muro de la ribera del Rímac, y sus pisos quedan al nivel de los andenes que se extienden a todo lo largo de este frente del edificio” (p.154)

b) GARCÍA BRYCE, José (1980), "La arquitectura en el Virreinato y la República".
En: Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima.

“La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería. Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por la secuencia de los espacios

colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase” (124)

“La tienda Oechsle y la estación de Desamparados formaron parte de un pequeño grupo de obras de esta década en las que se dejó de lado los materiales tradicionales de construcción limeños (adobe, telares de quincha) y se adoptó materiales y métodos modernos de construcción (estructuras de hierro y de concreto armado, tabiques de ladrillo, telares de malla metálica y cemento), adelantándose así a la transformación de la construcción que se operó en la década 1920-1930.” (125)

c) ORREGO, Juan Luis, Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima, 2013

Estación de Desamparados

“Este edificio fue diseñado por el arquitecto Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario.

La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chacacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.” (p.133)

d) Diario La Prensa 22-09-12

“La nueva estación de Desamparados”

Será inaugurada esta tarde en fiesta sencilla, la magnífica estación que la Peruvian Corporation ha hecho construir en el lugar que ocupaba la vieja estación de Desamparados, destruida en buena hora por un incendio. La nueva estación será

sin duda una de las mejores de su género para este lado de América del Sur, pues para su construcción se ha consultado no sólo la comodidad de los pasajeros, sino que se ha hecho derroche de elegancia en ella.

La magnitud de los negocios del ferrocarril Central y la importancia de nuestra ciudad, reclamaban siempre una estación como ésta, que llenará ampliamente las necesidades de Lima.

Pero el mejor éxito de estos trabajos, han sido incansables vigilantes ellos, el señor Morkill, gerente de la Peruvian Corporation y Mr. Feehan, gerente del Ferrocarril Central del Perú.

A esta obra se dio comienzo, con gran empeño y actividad, en octubre de 1911. Los planos fueron hechos por el reputado arquitecto, señor Rafael Marquina, y acusan la verdadera competencia de este profesional, pues el edificio no puede ser mejor dotado de comodidades ni con las oficinas mejor dispuestas.

Toda la obra está hecha de fuertes columnas de cemento armado. Entre estas, formando las paredes, hay telares de ladrillos huecos. Los techos, son, también, de cemento armado.

Las puertas y ventanas, recias y vistosas, son de cedro americano, construidas en Estados Unidos. La fachada principal es hecha de piedra artificial y ostentará un reloj un reloj especialmente trabajado para la Empresa del Ferrocarril Central, con un juego de campanillas, idéntico al del Parlamento de Londres.

Los faroles que se pondrán sobre los dos patios, y que aún no han sido colocados, revelan un gusto extraordinario. Se han construido en Inglaterra.

La mueblería, lujosa, fuerte, severa, y apropiada también, se ha hecho en Estados Unidos.

La planta baja está dedicada exclusivamente a los servicios de la estación: salones de espera, etc...etc. Habrá un restaurante bien montado.

Los pasajeros de 1a., y 2a. Clase, quedarán separados, lo mismo que los que vienen a Lima y los que salen de esta Capital.

El segundo piso ha sido destinado, en su mayor parte, para las diversas oficinas de la empresa. Todas ellas han sido construidas, formando una larga hilera que van a terminar en el despacho de la gerencia.

Son muy amplias, admirablemente ventiladas y con mucha luz. Todas las oficinas tienen comunicación entre sí y están de tal modo distribuidas, que el jefe de todas ellas las domina desde su bufete por ventanas dispuestas con gran habilidad para el caso.

En la sección de movimiento general trabajan, en una larga mesa, más de sesenta empleados, cuyas labores están relacionadas entre sí y se facilitan grandemente

por el sistema enunciado. La oficina del gerente general del Ferrocarril Central del Perú, Mr. Feehan, es no sólo cómoda sino lujosa. Desde las ventanas de ella se domina todo el amplio andén de la estación y se vigila perfectamente el movimiento de trenes en las diversas líneas que se tenderán, a fin de que no haya confusión en el servicio de salida de convoyes para diversos lugares. En esta oficina se ostenta el retrato de don Enrique Meiggs, fundador de la empresa.

En este mismo piso, que está a nivel de la calle, están las boleterías y el teléfono, para el servicio del público.

La obra ha demandado un gasto de 40,000 libras, y se hallará completamente terminada dentro de dos meses.

El edificio, que ocupa un área de tres mil metros cuadrados, consta de tres pisos: el primero, destinado al servicio de pasajeros; el segundo, a las oficinas generales, y el tercero, servirá de alojamiento al gerente.

El departamento de equipajes se conservará en el mismo sitio que hasta hoy, aunque se ha mejorado, ensanchándolo convenientemente.

La construcción se ha llevado a cabo la inmediata y entusiasta vigilancia del gerente Mr. Feehan y de los señores A. Norris, ingeniero encargado de la parte administrativa, y R. Marquina y Bueno, arquitectos.

A la laboriosidad de estos señores débese el que la construcción haya sido casi concluida rápidamente, con el resultado más satisfactorio.

Un detalle importante. El monumental reloj que coronará la fachada del elegante edificio es de los mejores de su clase. Su esfera mide metro y medio de diámetro y tiene un juego de campanas que marca horas, medias horas y cuartos de hora. La mayor de esas campanas pesa dos mil kilos y sus sonidos se oirán constantemente hasta la plaza de la Exposición y, a favor del viento, hasta Miraflores. Este reloj señalará con una música especial la prevención para la salida de los trenes.

“Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”.

Ante numerosa concurrencia, cuyo número no bajaría de dos mil personas, se realizó ayer, a las cuatro de la tarde, la inauguración del hermoso edificio de la estación de los Desamparados, del ferrocarril central del Perú, recientemente construido por la Peruvian Corporation, en el mismo sitio que ocupó la antigua estación de los Desamparados, que fue destruida por un incendio.

En nuestra edición de ayer dimos una información gráfica y los pormenores de la nueva estación, por lo que ahora nos limitaremos a dar cuenta de la ceremonia, dejando constancia, sí, del magnífico efecto que el nuevo edificio ha causado, a todos los que ayer concurrieron a la ceremonia de que damos cuenta, por la buena

distribución de sus diversos compartimentos y por la elegancia de la construcción en la que, como hemos dicho ya, no se ha escatimado gastos ni esfuerzos para hacerla digna de su objeto y de la cultura de nuestra capital.

Llamó la atención especialmente el hermoso decorado del gran hall de espera para caballeros, cuya bonita columnata sostendrá una farola, idéntica a la que ostenta el Banco del Perú y Londres. El decorado de la obra, aunque no totalmente concluido, da una prueba palpable de la competencia del escultor encargado de ella, señor Guillermo Amici, así como en todo el trabajo de cemento armado, sólido y de buen gusto. Puede, pues, sentirse satisfecha la Peruvian Corporation con haber levantado un edificio que no desmerece en nada a las mejores construidos del Viejo Mundo y haber encargado su ejecución a competentes profesionales como el señor Amici y el ingeniero señor Marquina.

Desde antes de las cuatro de la tarde, hora señalada para el acto, acudió una concurrencia numerosa, la que se estacionó frente al nuevo edificio, y en las bocacalles de la Pescadería y Rastro de San Francisco.

Una fuerza de batallón gendarmes y otra de guardia civil fue distribuida convenientemente para hacer guardar el orden.

Los gendarmes abrieron calle desde la puerta principal de la estación hasta la acera, para dar paso al Presidente de la República y su comitiva que dentro de breves momentos se presentaría para inaugurar el edificio.

Entre los invitados notamos a las siguientes personas:

El Delegado Apostólico, monseñor Jacinto Scapardini, que bendijo la obra; los Ministros del Brasil, de Estados Unidos de Norteamérica, de Italia, de Inglaterra, encargado de negocios de Cuba, señor Portela; el barón de Vaux, ex-encargado de negocios de Francia, varios senadores y diputados, muchos conocidos hombres de negocios, comerciantes e industriales.

Asistieron al acto los señores Miguel Echenique, segundo Vicepresidente de la República; Nicanor Carmona, Alcalde de Lima; doctor Federico Elguera, Ministro del Perú en Bolivia; el prefecto del departamento, coronel Regal; los señores Cantuarias, García y Lastres, contralmirante Pedro Garezón, José Carlos Bernal, Antonio Carreño, doctor Curleti, Julio Rodríguez, José Rodolfo Romero, Pablo La Rosa, Severiano Bezada, Germán Cisneros y Raygada, Leonidas Avendaño, Domingo Gamio, Alejandro Puente, Alfredo Ayulo, Eleodoro Romero, Domingo Rey, Julio A. Raygada, Juan Francisco Ramírez, Málaga Santolaya, Federico Villarreal, doctor Rojas, Enrique Basadre, Agustín Espinoza, Feehan, Norris, Holstein, Rafael Marquina, arquitecto de la obra de la estación. Guillermo de Osma, Marcial Pastor, Juan Aliaga, Carlos Zavala y Loayza, Miguel Delgado, Víctor Revilla, Luis Sanguinetti, Lino Velarde, Felipe Derteano, Ignacio R. Puente, A. Brawn, Leoncio Samanez, Víctor Pezet, Isaac Eguren, Amicci y Montero, Héctor Andrade, Enrique Revet, Francisco Guillet, Gregorio Luque, Miguel Nugent, Mateo

Patrón, Víctor Castro Iglesias, doctor Macedo, Michel Fort, Rafael Canevaro, Arce Pizarro, Arturo Alva, Enrique Swayne, Felipe Voto Bernales, Mr. Ashton, Hawand, Felipe Arancibia, general Diez Canseco, Delaude.

Crisanto Elías, José Vera, Carlos Lostaunau, etc.

Hallábanse también presentes todos los empleados de la oficina del ferrocarril y los contratistas y maestros que han corrido con la ejecución de tan hermoso edificio.

El presidente de la república fue recibido por una comisión formada de los señores Morkill, Feehan, Norris y Maguiña.

Acompañaban al jefe del Estado que llegó a pie a la estación, los ministros señores Ganoza, Leguía y Martínez, Jiménez, La Torre, García y Castañeda y los presidentes de las cámaras legislativas, señores Rafael Villanueva y J. de D. Salazar y Oyarzábel.

Los invitados que se hallaban delante de la estación recibieron a S.E. con aplausos. Acto continuo el señor Morkill pronunció el siguiente discurso:

Excmo señor:

Por resolución suprema del 28 de abril del año próximo pasado, el gobierno de V.E. se sirvió aprobar los planos que había mandado levantar para la reconstrucción de esta estación, y ordenó que se remitiera copia de ellos a mi representado, para que procediese a ejecutarlos.

La Peruvian Corporation sin estar precisada por su deber legal para realizar obra de tanta magnitud, pero animada del decidido propósito de satisfacer los anhelos de V.E., aceptó gustosa su mandato, y procedió a iniciarla con la mayor actividad posible, sin reparar en el gasto, ni en el esfuerzo que su realización lo demandaba.

Hoy, después de un año de incesante trabajo, me es sumamente grato rogar a V.E. que la inaugure, a fin de entregarla al servicio público.

La Peruvian Corporation quedaría enteramente satisfecha de su labro, si V.E. encontrara que ha sabido interpretar su pensamiento y hacer algo digno de la importancia y cultura de esta histórica ciudad.

Reciba V.E. por vuestra benévola concurrencia a este acto e homenaje de mi más sincero agradecimiento.

En seguida el presidente de la república dijo lo siguiente:

Señor Morkill.

Me es muy grato expresaros la satisfacción con que veo llegar a su término una obra, como ésta, reclamada por la cultura y el ornato públicos, y cuya realización fue uno de mis constantes anhelos. Reconozco la buena voluntad y el esfuerzo con que, animado por la simpatía que os inspira el Perú y con el entusiasmo que tanto os distingue, acudisteis a satisfacer aquel deseo, que hoy es una hermosa realidad.

Edificios como el que se va a inaugurar, constituyen la faz que un pueblo ofrece a sus visitantes extranjeros, la fuente de sus primeras impresiones, la temprana revelación de su belleza y de su importancia. Por eso son tan necesarios.

La Peruvian Corporation ha demostrado, una vez más mediante la construcción de este espléndido edificio el claro concepto que tiene de sus intereses, tan ligado con los de esta República; y yo me complazco en enviarle mi caluroso aplauso por intermedio de su digno y respetable representante. Queda, señores, inaugurada la nueva estación de Desamparados.

Luego procedió a bendecir el local el delegado Apostólico, Monseñor Seapardini, pronunciando después el siguiente discurso:

Excmo señor:

Hace un momento brillaba en vuestras manos, la llave de oro con que habéis abierto una nueva entrada al engrandecimiento, progreso y prosperidad de vuestro noble país. Y apenas franqueada esa puerta se quiere, con oportunísimo acuerdo, que la iglesia, madre fecunda de todo progreso, penetre por ella con las manos levantadas al cielo para implorar sobre este nuevo alcázar de la actividad humana las bendiciones divinas.

Este hermoso edificio debe ser para el organismo material de la moderna sociedad lo que, para el organismo humano, es el corazón viviente, cuyas incesantes palpitations impelen hacia las más lejanas fibras de nuestras extremidades, la sangre restauradora que las regenere y las vigoriza. Así desde este edificio, centro de prodigiosa actividad parte hacia el interior de la nación y, esperamos en tiempo no muy lejano hacia sus últimos confines, por esas arterias de acero las que pudiéramos llamar sangre de la vida industrial y comercial del país que repara sus pérdidas, vigoriza sus fuerzas, acrecienta el desarrollo y contribuye poderosamente a su riqueza y engrandecimiento material.

Más, para el armónico desarrollo y crecimiento del cuerpo humano es menester que sea sana y limpia la sangre que lo nutre, así es preciso que sean sanas y

limpias también las corrientes de vida comercial e industrial que circulan por esas vías férreas, abiertas a la actividad del hombre por la ciencia y el trabajo.

Para que todo esto se verifique con grande consuelo de mi alma, he levantado mis manos al cielo no sólo para implorar las bendiciones divinas sobre esta obra magnífica y sobre todos los que han contribuido a su realización, sino para señalar también al término feliz donde deben dirigirse todos los trabajos, empeños y resultados de esta provechosísima empresa, es decir: Dios, principio de todas las energías, aliento de todos los progresos, término de todas las esperanzas.

Pido, pues, a Dios que derrame sus más preciosas bendiciones sobre este palacio; sobre la corporación que aquí encierra el centro de su actividad: sobre todas las personas que con su estudio y trabajo han de darle vida vigorosa. Y en seguida me parece que toman posesión de este edificio en nombre de Dios, los ángeles tutelares de la República peruana, para acompañar con su rápido vuelo y amparar bajo sus alas a todas las personas que deben circular por esta vía férrea, librándolas de todo peligro, facilitándoles el éxito de sus empresas hasta que lleguen felices al cielo, última estación del más largo y difícil viaje: el viaje de la vida!

A continuación el señor Morkill entregó a S.E. el presidente de la república, una preciosa llave de oro, que tendría unos doce centímetros de largo, la cual tiene la siguiente inscripción artísticamente grabada.

“Inauguración de la estación Central de Desamparados”. – Setiembre 22 de 1912- Siendo presidente de la república, el Excmo. señor Augusto B. Leguía.

S.E. abrió con esa llave la reja principal de la estación, entrando a ella los concurrentes.

S.E. y comitiva recorrieron el local, y en seguida fueron invitados por el representante de la Peruvian, señor Morkill, y los ingenieros que lo acompañaban, a pasar al bar que se había preparado en uno de los salones de 1ª clase de la estación, donde se bebió una copa de champagne.

El público se retiró bien impresionado de las condiciones del edificio, el cual quedará totalmente terminado dentro de dos meses más.

Durante la ceremonia se produjo un incidente desagradable, provocado por algunos individuos que se hallaban entre el gentío que ocupaba buen parte de las calles de las Pescadería, Rastro de San Francisco y Desamparados, quienes prorrumpieron en voces contra el Presidente de la República, originando algún desorden que terminó por la actitud de la gran mayoría de los presentes, que vitorearon al presidente electo señor Billingham, lo que produjo inmenso entusiasmo en el público. Diario La Prensa, 23-09-1912

- e) MORSE, Richard y Joaquín CAPELO (1973) Lima en 1900. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.

Sobre el ferrocarril:

“Para 1900, el ferrocarril recorría 220 kilómetros entre el Callao y La Oroya. El servicio de transporte de carga era “caro” para la época (p.78):

Encomiendas, de un barrio a otro dentro de la ciudad y a una distancia máxima de un kilómetro por 10 kilogramos de peso más o menos – S/.0.20

De 50 kilogramos de peso o menos – S/. 0.40A mayor distancia, haciendo uso de carreta por 50 kilogramos – S/. 0.40

Cuando son muchas las mercaderías transportadas, por carretada – S/.6.00 Cada pasajero pagaba 11 soles por ir en primera clase desde La Oroya.”

- f) COSTA Y LAURENT, Federico (1908). Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú. Lit. y Tip. Carlos Fabbri: Lima (UNMSM; Biblioteca Central F. Reservado)

“Desamparados estaba calificada como una Primera Estación en el trayecto de Lima a Morococha en 1908. Su distancia al origen de la línea (Callao) era de 13.5 km, la cual podía ser recorrida por un tren ordinario en 30 minutos, y por un tren extraordinario en 25 minutos.”

- g) Gastón Lemay – El Ferrocarril Central Trasandino

“El 5 de noviembre a las 8 de la mañana, teníamos cita todos en la estación de “Los Desamparados”. Subimos todos en un tren especial en compañía de nuestro sabio compatriota, el señor Malinowski, ingeniero jefe de la línea, y de nuestro amable vicecónsul en el callao, señor Saillard. Mientras bordábamos las orillas del Rímac y atravesábamos a todo vapor las plantaciones de café, caña, algodón y maíz, cultivadas por nubes de chinos (...)” (p.313).

- h) TRAZEGNIES, Fernando de. En el país de las colinas de arena

“Al llegar a la Estación de los Desamparados, en pleno centro de Lima, una masa compacta de súbditos chinos y no pocos peruanos esperaban el Enviado del Hijo del Cielo. Apenas se detuvo el tren, el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores se acercó a presentar el saludo del Gobierno”. (pp. 646- 647).”

- i) GARCÍA BRYCE, José (1980), "La arquitectura en el Virreinato y la República". Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima

Sobre el actual edificio

"La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería. Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por la secuencia de los espacios colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase" (124).

"La tienda Oechsle y la estación de Desamparados formaron parte de un pequeño grupo de obras de esta década en las que se dejó de lado los materiales tradicionales de construcción limeños (adobe, telares de quincha) y se adoptó materiales y métodos modernos de construcción (estructuras de hierro y de concreto armado, tabiques de ladrillo, telares de malla metálica y cemento), adelantándose así a la transformación de la construcción que se operó en la década 1920-1930." (125)."

"Su primera obra pública fue la Estación Desamparados, encargada por el Estado. De líneas académicas, se empleó en ella una novedosa técnica constructiva en acero y concreto armado, que precedería a la modernización de la construcción a darse en el Perú a partir de los años 1920." L. Jimenez, M. Santiváñez, "Rafael Marquina Arquitecto", Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones 2004, P.15

- j) Rafael Marquina Arquitecto", Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones, 2004

"La estación se ubica en la margen del río Rímac, en el Jirón Ancash, al lado del Palacio de Gobierno; en un terreno con un desnivel de cinco metros en bajada hacia el río. El volumen se alinea exactamente a eje con el Jr.Carabaya, y se convierte en el remate de su perspectiva Se retira del plomo respecto al Jirón Ancash para ampliar la visual frontal a toda la elevación principal y abrir la llegada hacia la parte posterior del Palacio de Gobierno, haciendo más fluido el espacio público urbano ante el conformado. (...) El volumen es compacto y horizontal, masivo y contundente, firmemente asentado en el terreno en sus dos niveles visibles desde la calle; y en contraste con la fuerza y el carácter magnificados en el frente urbano –ligero, calado y suspendido del suelo por la columnata, en sus tres niveles hacia el río.En general, el volumen es de una geometría muy regular, salvo en su parte posterior, ligeramente girada en respuesta a las condicionantes del entorno." (p. 54)

“Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. Este es el primero de tres artículos escritos, especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

Acaba de ser declarada Monumento Nacional. Pero no se trata esta vez de una ruina arqueológica, ni siquiera de una iglesia colonial. Se trata sí del testimonio de toda una época histórica del país, y de uno de los máximos exponentes de la arquitectura republicana de principios de siglo. Como portada triunfal de ingreso a la Ciudad de Lima, la Estación de Desamparados rinde hoy tributo a la genial obra de ingeniería que emprendiera Enrique Meiggs en 1869, y cuya realización fue posible debido al heroico esfuerzo de más de diez mil obreros peruanos.

Su construcción data de 1912, cuatro años después de que se culminaron los trabajos de la línea del Ferrocarril Central de Lima a Huancayo. Era entonces la época de oro de los ferrocarriles, cuando el tren servía como el medio de transporte “aristocrático” al alcance de todo el pueblo; y el automóvil no había aún desplazada al peatón como rey del espacio urbano.

La construcción de la primitiva Estación de Desamparados significó un problema de orden legal, como consecuencia de las expropiaciones y compra de los terrenos e inmuebles a que obligó el emplazamiento elegido. En el siglo XVII, la parte principal del terreno que ocuparía la principal estación de tren en Lima había sido del Convento de Desamparados, ubicado detrás de la importante Iglesia de Desamparados que desgraciadamente fue destruida en 1937. Después de la expulsión de los jesuitas, la iglesia y convento se destinaron a clérigos misioneros; pero desde los primeros años de la República, el terreno en cuestión había pasado a ser propiedad particular. Años más tarde, el 12 de mayo de 1876 se efectuó la compra por valor de 50 000 soles de la mitad de la finca situada en las calles de Desamparados y Rastro de San Francisco, propiedad de don José María Sancho Dávila, para la estación del ferrocarril.(...)Esta antigua estación fue también la última parada del tren que unía el Callao con Lima; y continuó prestando sus servicios hasta fines del año 1910 en que la Peruvian Corporation ordenó su demolición para dar paso a la construcción del actual edificio.

La nueva estación exigía un diseño digno de la primera estación ferroviaria del país. El proyecto finalmente fue presentado por el arquitecto Rafael Marquina, quien también nos dejó otras obras suyas de importancia en Lima como el edificio del Hotel Bolívar y los portales de la Plaza San Martín. Años más tarde, en 1930, Marquina hizo historia cuando junto con Ricardo de Jaxa Malachowsky, Bruno Paprokj, Héctor Velarde, Emilio Harth-Terré, Julio Haaker Fort y otros integró la primera junta directiva de la Sociedad de Arquitectos del Perú.

k) Diario La Prensa, 11-06-197

Portada Monumental

Al inaugurarse la Estación de Desamparados en 1912, durante el gobierno de Augusto B. Leguía, Lima se embelleció con una flamante Portada Monumental. Y hoy su fachada simétrica de proporciones rectangulares guarda estrecha unidad y armonía con los edificios del ambiente urbano que comenzando en la primera cuadra del Jirón Áncash, llega a desembocar en la Plazuela de San Francisco. Urbanísticamente, la portada desempeña de manera eficaz dos importantes funciones: longitudinalmente, contribuye a la definición de la calle frente a la cual está alineada; y transversalmente, sirve de fondo al Jirón Carabaya.

La mayor extensión horizontal dada por las cinco puertas de ingreso se encuentra balanceada por las fuertes verticales de los pares de pilastras toscanas en la parte central y los muros lisos de los extremos. Por otro lado el sector central flanqueado por los pares de pilastras da la impresión visual de hallarse en un diferente plano del resto de la fachada debido a la gruesa cornisa dentada que soporta, proyectándose ésta hacia adelante. Contribuyeron también a este efecto el coronamiento final de los segmentos de balaustrada y el magnífico reloj que nos recuerda apropiadamente el uso del edificio. Visto desde el Jirón Carabaya, con el cual coincide en su principal eje de simetría, el sector central de la fachada con sus tres puertas llega a evocar el motivo clásico de un arco de triunfo, sin duda una intención consciente de parte del proyectista.

l) Diario La Prensa, 12-06-1973

“Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”

N. de R.- Este es el segundo de tres artículos escritos especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

En el primer piso, el hall que sirve también de sala de espera tiene toda la dignidad de un atrio clásico grecorromano. Altas columnas toscanas recuerdan la columnata del pórtico de entrada en la fachada posterior, pero aquí sostienen un “correcto” entablamiento clásico compuesto de arquitrabe friso con triglifos y cornisa. Sobre estas formas clásicas se levanta una impresionante estructura metálica que sostiene una bellísima farola de vidrio. La luz radiante se filtra a través de caprichosos diseños multicolores que contrastan con la blancura de las columnas; y hacen pensar en los delicados dibujos del artista inglés William Morris (1834-1896). En realidad, la farola es un excelente ejemplo del Art Nouveau en todo su esplendor. Su diseño fue encargado a la firma inglesa Mellowes and Co. Ltd. de

Sheffield y Londres. Según nos fue posible constatar, gracias a la gentil colaboración del Ing. Angel Bottino Mayorga, los planos originales traídos a Lima especialmente para esta obra aún se conservan en el Archivo de Desamparados.

Comuníquese la sala de espera con el segundo piso que da salida a la calle mediante una maravillosa escalera monumental, única en su tipo en todo Lima. La escalera se levanta majestuosamente a todo lo ancho dentro de un segundo atrio de columnas de orden compuesto; pero que se repite también esta vez en el segundo y tercer piso. Todo el énfasis está puesto aquí en la verticalidad; y las columnas poderosamente arrastran la mirada del espectador hacia el techo, donde se ubica otra farola de luz arrebatadora. Este ambiente es palacial y una perfecta resolución climática a la progresión espacial iniciada en el pórtico de entrada del primer piso. En la secuencia final, todo pasajero subiendo por la “escalera real” podría sentirse como un rey al entrar en la Ciudad.

La Estación de Desamparados es uno de los primeros edificios de concreto armado que se construyeron en Lima. Prueba de su noble construcción se tuvo en los terremotos de 1940 y 1970, ya que no sufrió daño alguno. Sin embargo, aunque parezca increíble, lo que no ha podido hacer la fuerza de la naturaleza se propondría realizar la mano irresponsable del hombre. La piqueta destructora movida por un mal entendido concepto de “progreso” y “modernismo” amenazan esta vez con la demolición de Desamparados para permitir la construcción de la vía expresa y Malecón del Rímac.

l) Diario La Prensa, 13-06-73

“Por su valor histórico deben preservar Desamparados”

N. de R.- Este es el último de los tres artículos, escritos especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

Evidentemente este anuncio fue hecho por las autoridades de la Municipalidad de Lima sólo en base a un antiguo proyecto vial motivado por la necesidad de aliviar la congestión del tránsito en el centro de la ciudad. No se consideró entonces la importancia de la Estación de Desamparados como monumento histórico artístico, al igual que su valor urbanístico en el sector de la Ciudad que incluye al Conjunto Monumental de San Francisco. Hoy día el Concejo Provincial de Lima ha demostrado felizmente un interés sincero por salvar el Patrimonio Monumental de la Ciudad al ofrecer costera la financiación de la obra del Convento de San Francisco. Estamos seguros que existe ahora también un renovado criterio de renovación urbana que piensa poner fin de una vez por todas a la trágica política cataclísmica que ha venido destruyendo Lima peor que cualquier terremoto en su historia.

Es indispensable que se vuelva a examinar con más cuidado lo que aún queda por realizarse del proyecto del Malecón Rímac para se planteen nuevas soluciones antes de que sea demasiado tarde. Creemos que el Concejo Provincial de Lima podría y debería asumir esta responsabilidad consciente de la importancia de Desamparados y el ambiente urbano aledaño de San Francisco. Por su valor histórico y artístico, la Estación de Desamparados merece ser preservada en su integridad. Es tiempo de reconocer nuestra obligación de respetar el Patrimonio Nacional porque no es propiedad exclusiva de los hombres del presente. También las generaciones futuras tienen derecho a ello. No desamparemos la Estación de Desamparados.

Estación de Desamparados 15.0101-1.2-6

- Oficio N°059-2002-MTC/15.12 Folio 1 Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Instituto Nacional de Cultura

03.10.02: Se solicita efectuar mejoras, como pintado de puertas, zócalo y barandas de escalera de color verde petróleo; pintado de muros y columnas de color blanco; el retiro del tabique de material prefabricado colocado posteriormente, localizado en ambiente del sótano. Las mejoras solo se efectuarán en la parte delantera del primero piso y en todo el sótano.

- FUND-U01-A-807-2002 Folio 3 De la Fundación Telefónica al INC

11.10.02 Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra La serpiente de oro: mundos amazónicos.

- Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7)

Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.

Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón.
Columna: marrón (original).

Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco

La pintura más antigua es posterior a 1920 Escalera: color marrón.

- Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir

- Informe N°078-82-DR Folio 7; 08-06-82

Comentario al Proyecto de Reforzamiento Estructural de Desamparados. Contempla la inserción de placas, columnas y vigas de concreto armado, que darán un confinamiento equilibrado a la edificación.

- Acuerdo N°07/11.6.82. del INC (folio 16); 11-06-82

Aprobación de las obras de Reforzamiento Estructural en Desamparados, por no alterar la edificación existente.

- N°26.21-6D/511 (folio 22) 04-07-75

Solicitud de dictamen sobre la ubicación de la construcción de nuevas oficinas administrativas de la Gerencia

Se aprueba el 15-07-75, en el Acuerdo 01/15.7.75. (folio 24)

- Estación de Desamparados declarada monumento por R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23-01-73

Estación de Desamparados, Jr. Áncash 207 Planos – Año – 1982 Lima

Los planos del Proyecto de Reforzamiento Estructural, presentados por J. Kuroiwa-J.Kogan + Ings. Asoc. Acuerdo N°07/11.6.82, Of. 873-82

Sectores reforzados: A: Administración B: Almacén y oficinas C: gerencia.

Planos:

Planta de Cimentación A y B

Ubicación de reforzamientos (placas) en A: sótano, 1er piso, 2do piso, azotea.

Ubicación de reforzamientos (placas) en B: 1er y 2do piso.

Planta vigas de reforzamiento: A y B

Elevación Placa 2D-1D, 3D, 5D-4D, 7D-6D y detalles, 9D-8D y detalles.

Elevación Placas y detalles en C.

Ubicación de reforzamiento (placas) Planta cimentada y vigas VR en C



Vista del puente y de la iglesia 1904. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.



Estación Desamparados, 1912

INGHURST Nacional ación

yan a fijar con acier-
taciones que asegu-
ra de las institucio-
normal y lógico dese-
dad nacional; mante-
nación necesaria, esa
ble entre gobiernan-
ara la consecución

tramente explicable,
la lucha política,
estro mandato, os
as esas fuerzas so-
en y alienan como
la República, en la
stituiréis un Go-
nacional. Al ca-
cumientos é idea-
y consocios del
istinción de color
ficial, han queri-
festación de sim-
mejores éxitos,
eáis a asumir la
del mando en-

idad y cultura
es fervientes vo-
una efusión que
dia de anhelo-
cibamos oespues
pública un to-
bienestar y de
hacen esperar
ta y vuestro

copa por la
estro distingui-
lierno. Bilin-
de la Repu-
gieron este ga-
recrudescien,

La nueva estación de Desamparados



Fachada del edificio. — El gran "hall" del primer piso, destinado a sala de espera para caballereros.—Sala de espera para señoras.—Oficinas de la Contaduría.

Ramón, Romero
Esteban, Rompillo
Revilla J. Cuenca
Luis César A. E.
Rospigliosi y Vigi
Eduardo, Rospigli
Ribeiro Ramón E.
ro Julio, Reinos
Ritegui L., Roa
ro Escudé.

Solar Amador
Serra Pablo, S
Solar Pedro Ab
sayán Palacios
fredo, Seminar
E., Historia Co
Seminario Man
de, Salinas y
sual Joaquín.

Tudela F.
Tizón y Bura
do, Tallent M
sique Alfredo,

Ureta Albe

Valle Man
A., Vernal
Villegas Al
Enrique M.
Vargas M.
ra, Edilberg
Javier del.

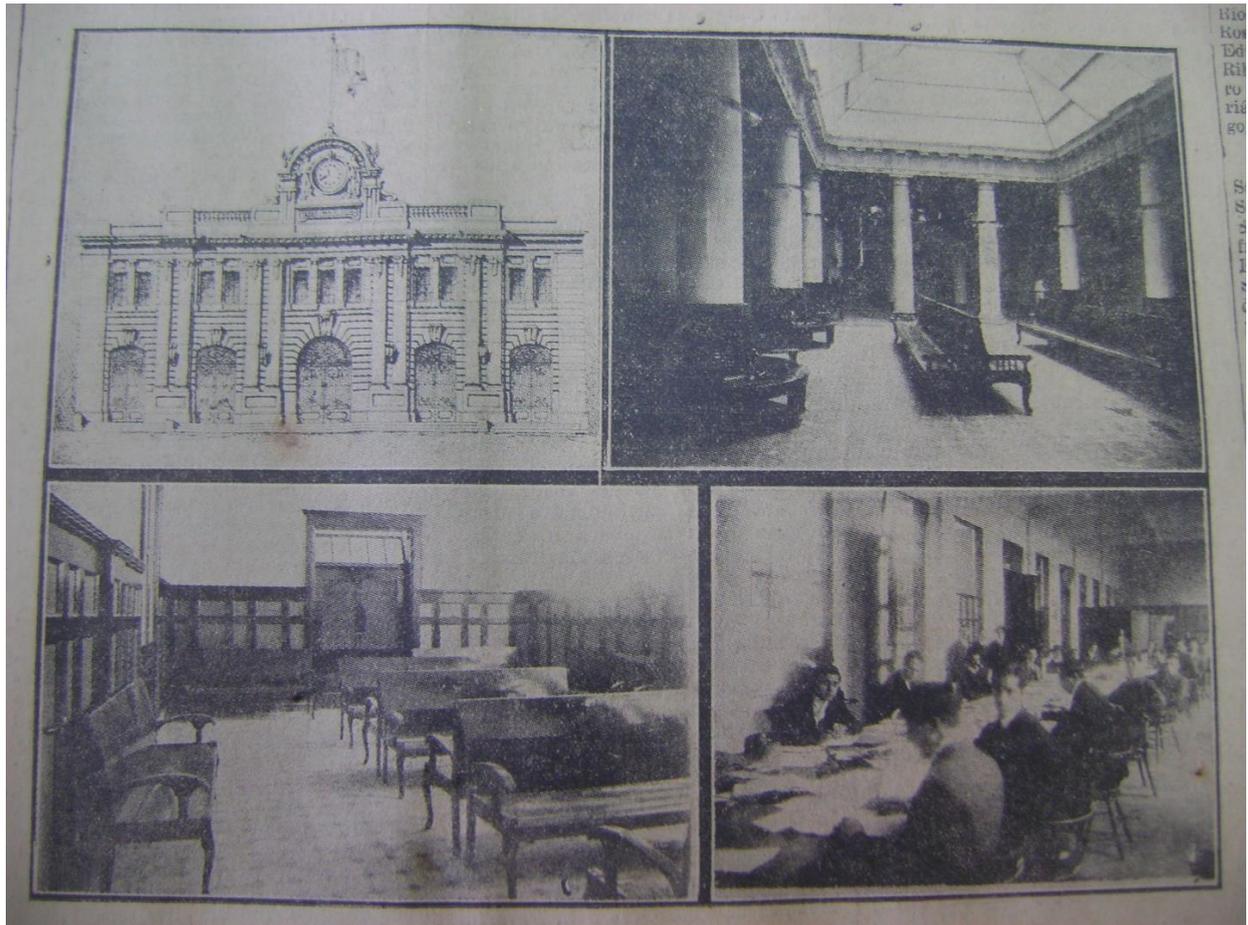
Watson

Zavala L.

to, Zoraida

El servi-
faro á ca
que presen-
te en Oñ
Cruz
Pío
Supl
César M
Aspil

La nueva estación Desamparados. Fuente: Archivo del Periódico La Prensa, 1912



La nueva estación Desamparados. Fuente: Archivo del Periódico la Prensa, 1912.



Estación 1921, fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015



Iglesia Desamparados, 1921, fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.



Vista del Malecón de los Desamparados. Fuente: Heinz Arheidt & Wieser, 1997, p. 27.



Vista de pájaro del Malecón de los Desamparados, 1942. Fuente: <http://vistadelos40s.blogspot.pe/>, 2016.



Arribo del tren a la estación de Desamparados en 1959. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015



Anden, se observan dos líneas del ferrocarril. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.



El presidente de Bolivia, Juan Bautista Saavedra, con Augusto B. Leguía en carroza de gala oficial frente a la Estación Desamparados- celebraciones del Centenario de la Batalla de Ayacucho- 1924-12-07. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015



Representante de la delegación de los Estados Unidos con representantes del gobierno peruano en la Estación de Desamparados, con ocasión de la conmemoración del Centenario de la Batalla de Ayacucho- 1924-12-06. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.



Con ocasión de la conmemoración del centenario de la Batalla de Ayacucho (recepción de la delegación de los Estados Unidos en la Estación de Desamparados del Ferrocarril Central) 1924-12- 06. Fuente: Investigación histórica realizada por casa de la Literatura del 2015.

SIGLO XXI

Estación de Desamparados – 15.0101-1.2-6

a) Carta N°025-2001-ST-ENAFER (Folio 2); de ENAFER al INC 23-03-01

Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir. Resolución Directoral N°00011/INC, del 26-11-02 (folio 25)

Se autoriza pintar de blanco ostra los muros interiores. La carpintería metálica sería de color verde.

La carpintería de madera sería marrón.

Se autoriza el desmontaje del tabique pre-fabricado ubicado en el ambiente “Oficina de sistemas”, por cuanto no pertenece a la fábrica original del inmueble.

Se recomienda estudiar la posibilidad que la estación vuelva a tener uso original, pudiendo habilitarse ambientes para usos culturales.

Se hace referencia al Decreto Supremo N°033-99-MTC, publicado en El Peruano el 19-09-99, donde se indica que el inmueble Estación de Desamparados fue transferido al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por parte del ENAFER en liquidación.



Plano de ubicación donde estaba situada la Plazuela de los Desamparados. Fuente: Google Earth, 2016.

3. Sistematización, análisis y procesamiento de los documentos históricos y/o archivos históricos y/o material bibliográfico de la infraestructura Casa de la Literatura Peruana, antes Ex-Estación Desamparados.

Los documentos consultados nos hablan de las variaciones urbanas realizadas en el entorno de la ex estación desamparados.

SIGLO XVII

La construcción del puente de Piedra en la ciudad y el arco triunfal, “Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. La construcción del puente, el único de piedra de la ciudad, significó un hecho importante debido a que permitía mantener la conexión entre la Lima cuadrada y el barrio de San Lázaro, y por ende con el camino hacia Trujillo.” “En el año de 1629 el comerciante Bartolomé Calafre solicitó al cabildo este espacio para construir una capilla en honor a la virgen de Nuestra Señora de los Desamparados, (...) En el año 1657, la que por entonces era la custodia de la capilla, doña Úrsula de Morales, cedió los derechos de posesión a la orden jesuita, regida entonces por el padre Francisco del Castillo.

Bajo el cuidado del padre del Castillo es que se inició la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. El templo fue construido entre 1669 y 1671, bajo la dirección del alarife Manuel Escobar. El ambicioso proyecto contempló también la construcción de una casa y convento de un claustro para los padres jesuitas, y una escuela donde se impartirían clases para los niños desamparados de la ciudad.

Benvenuto afirma al respecto que “junto a la iglesia, se alza la preciosa portadilla del callejón que conducía a las aulas de la latinidad que sostuvieron los jesuitas antes de su expulsión y en la que instruían gratuitamente a quinientos niños, desde el Chistus hasta retórica Latina y la Historia de las Indias. Mucho influyó para la realización de esta iglesia el apoyo brindado por el virrey Conde de Lemos, quien estuvo dispuesto a financiar buena parte de la construcción, pues era fiel devoto de la Virgen de los Desamparados.

Crónicas y relatos que llegan a nuestro tiempo afirman que este fue un espacio que albergó una intensa actividad urbana, como muchos otros en la ciudad, donde la actividad religiosa era constante, además de ser también un espacio donde los niños transitaban para recibir las clases de latín que los padres jesuitas impartían en la escuela al lado del templo. Complementaban esta actividad las tiendas o cajones de comerciantes que estaban en uno de los bordes de este espacio

público, así como el tránsito de mercaderes y ciudadanos que llegaban del Puente de Piedra y eran recibidos por la plazuela.” Los primeros desarrollos urbanos datan de S. XVII, en 1629 donde se habla de la capilla: Virgen de Nuestra señora de los desamparados, donde en “1657, la que por entonces era la custodia de la capilla, doña Úrsula de Morales, cedió los derechos de posesión a la orden jesuita. Bajo el cuidado del padre del Castillo es que se inició la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. El templo fue construido entre 1669 y 1671, bajo la dirección del alarife Manuel Escobar”. (Devenir Vol. 3, N° 6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97).

Siglo XVIII

La llegada de los Borbones provoca fricciones con la Orden Jesuita y al ser acusados

“Décadas después, el ascenso de la Casa de Borbón en España pronto trajo consecuencias en el Imperio español. “Los jesuitas, acusados de conspiradores contra la Corona, fueron expulsados de España y sus colonias en el año 1767, y sus bienes fueron confiscados y dados a terceros. La iglesia de los Desamparados, como bien perteneciente a esta orden, corrió la misma suerte: fue confiscada y la administración entregada a un capellán, y el convento fue repartido a terceros. Este suceso trajo como consecuencia que la iglesia quedara cerrada para el público, y recién fuese reabierto años después.”

Siglo XIX

La dinámica urbana cambia luego de que los Jesuitas dejaron la iglesia “Durante la etapa de Independencia y la instauración de La República, la Plazuela de los Desamparados no sufrió mayores alteraciones; sin embargo, su dinámica urbana había disminuido por el cierre de la iglesia.” (Devenir Vol. 3, N° 6, julio - diciembre 2016, pp. 79).

“en marzo de 1834, ofreciendo en venta al contado por el ministerio de Hacienda el local del convento de Desamparados, con excepción de la iglesia y sacristía, y que fue tasado en la suma de 99,100 pesos” (p. 153) Tasación realizada por el ingeniero Ricardo Rey y Basadre en marzo de 1876. Para la edificación de Desamparados se compró los inmuebles de los siguientes propietarios: José María Sancho Dávila; Ignacia, Rosa, Julia y Carmen de Osma y Sancho Dávila; Vicente Caballero Navarrete y Tordoya.

Primer local construido en la época de Henry Meiggs. (REGAL, p. 154).

La construcción de la línea férrea del Ferrocarril Central

“Callao a La Oroya.- La construcción de esta línea se inició en 1870, según contrato celebrado con don Enrique Meiggs. El 9 de febrero de 1871 fue entregada al tráfico público hasta Cocachacra Km. 72.4 y en mayo de 1878 hasta Chicla Km. 141, quedando suspendidos los trabajos por la guerra del Pacífico. Fue en el año 1890 que, según arreglos con los Tenedores de Bonos, la ‘Peruvian Corporation’ continuó la construcción, terminándola en La Oroya Km. 222, en enero de 1893.” (p.3) Ministerio de Fomento y Obras Públicas, Economía y reseña histórica de los ferrocarriles del Perú, Ministerio de Fomento, Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación, 1932

La adquisición de la casa Sancho-Dávila en 1876 por Enrique Meiggs “Visto el presente oficio del contratista del Ferrocarril Central Trasandino, D. Enrique Meiggs, elevando dos minutas de contrato de compra-venta, firmadas, una Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. Rúbrica de S.E.- García y García” (865).

Se autoriza abrir la casa de Sancho Fierro para la apertura de la vía prolongación calle pescadería en el 1876.

“Vista la propuesta y plano adjunto presentado por el empresario del Ferrocarril Central Trasandino, en que manifiesta la necesidad de abrir una vía que cortando la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, propiedad del Estado, en el sentido de una prolongación de la calle de la Pescadería con el objeto de dar facilidad al acceso de los pasajeros á la plazuela contigua á los salones de espera y plataforma de la estación central de los Desamparados”

Rúbrica de S.E.- García y García” (866). Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú, Lima: Imprenta del Estado, 1876.

Años después en 1879 se incendia el arco del triunfo.

“La plazuela de los Desamparados no es una verdadera plazuela sino más bien un ensanchamiento del puente de piedra que comienza en ella (...) Del arco del triunfo que la adornaba en años anteriores no quedan ni vestigios pues un incendio los destruyó completamente en la madrugada del domingo 10 de abril de 1879 a los cuatro días de la declaratoria de guerra a Chile”. (p. 83)

El aspecto de la plazuela era similar al del café Maximiliano donde se transcurría la vida nocturna de la ciudad, esto cambia con la llegada de la estación del ferrocarril.

Siglo XX

Sobre el puente Trujillo

[Sobre la primera vez que fue a Lima] “Llegamos a Desamparados antes de las 12 del día y cuando bajamos yo me quedé asombrado al ver todas esas cosas en Lima. ¡Tremendo puente más feo que hay cerca de Desamparados!”

[Sobre la segunda vez que fue a Lima] “Yo tenía muchos deseos de conocer el Parque de la Exposición porque me habían dicho que allí había bastantes animales de todas partes. Así que me fui no más; en ese momento tenía S/. 2.80 y como el pasaje costaba S/. 0.45 pensé que me iba a sobrar plata. (...) Más o menos a las 11 de la mañana salí del Parque y en la puerta me estaba esperando el hermano de mi cuñada. De allí nos hemos ido directamente a Desamparados para tomar el tren de regreso a Ancón. Cuando llegué a mi casa todavía tenía un sol con veinte centavos.” Testimonio aproximado de 1908.

MATOS MAR, José y Jorge A. CARBAJAL (1974) Erasmo un yanacon en el valle de Chancay. Instituto de Estudios peruanos: Lima. (p. 34)

Sobre el ferrocarril:

“Para 1900, el ferrocarril recorría 220 kilómetros entre el Callao y La Oroya. El servicio de transporte de carga era “caro” para la época (p.78):

Encomiendas, de un barrio a otro dentro de la ciudad y a una distancia máxima de un kilómetro por 10 kilogramos de peso más o menos – S/.0.20

De 50 kilogramos de peso o menos – S/. 0.40A mayor distancia, haciendo uso de carreta por 50 kilogramos – S/. 0.40

Cuando son muchas las mercaderías transportadas, por carretada – S/.6.00 Cada pasajero pagaba 11 soles por ir en primera clase desde La Oroya.”

MORSE, Richard y Joaquín CAPELO (1973) Lima en 1900. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.

“Desamparados estaba calificada como una Primera Estación en el trayecto de Lima a Morococha en 1908. Su distancia al origen de la línea (Callao) era de 13.5 km, la cual podía ser recorrida por un tren ordinario en 30 minutos, y por un tren extraordinario en 25 minutos.” COSTA Y LAURENT, Federico (1908). Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú. Lit. y Tip. Carlos Fabbri: Lima (UNMSM; Biblioteca Central F. Reservado HE2978 .C79)

“El 5 de noviembre a las 8 de la mañana, teníamos cita todos en la estación de “Los Desamparados”. Subimos todos en un tren especial en compañía de nuestro

sabio compatriota, el señor Malinowski, ingeniero jefe de la línea, y de nuestro amable vicecónsul en el callao, señor Saillard. Mientras bordábamos las orillas del Rímac y atravesábamos a todo vapor las plantaciones de café, caña, algodón y maíz, cultivadas por nubes de chinos (...)" (p.313). Gaston Lemay – El Ferrocarril Central Trasandino.

"Al llegar a la Estación de los Desamparados, en pleno centro de Lima, una masa compacta de súbditos chinos y no pocos peruanos esperaban el Enviado del Hijo del Cielo. Apenas se detuvo el tren, el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores se acercó a presentar el saludo del Gobierno". (pp. 646- 647)." En el país de las colinas de arena – TRAZEGNIES, Fernando de

Se transforma el espacio de la plazuela de desamparados y se "restaura" la Iglesia Jesuita.

"Trascurrida la Guerra del Pacífico, durante la etapa de 'Restauración Nacional', doña Jesús Iturbe de Piérola, esposa del entonces presidente Nicolás de Piérola, decidió realizar la remodelación de la Iglesia de los Desamparados. El cambio más notorio fue el reemplazo de la antigua fachada barroca por una nueva, de estilo neoclásico. (...)

Se reedifica Palacio de Gobierno y se transforma la plazuela.

En 1937 se demuele la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparado y se inician obras del ornato urbano en la Plazuela de Desamparados.

"Hace algunas semanas, hizo se pública la noticia de que, aprovechándose los terrenos pertenecientes al edificio de la antigua prefectura e intendencia de policía, iniciaríanse diversos trabajos de ensanchamiento y ornatos urbanos, abarcando los proyectos pertinentes un área considerable, dentro de la cual quedarían incluidos la calle Desamparados en toda su extensión, es decir, desde la esquina (...) casa prefectural y, expropiáronse las casas de la mencionada calle de Desamparados, cuyos interiores ofrecen fachadas fronterizas a la ribera del río Rímac por el lado derecho". El Comercio, 6- 07-1937

En 1938 la canalización del río Rímac.

"Al terminarse de construir el muro de la canalización del río Rímac entre el puente de Piedra y Balta, el terreno sobrante, propiedad de la Peruvian Corporation, sería destinado a ramadas para coches y desvíos y plataformas útiles para el despacho de los trenes. Sin embargo, las casas colindantes a las estaciones colindantes de Desamparados y Viterbo poseían una falsa puerta que daba hacia esos terrenos, por lo que la Peruvian solicita que se clausuren dichos accesos. A pesar de la oposición de la Beneficencia y de los propietarios de las casas hacia el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, se declara sin lugar a las demandas, y se accede a la petición." 1912

En 1980 los atentados terroristas motivaron que el antiguo Malecón de los Desamparados fuera cercado en ambos extremos a finales de la década de los 80 dándole un uso privado.

“En las primeras décadas del siglo XX, ocurrió un hecho gravitante para el destino de este espacio público: la reedificación de Palacio de Gobierno. Este proyecto, que empezó a gestarse tras el incendio que destruyó parte de la antigua Casa de Pizarro, tuvo por principales autores a los arquitectos Jean Claude Sahut y Ricardo Malachowski, en dos etapas distintas de ejecución del proyecto. Fue la última etapa de ejecución, llevada a cabo durante el segundo gobierno del presidente Oscar R. Benavides, la que comprendía la ampliación de la manzana de Pizarro en su parte posterior. Esto significó que el espacio público de la Plazuela de los Desamparados se transforme nuevamente.

Los trabajos en la parte posterior de la Casa de Pizarro iniciaron en el año 1937 con la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. (...) Estos atentados terroristas motivaron que el antiguo Malecón de los Desamparados fuera cercado en ambos extremos a finales de la década de los 80 para impedir el libre tránsito de vehículos y peatones. Este suceso contribuyó a afianzar el uso privado de esta calle como estacionamiento particular.” (Devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97).

“los trabajos iniciales que se llevan a cabo en la Plazuela de Desamparados, de la calle Palacio hasta la Estación de Desamparados.

Posteriormente, como se sabe, efectuáronse trabajos de demolición en la parados y a lo largo de la vera derecha del río Rímac. Buen número de operarios ejecutan actualmente allí activos trabajos de demolición, tocándole el turno al edificio que ocupara el clásico y limeñísimo “Café Maximiliano”. El Comercio, 21-01-1938.

Se anuncia en el diario comercio en 1938 la demolición de la iglesia. “Será demolida la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados

Se nos remite copia de los siguientes documentos, relacionados con el ensanche del Palacio de Gobierno, el trazo de un malecón a la orilla del río Rímac y la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados” Comercio1938

El ministro de justicia solicita al monseñor la demolición de la iglesia.

“Monseñor doctor don Pedro Pascual Farfán, Arzobispo de la Arquidiócesis de Lima. Ciudad. Monseñor:

En el plan del Poder Ejecutivo para reedificar el Palacio de Gobierno y para trazar un malecón sobre el río Rímac que limite, embelleciendo el lugar, el lado Norte de ese Palacio, se ha considerado la posibilidad aconsejada por estas exigencias de

progreso y ornato, de demoler la antigua Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados.

Sabe Monseñor que la ubicación de este Templo, estorbando el acceso de la estrecha calle de los Desamparados al Puente de Piedra, único medio de enlace del centro de la ciudad con el populoso barrio del Rímac, es ya inconciliable con las necesidades urbanas. Monseñor sabe, también, que ese Templo carece de todo merecimiento artístico: que el estilo de su fachada actual no respetó el carácter de su arquitectura originaria; y que, por los defectos propios de ésta, agravados con los años, la construcción amenaza ruina irremediable. Hay así un conjunto de razones de orden material que coordinadas con los propósitos de obvia conveniencia general ya señalados sustentan el proyecto del Poder Ejecutivo para ampliar el edificio del Palacio de Gobierno hasta el borde del Malecón que unirá la Estación del Ferrocarril Central con el Puente de Piedra.

dedicarse a la advocación y a las especiales ceremonias del Culto, realizadas hasta hoy en la Iglesia próxima a desaparecer.” Lima 1938

En el 1938 monseñor concede la demolición:

“En tal virtud y de acuerdo con las disposiciones canónicas del caso, consentimos la demolición indicada, y para proveer al depósito provisional de los restos venerandos del P. del Castillo y del corazón del Conde de Lemos y las imágenes del culto, nombramos una comisión en la fecha, según decreto adjunto, que se encargará de la custodia y conservación de todo lo indicado, hasta su definitiva colocación en el nuevo templo.

Hago presente, además, que desde la fecha señalo como lugar del nuevo templo de Nuestra Señora de los Desamparados, el terreno designado para el templo parroquial del barrio Chacra Colorada, de población compacta.

Queda así cumplido, señor Ministro, el deseo del Supremo Gobierno.” 1938

En 1910 se inicia la tramitación y construcción del actual edificio, de tres pisos.

“Comprende salones de espera para los pasajeros de 1° y 2° clase, servicios higiénicos, boleterías, y el piso alto está destinado a oficinas del ferrocarril y de la Peruvian Corporation.”

“Por la parte posterior la estación avanza hasta el muro de la ribera del Rímac, y sus pisos quedan al nivel de los andenes que se extienden a todo lo largo de este frente del edificio” (REGAL, p.154)l.

La estación desamparados fue construida y “fue diseñado por el arquitecto Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del

Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario.

La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chaclacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.” (ORREGO, p.133). La Prensa 22-09-12

La inauguración de la nueva estación de Desamparados será inaugurada esta tarde en fiesta sencilla, la magnífica estación que la Peruvian Corporation ha hecho construir en el lugar que ocupaba la vieja estación de Desamparados, destruida en buena hora por un incendio. La nueva estación será sin duda una de las mejores de su género para este lado de América del Sur, pues para su construcción se ha consultado no sólo la comodidad de los pasajeros, sino que se ha hecho derroche de elegancia en ella.

La magnitud de los negocios del ferrocarril Central y la importancia de nuestra ciudad, reclamaban siempre una estación como ésta, que llenará ampliamente las necesidades de Lima. Pero el mejor éxito de estos trabajos, han sido incansables vigilantes ellos, el señor Morkill, gerente de la Peruvian Corporation y Mr. Feehan, gerente del Ferrocarril Central del Perú. A esta obra se dio comienzo, con gran empeño y actividad, en octubre de 1911. Los planos fueron hechos por el reputado arquitecto, señor Rafael Marquina, y acusan la verdadera competencia de este profesional, pues el edificio no puede ser mejor dotado de comodidades ni con las oficinas mejor dispuestas. Toda la obra está hecha de fuertes columnas de cemento armado. Entre estas, formando las paredes, hay telares de ladrillos huecos. Los techos, son, también, de cemento armado.

Las puertas y ventanas, recias y vistosas, son de cedro americano, construidas en Estados Unidos. La fachada principal es hecha de piedra artificial y ostentará un reloj un reloj especialmente trabajado para la Empresa del Ferrocarril Central, con un juego de campanillas, idéntico al del Parlamento de Londres. Los faroles que se

pondrán sobre los dos patios, y que aún no han sido colocados, revelan un gusto extraordinario. Se han construido en Inglaterra.

La mueblería, lujosa, fuerte, severa, y apropiada también, se ha hecho en Estados Unidos.

La planta baja está dedicada exclusivamente a los servicios de la estación: salones de espera, etc...etc. Habrá un restaurante bien montado.

Los pasajeros de 1a., y 2a. Clase, quedarán separados, lo mismo que los que vienen a Lima y los que salen de esta Capital. El segundo piso ha sido destinado, en su mayor parte, para las diversas oficinas de la empresa. Todas ellas han sido construidas, formando una larga hilera que van a terminar en el despacho de la gerencia. Son muy amplias, admirablemente ventiladas y con mucha luz. Todas las oficinas tienen comunicación entre sí y están de tal modo distribuidas, que el jefe de todas ellas las domina desde su bufete por ventanas dispuestas con gran habilidad para el caso.

En la sección de movimiento general trabajan, en una larga mesa, más de sesenta empleados, cuyas labores están relacionadas entre sí y se facilitan grandemente por el sistema enunciado. La oficina del gerente general del Ferrocarril Central del Perú, Mr. Feehan, es no sólo cómoda sino lujosa. Desde las ventanas de ella se domina todo el amplio andén de la estación y se vigila perfectamente el movimiento de trenes en las diversas líneas que se tenderán, a fin de que no haya confusión en el servicio de salida de convoyes para diversos lugares. En esta oficina se ostenta el retrato de don Enrique Meiggs, fundador de la empresa.

En este mismo piso, que está a nivel de la calle, están las boleterías y el teléfono, para el servicio del público.

La obra ha demandado un gasto de 40,000 libras, y se hallará completamente terminada dentro de dos meses.

El edificio, que ocupa un área de tres mil metros cuadrados, consta de tres pisos: el primero, destinado al servicio de pasajeros; el segundo, a las oficinas generales, y el tercero, servirá de alojamiento al gerente.

El departamento de equipajes se conservará en el mismo sitio que hasta hoy, aunque se ha mejorado, ensanchándolo convenientemente.

La construcción se ha llevado a cabo la inmediata y entusiasta vigilancia del gerente Mr. Feehan y de los señores A. Norris, ingeniero encargado de la parte administrativa, y R. Marquina y Bueno, arquitectos.

A la laboriosidad de estos señores débese el que la construcción haya sido casi concluida rápidamente, con el resultado más satisfactorio.

Un detalle importante. El monumental reloj que coronará la fachada del elegante edificio, es de los mejores de su clase. Su esfera mide metro y medio de diámetro y tiene un juego de campanas que marca horas, medias horas y cuartos de hora. La mayor de esas campanas pesa dos mil kilos y sus sonidos se oirán constantemente hasta la plaza de la Exposición y, a favor del viento, hasta Miraflores. Este reloj señalará con una música especial la prevención para la salida de los trenes.” La Prensa 22- 09-12

“Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”.

Ante numerosa concurrencia, cuyo número no bajaría de dos mil personas, se realizó ayer, a las cuatro de la tarde, la inauguración del hermoso edificio de la estación de los Desamparados, del ferrocarril central del Perú, recientemente construido por la Peruvian Corporation, en el mismo sitio que ocupó la antigua estación de los Desamparados, que fue destruida por un incendio. (...) a todos los que ayer concurrieron a la ceremonia de que damos cuenta, por la buena distribución de sus diversos compartimentos y por la elegancia de la construcción en la que, como hemos dicho ya, no se ha escatimado gastos ni esfuerzos para hacerla digna de su objeto y de la cultura de nuestra capital.

Llamó la atención especialmente el hermoso decorado del gran hall de espera para caballeros, cuya bonita columnata sostendrá una farola, idéntica a la que ostenta el Banco del Perú y Londres. El decorado de la obra, aunque no totalmente concluido, da una prueba palpable de la competencia del escultor encargado de ella, señor Guillermo Amici, así como en todo el trabajo de cemento armado, sólido y de buen gusto. Puede, pues, sentirse satisfecha la Peruvian Corporation con haber levantado un edificio que no desmerece en nada a las mejores construidos del Viejo Mundo y haber encargado su ejecución a competentes profesionales como el señor Amici y el ingeniero señor Marquina.

Desde antes de las cuatro de la tarde, hora señalada para el acto, acudió una concurrencia numerosa, la que se estacionó frente al nuevo edificio, y en las bocacalles de la Pescadería y Rastro de San Francisco. (...)Entre los invitados notamos a las siguientes personas:

El Delegado Apostólico, monseñor Jacinto Scapardini, que bendijo la obra; los Ministros del Brasil, de Estados Unidos de Norteamérica, de Italia, de Inglaterra, encargado de negocios de Cuba, señor Portela; el barón de Vaux, ex-encargado de negocios de Francia, varios senadores y diputados, muchos conocidos hombres de negocios, comerciantes e industriales.

Asistieron al acto los señores Miguel Echenique, segundo Vicepresidente de la República; Nicanor Carmona, Alcalde de Lima; doctor Federico Elguera, Ministro del Perú en Bolivia; el prefecto del departamento, coronel Regal; los señores Cantuarias, García y Lastres, contralmirante Pedro Garezón, José Carlos Bernales,

Antonio Carreño, doctor Curleti, Julio Rodríguez, José Rodolfo Romero, Pablo La Rosa, Severiano Bezada, Germán Cisneros y Raygada, Leonidas Avendaño, Domingo Gamio, Alejandro Puente, Alfredo Ayulo, Eleodoro Romero, Domingo Rey, Julio A. Raygada, Juan Francisco Ramírez, Málaga Santolaya, Federico Villarreal, doctor Rojas, Enrique Basadre, Agustín Espinoza, Feehan, Norris, Holstein, Rafael Marquina, arquitecto de la obra de la estación. Guillermo de Osma, Marcial Pastor, Juan Aliaga, Carlos Zavala y Loayza, Miguel Delgado, Víctor Revilla, Luis Sanguinetti, Lino Velarde, Felipe Derteano, Ignacio R. Puente, A. Brawn, Leoncio Samanez, Víctor Pezet, Isaac Eguren, Amicci y Montero, Héctor Andrade, Enrique Revet, Francisco Guillet, Gregorio Luque, Miguel Nugent, Mateo Patrón, Víctor Castro Iglesias, doctor Macedo, Michel Fort, Rafael Canevaro, Arce Pizarro, Arturo Alva, Enrique Swayne, Felipe Voto Bernales, Mr. Ashton, Hawand, Felipe Arancibia, general Diez Canseco, Delaude.

Crisanto Elías, José Vera, Carlos Lostaunau, etc.

Hallábanse también presentes todos los empleados de la oficina del ferrocarril y los contratistas y maestros que han corrido con la ejecución de tan hermoso edificio.

El presidente de la república fue recibido por una comisión formada de los señores Morkill, Feehan, Norris y Maguiña.

Acompañaban al jefe del Estado que llegó a pie a la estación, los ministros señores Ganoza, Leguía y Martínez, Jiménez, La Torre, García y Castañeda y los presidentes de las cámaras legislativas, señores Rafael Villanueva y J. de D. Salazar y Oyarzábel.

Los invitados que se hallaban delante de la estación recibieron a S.E. con aplausos. Acto continuo el señor Morkill pronunció el siguiente discurso:

Excmo señor:

Por resolución suprema del 28 de abril del año próximo pasado, el gobierno de V.E. se sirvió aprobar los planos que había mandado levantar para la reconstrucción de esta estación, y ordenó que se remitiera copia de ellos a mi representado, para que procediese a ejecutarlos.

La Peruvian Corporation sin estar precisada por su deber legal para realizar obra de tanta magnitud, pero animada del decidido propósito de satisfacer los anhelos de V.E., aceptó gustosa su mandato, y procedió a iniciarla con la mayor actividad posible, sin reparar en el gasto, ni en el esfuerzo que su realización lo demandaba.

Hoy, después de un año de incesante trabajo, me es sumamente grato rogar a V.E. que la inaugure, a fin de entregarla al servicio público.

La Peruvian Corporation quedaría enteramente satisfecha de su labro, si V.E. encontrara que ha sabido interpretar su pensamiento y hacer algo digno de la importancia y cultura de esta histórica ciudad.

Reciba V.E. por vuestra benévola concurrencia a este acto e homenaje de mi más sincero agradecimiento.

“Inauguración de la estación Central de Desamparados”. – Setiembre 22 de 1912- Siendo presidente de la república, el Excmo señor Augusto B. Leguía.

S.E. abrió con esa llave la reja principal de la estación, entrando a ella los concurrentes.

S.E. y comitiva recorrieron el local, y en seguida fueron invitados por el representante de la Peruvian, señor Morkill, y los ingenieros que lo acompañaban, a pasar al bar que se había preparado en uno de los salones de 1ª clase de la estación, donde se bebió una copa de champagne.

El público se retiró bien impresionado de las condiciones del edificio, el cual quedará totalmente terminado dentro de dos meses más.” Diario La Prensa, 23-09-12

“La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería. Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por la secuencia de los espacios colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase” (124)

“La tienda Oechsle y la estación de Desamparados formaron parte de un pequeño grupo de obras de esta década en las que se dejó de lado los materiales tradicionales de construcción limeños (adobe, telares de quincha) y se adoptó materiales y métodos modernos de construcción (estructuras de hierro y de concreto armado, tabiques de ladrillo, telares de malla metálica y cemento), adelantándose así a la transformación de la construcción que se operó en la década 1920- 1930.” (125).” GARCÍA BRYCE, José (1980), "La arquitectura en el Virreinato y la República". En:

Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima

“Acaba de ser declarada Monumento Nacional. Pero no se trata esta vez de una ruina arqueológica, ni siquiera de una iglesia colonial. Se trata sí del testimonio de toda una época histórica del país, y de uno de los máximos exponentes de la arquitectura republicana de principios de siglo. Como portada triunfal de ingreso a la Ciudad de Lima, la Estación de Desamparados rinde hoy tributo a la genial obra

de ingeniería que emprendiera Enrique Meiggs en 1869, y cuya realización fue posible debido al heroico esfuerzo de más de diez mil obreros peruanos.

Su construcción data de 1912, cuatro años después de que se culminaron los trabajos de la línea del Ferrocarril Central de Lima a Huancayo. (...)

La construcción de la primitiva Estación de Desamparados significó un problema de orden legal, como consecuencia de las expropiaciones y compra de los terrenos e inmuebles a que obligó el emplazamiento elegido. En el siglo XVII, la parte principal del terreno que ocuparía la principal estación de tren en Lima había sido del Convento de Desamparados, ubicado detrás de la importante Iglesia de Desamparados que desgraciadamente fue destruida en 1937. Después de la expulsión de los jesuitas, la iglesia y convento se destinaron a clérigos misioneros; pero desde los primeros años de la República, el terreno en cuestión había pasado a ser propiedad particular. Años más tarde, el 12 de mayo de 1876 se efectuó la compra por valor de 50 000 soles de la mitad de la finca situada en las calles de Desamparados y Rastro de San Francisco, propiedad de don José María Sancho Dávila, para la estación del ferrocarril.

Según se puede apreciar en una fotografía de 1889 la primitiva Estación de Desamparados construida en época de Meiggs tenía como fachada un simple portón neoclásico rematado por un pedimento triangular con pináculos decorativos sobre cada extremo. En el interior un pequeño zaguán, a la manera de las casas de entonces, daba acceso a un patio alrededor del cual se distribuían las salas de espera de los pasajeros. Esta antigua estación fue también la última parada del tren que unía el Callao con Lima; y continuó prestando sus servicios hasta fines del año 1910 en que la Peruvian Corporation ordenó su demolición para dar paso a la construcción del actual edificio.

La nueva estación exigía un diseño digno de la primera estación ferroviaria del país. El proyecto finalmente fue presentado por el arquitecto Rafael Marquina, quien también nos dejó otras obras suyas de importancia en Lima como el edificio del Hotel Bolívar y los portales de la Plaza San Martín. Años más tarde, en 1930, Marquina hizo historia cuando junto con Ricardo de Jaxa Malachowsky, Bruno Paprokj, Héctor Velarde, Emilio Harth-Terré, Julio Haaker Fort y otros integró la primera junta directiva de la Sociedad de Arquitectos del Perú.

Portada Monumental

Al inaugurarse la Estación de Desamparados en 1912, durante el gobierno de Augusto B. Leguía, Lima se embelleció con una flamante Portada Monumental. Y hoy su fachada simétrica de proporciones rectangulares guarda estrecha unidad y armonía con los edificios del ambiente urbano que comenzando en la primera

cuadra del Jirón Áncash, llega a desembocar en la Plazuela de San Francisco. Urbanísticamente, la portada desempeña de manera eficaz dos importantes funciones: longitudinalmente, contribuye a la definición de la calle frente a la cual está alineada; y transversalmente, sirve de fondo al Jirón Carabaya.

La mayor extensión horizontal dada por las cinco puertas de ingreso se encuentra balanceada por las fuertes verticales de los pares de pilastras toscanas en la parte central y los muros lisos de los extremos. Por otro lado el sector central flanqueado por los pares de pilastras da la impresión visual de hallarse en un diferente plano del resto de la fachada debido a la gruesa cornisa dentada que soporta, proyectándose ésta hacia adelante. Contribuyeron también a este efecto el coronamiento final de los segmentos de balaustrada y el magnífico reloj que nos recuerda apropiadamente el uso del edificio. Visto desde el Jirón Carabaya, con el cual coincide en su principal eje de simetría, el sector central de la fachada con sus tres puertas llega a evocar el motivo clásico de un arco de triunfo, sin duda una intención consciente de parte del proyectista.

Humberto Rodríguez Camilloni, 13-06-1973, Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano”, La Prensa

“En el primer piso, el hall que sirve también de sala de espera tiene toda la dignidad de un atrio clásico grecorromano. Altas columnas toscanas recuerdan la columnata del pórtico de entrada en la fachada posterior, pero aquí sostienen un “correcto” entablamiento clásico compuesto de arquitrabe friso con triglifos y cornisa. Sobre estas formas clásicas se levanta una impresionante estructura metálica que sostiene una bellísima farola de vidrio. La luz radiante se filtra a través de caprichosos diseños multicolores que contrastan con la blancura de las columnas; y hacen pensar en los delicados dibujos del artista inglés William Morris (1834-1896). En realidad, la farola es un excelente ejemplo del Art Nouveau en todo su esplendor. Su diseño fue encargado a la firma inglesa Mellowes and Co. Ltd. de Sheffield y Londres. Según nos fue posible constatar, gracias a la gentil elaboración del Ing. Angel Bottino Mayorga, los planos originales traídos a Lima especialmente para esta obra aún se conservan en el Archivo de Desamparados.

Comunícase la sala de espera con el segundo piso que da salida a la calle mediante una maravillosa escalera monumental, única en su tipo en todo Lima. La escalera se levanta majestuosamente a todo lo ancho dentro de un segundo atrio de columnas de orden compuesto; pero que se repite también esta vez en el segundo y tercer piso. Todo el énfasis está puesto aquí en la verticalidad; y las columnas poderosamente arrastran la mirada del espectador hacia el techo, donde se ubica otra farola de luz arrebatadora. Este ambiente es palacial y una perfecta resolución climática a la progresión espacial iniciada en el pórtico de entrada del primer piso. En la secuencia final, todo pasajero subiendo por la “escalera real” podría sentirse como un rey al entrar en la Ciudad.

La Estación de Desamparados es uno de los primeros edificios de concreto armado que se construyeron en Lima. Prueba de su noble construcción se tuvo en los terremotos de 1940 y 1970, ya que no sufrió daño alguno. Sin embargo, aunque parezca increíble, lo que no ha podido hacer la fuerza de la naturaleza se propondría realizar la mano irresponsable del hombre. La piqueta destructora movida por un mal entendido concepto de “progreso” y “modernismo” amenazan esta vez con la demolición de Desamparados para permitir la construcción de la vía expresa y Malecón del Rímac.

Humberto Rodríguez Camilloni, 13-06-1973, Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”, La Prensa

Se sostiene la intención de preservar desamparados por su valor histórico

“Evidentemente este anuncio fue hecho por las autoridades de la Municipalidad de Lima sólo en base a un antiguo proyecto vial motivado por la necesidad de aliviar la congestión del tránsito en el centro de la ciudad. No se consideró entonces la importancia de la Estación de Desamparados como monumento histórico artístico, al igual que su valor urbanístico en el sector de la Ciudad que incluye al Conjunto Monumental de San Francisco. Hoy día el Concejo Provincial de Lima ha demostrado felizmente un interés sincero por salvar el Patrimonio Monumental de la Ciudad al ofrecer costera la financiación de la obra del Convento de San Francisco. Estamos seguros que existe ahora también un renovado criterio de renovación urbana que piensa poner fin de una vez por todas a la trágica política cataclísmica que ha venido destruyendo Lima peor que cualquier terremoto en su historia.

Es indispensable que se vuelva a examinar con más cuidado lo que aún queda por realizarse del proyecto del Malecón Rímac para se planteen nuevas soluciones antes de que sea demasiado tarde. Creemos que el Concejo Provincial de Lima podría y debería asumir esta responsabilidad consciente de la importancia de Desamparados y el ambiente urbano aledaño de San Francisco. Por su valor histórico y artístico, la Estación de Desamparados merece ser preservada en su integridad. Es tiempo de reconocer nuestra obligación de respetar el Patrimonio Nacional porque no es propiedad exclusiva de los hombres del presente. También las generaciones futuras tienen derecho a ello. No desamparemos la Estación de Desamparados.

Humberto Rodríguez Camilloni, 13-06-1973, Por su valor histórico deben preservar Desamparados”, La Prensa

“Estación de Desamparados declarada monumento”. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23- 01-73

“Solicitud de dictamen sobre la ubicación de la construcción de nuevas oficinas administrativas de la Gerencia”

Se aprueba el 15-07-75, en el Acuerdo 01/15.7.75. (folio 24) N°26.21-6D/511 (folio 22) 04-07-75

“Comentario al Proyecto de Reforzamiento Estructural de Desamparados. Contempla la inserción de placas, columnas y vigas de concreto armado, que darán un confinamiento equilibrado a la edificación.” Informe N°078-82-DR Folio 7; 08-06-82.

“Aprobación de las obras de Reforzamiento Estructural en Desamparados, por no alterar la edificación existente.” Acuerdo N°07/11.6.82. del INC (folio 16); 11-06-82

“Estación de Desamparados Jr. Áncash 207 Planos” – Año – 1982 Lima

Los planos del Proyecto de Reforzamiento Estructural, presentados por J. Kuroiwa-J.Kogan + Ings. Asoc. Acuerdo N°07/11.6.82, Of. 873-82

Sectores reforzados: A: Administración B: Almacén y oficinas C: gerencia. Planos:

- Planta de Cimentación A y B
- Ubicación de reforzamientos (placas) en A: sótano, 1er piso, 2do piso, azotea.
- Ubicación de reforzamientos (placas) en B: 1er y 2do piso.
- Planta vigas de reforzamiento: A y B
- Elevación Placa 2D-1D, 3D, 5D-4D, 7D-6D y detalles, 9D-8D y detalles.
- Elevación Placas y detalles en C
- Ubicación de reforzamiento (placas) Planta cimentada y vigas VR en C

“Se autoriza pintar de blanco ostra los muros interiores. La carpintería metálica sería de color verde.

La carpintería de madera sería marrón.

Se autoriza el desmontaje del tabique pre-fabricado ubicado en el ambiente “Oficina de sistemas”, por cuanto no pertenece a la fábrica original del inmueble.

Se recomienda estudiar la posibilidad que la estación vuelva a tener uso original, pudiendo habilitarse ambientes para usos culturales.” Estación de Desamparados – 15.0101-1.2-6

“Se hace referencia al Decreto Supremo N°033-99-MTC, publicado en El Peruano el 19-09-99, donde se indica que el inmueble Estación de Desamparados fue transferido al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por parte del ENAFER en liquidación.” Carta N°025-2001-ST-ENAFER (Folio 2); de ENAFER al INC 23-03-01

“Se solicita efectuar mejoras, como pintado de puertas, zócalo y barandas de escalera de color verde petróleo; pintado de muros y columnas de color blanco; el retiro del tabique de material prefabricado colocado posteriormente, localizado en ambiente del sótano. Las mejoras solo se efectuarán en la parte delantera del primero piso y en todo el sótano. 03.10.02 FUND-U01-A-807-2002 Folio 3 De la Fundación Telefónica al INC.

“Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra La serpiente de oro: mundos amazónicos. 211.10.02 Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7) Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.

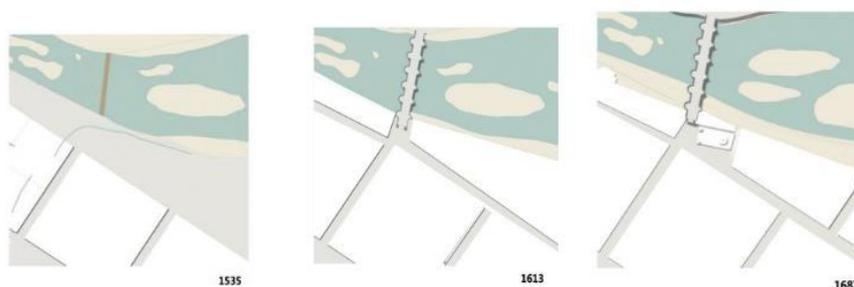
“Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón. Columna: marrón (original).

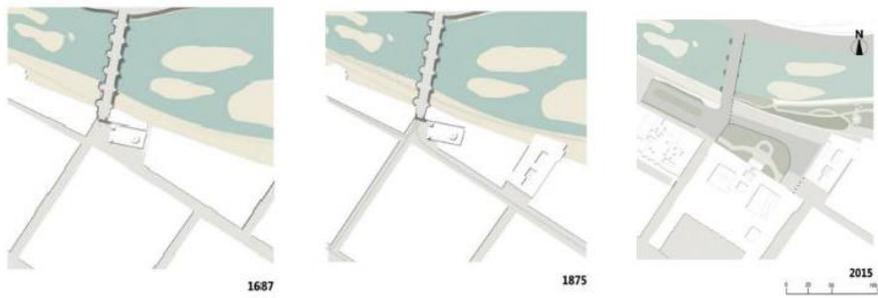
Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema

amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco

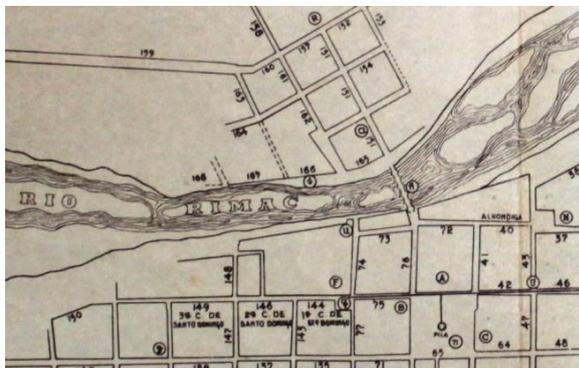
La pintura más antigua es posterior a 1920

Escalera: color marrón. Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso.” (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir. Resolución Directoral N°00011/INC, del 26-11-02 (folio 25)

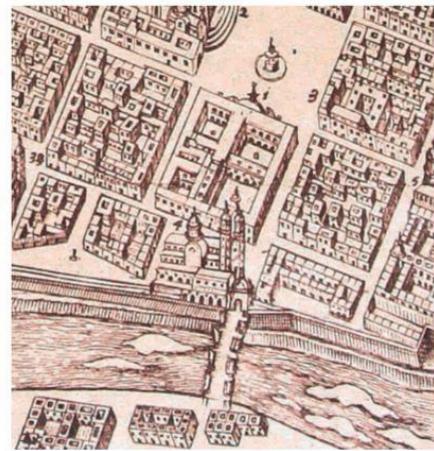




Fuente: Revista devenir Vol. 3, N°6, julio - diciembre 2016, pp. 79-97 - Estudios ISSN 2312-7570. La plazuela de los desamparados y su entorno urbano-monumental: valoración histórica de la construcción de un lugar, Jonathan Ravines Casas.



1613



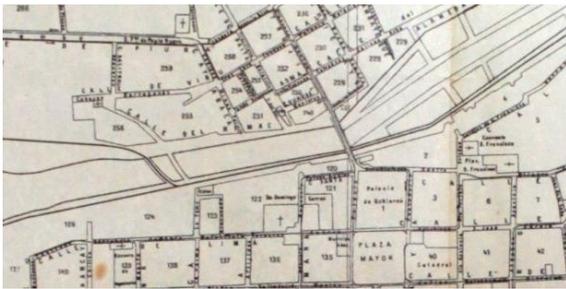
1685



1862



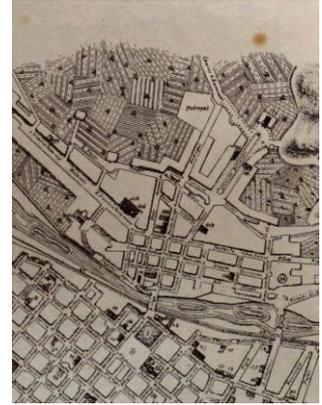
1880



1908



1924



1983

Resumen histórico del edificio y zona urbana

Siglo XVII

- 1610: La construcción del puente de Piedra en la ciudad y el arco triunfal, “Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. La construcción del puente, el único de piedra de la ciudad, significó un hecho importante debido a que permitía mantener la conexión entre la Lima cuadrada y el barrio de San Lázaro”.
- 1629: el comerciante Bartolomé Calafre solicitó al cabildo este espacio para construir una capilla en honor a la virgen de Nuestra Señora de los Desamparados 1657, se cedió a la orden jesuita, bajo el cuidado del padre del Castillo.
- En el año 1657, la que por entonces era la custodia de la capilla, doña Úrsula de Morales, cedió los derechos de posesión a la orden jesuita, regida entonces por el padre Francisco del Castillo.
- 1669 y 1671, la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados bajo la dirección del alarife Manuel Escobar e incluyó la construcción de una casa y convento de un claustro para los padres jesuitas, y una escuela donde se impartirían clases para los niños desamparados de la ciudad.

Siglo XVIII

- 1767, la iglesia de los Desamparados fue confiscada y la administración entregada a un capellán, y el convento fue repartido a terceros.

Siglo XIX

- 1834, ofreciendo en venta al contado por el ministerio de Hacienda el local del convento de Desamparados, con excepción de la iglesia y sacristía.
- 1870, construcción de la primera estación construida en el gobierno de José Balta.
- 1889, tenemos fotos de cómo era la primera estación
- El 12 de mayo de 1876 se efectuó la compra por valor de 50 000 soles de la mitad de la finca situada en las calles de Desamparados y Rastro de San Francisco, propiedad de don José María Sancho Dávila, para la estación del ferrocarril.
- 1879, se incendia el arco del triunfo.

Siglo XX

- 1908: Desamparados estaba calificada como una Primera Estación en el trayecto de Lima a Morococha en 1908.
- En 1910 se inicia la tramitación y construcción del actual edificio, de tres pisos.
- La estación Desamparados fue construida entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central.
- El 22 de Setiembre de 1912 se inaugura de la estación Central de Desamparados, Siendo presidente de la república, el Excmo. señor Augusto B. Leguía.
- En 1937 se demuele la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparado y se inician obras del ornato urbano en la Plazuela de Desamparados.
- La estación Desamparados fue construida entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central.
- 1937, fue destruida la Iglesia de Desamparados que desgraciadamente. la parte principal del terreno que ocuparía la principal estación de tren en Lima había sido del Convento de Desamparados, ubicado detrás de la iglesia.
- 1938 la canalización del río Rímac.
- Terremoto 1940.
- Terremotos 1970.

- 1973, Se preserva desamparados por su valor histórico, debido a que se quería demoler por proyecto vial motivado por la necesidad de aliviar la congestión del tránsito en el centro de la ciudad.
- 1973, se declara Monumento: “Estación de Desamparados declarada monumento”. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23-01-73.
- 1982, Los planos del Proyecto de Reforzamiento Estructural, presentados por J. Kuroiwa-J.Kogan + Ings. Asoc. Acuerdo N°07/11.6.82, Of. 873-82 y comentario al Proyecto de Reforzamiento Estructural de Desamparados. Contempla la inserción de placas, columnas y vigas de concreto armado, que darán un confinamiento equilibrado a la edificación.” Informe N°078-82-DR Folio 7; 08-06-82.
- “Solicitud de dictamen sobre la ubicación de la construcción de nuevas oficinas administrativas de la Gerencia”.

Siglo XXI

2001

“Se autoriza pintar de blanco ostra los muros interiores. La carpintería metálica sería de color verde.

La carpintería de madera sería marrón.

Se autoriza el desmontaje del tabique pre-fabricado ubicado en el ambiente “Oficina de sistemas”, por cuanto no pertenece a la fábrica original del inmueble.

Se recomienda estudiar la posibilidad que la estación vuelva a tener uso original, pudiendo habilitarse ambientes para usos culturales.” Estación de Desamparados – 15.0101-1.2-6

“Se hace referencia al Decreto Supremo N°033-99-MTC, publicado en El Peruano el 19-09-99, donde se indica que el inmueble Estación de Desamparados fue transferido al Ministerio de Transportes,

Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por parte del ENAFER en liquidación.” Carta N°025-2001-ST-ENAFER (Folio 2); de ENAFER al INC 23-03-01

“Se solicita efectuar mejoras, como pintado de puertas, zócalo y barandas de escalera de color verde petróleo; pintado de muros y columnas de color blanco; el retiro del tabique de material prefabricado colocado posteriormente, localizado en ambiente del sótano. Las mejoras solo se efectuarán en la parte delantera del primero piso y en todo el sótano. 03.10.02 FUND-U01-A-807-2002 Folio 3 De la Fundación Telefónica al INC.

“Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra La serpiente de oro: mundos amazónicos. 211.10.02 Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7) Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.

“Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón. Columna: marrón (original).

Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema

amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco

La pintura más antigua es posterior a 1920

Escalera: color marrón. Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso.” (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir. Resolución Directoral N°00011/INC, del 26-11-02 (folio 25)

4. La recopilación de información planimetría de la evolución histórica de la infraestructura de Casa de la Literatura Peruana.

Proyecto del 1911, Marquina

Comprende los planos originales realizados por el arquitecto Marquina para el proyecto del 1911. En los planos se visualiza la planta del edificio principal en sus tres niveles, así como incluye la fachada y la sección longitudinal. Es importante mencionar que en este proyecto no aparecen los edificios de fuga de café literario y las planimetrías muestran el uso original del edificio de estación central, donde existen ingresos y usos marcados a según clases sociales

En la planta baja se visualizan los accesos diferenciados y las salas de espera separadas a según primera y segunda clase. La ubicación de los baños que permanecen en la ubicación actual.

En el primer nivel se visualizan los ductos de ventilación del sótano que dan hacia el atrio. En el atrio principal se observan los vestíbulos diferenciados por clase social de primera y segunda, así como están los counters de tickets. La presencia de escalera clausurada en la zona lateral izquierda hacia lo que es hoy es el boulevard infantil.

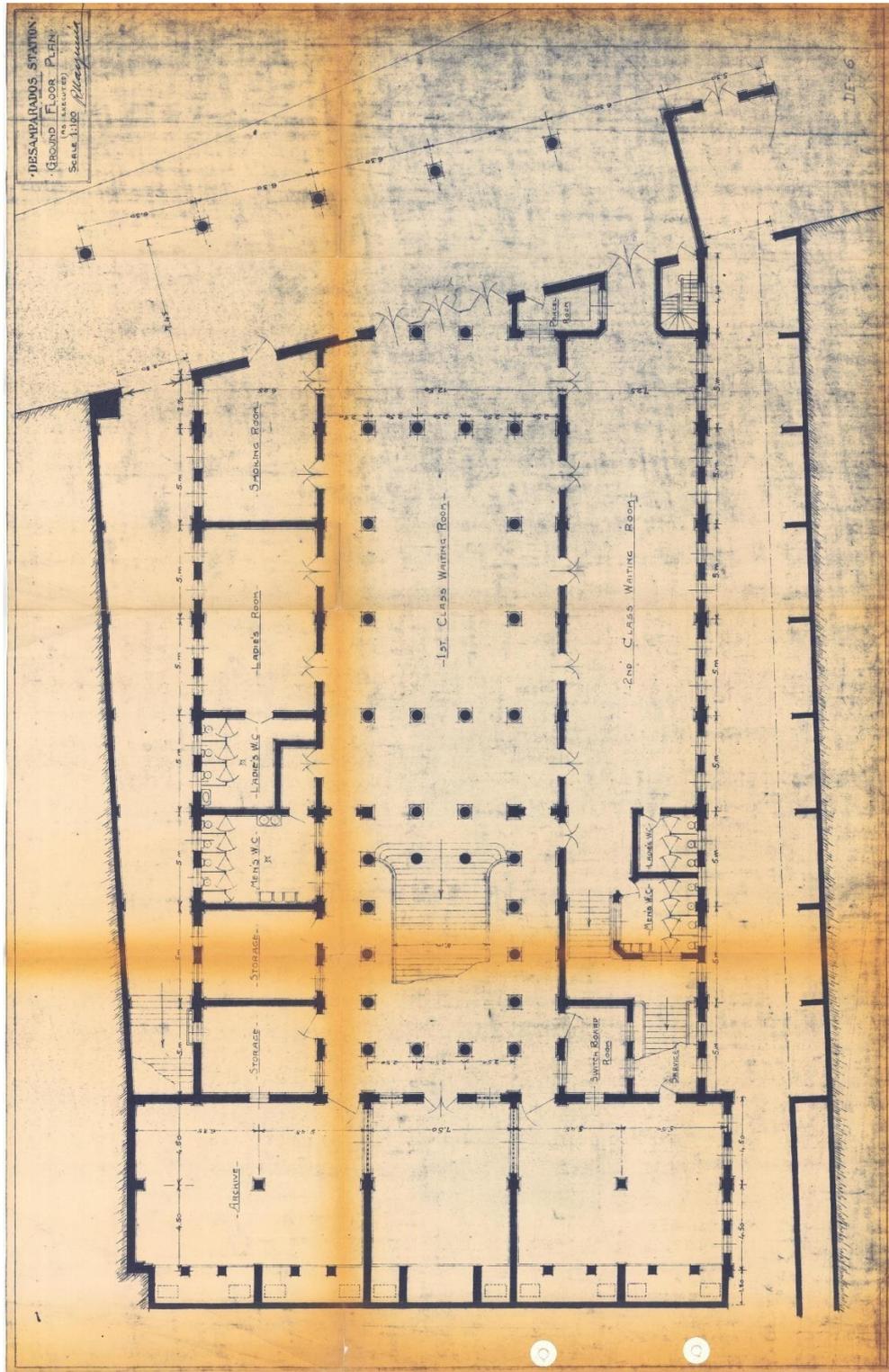
El segundo nivel en las planimetrías no especifica usos específicos, muestra la agrupación de ambientes amplios.

En el libro “Rafael Marquina Arquitecto”, se describe el diseño aplicado en la fachada y decoraciones de la estación “La elevación principal tiene proporción horizontal exacta de tres módulos cuadrados (...) El cuerpo central es de proporción de 2 a 1, cuya mitad es coincidente con el arco superior del arco de ingreso, de proporción aurea; rematado por un tercer módulo en su parte superior (por encima de la cornisa)

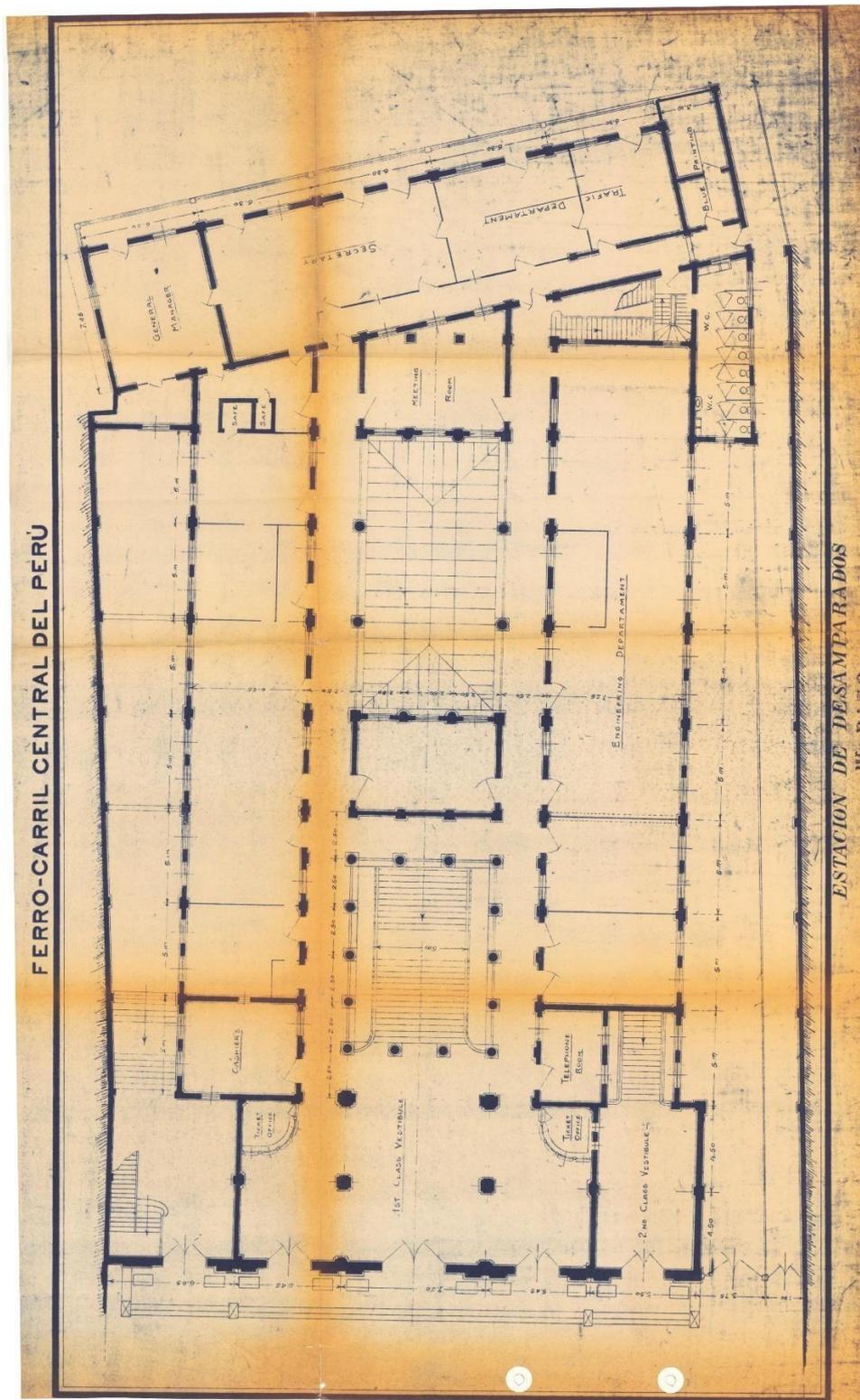
La planta sigue el esquema simétrico planteado desde ya en la elevación, de acuerdo a sus principios compositivos. Se plantea un cuerpo transversal al comienzo y otro al final de la secuencia funcional, limitando el desarrollo longitudinal del cuerpo central público, articulador de todas las funciones confluentes hacia él.

En los aspectos constructivos, todos los materiales utilizados fueron importados, convirtiéndose también este edificio en uno de los primeros en emplear nuevos sistemas constructivos. El concreto armado con estructuras de fierro y el novedoso expanded metal son los aportes más importantes para la tradición de la construcción local, así como el uso de vitreaux en las farolas (art Nouveau), importadas de Inlaterra.”

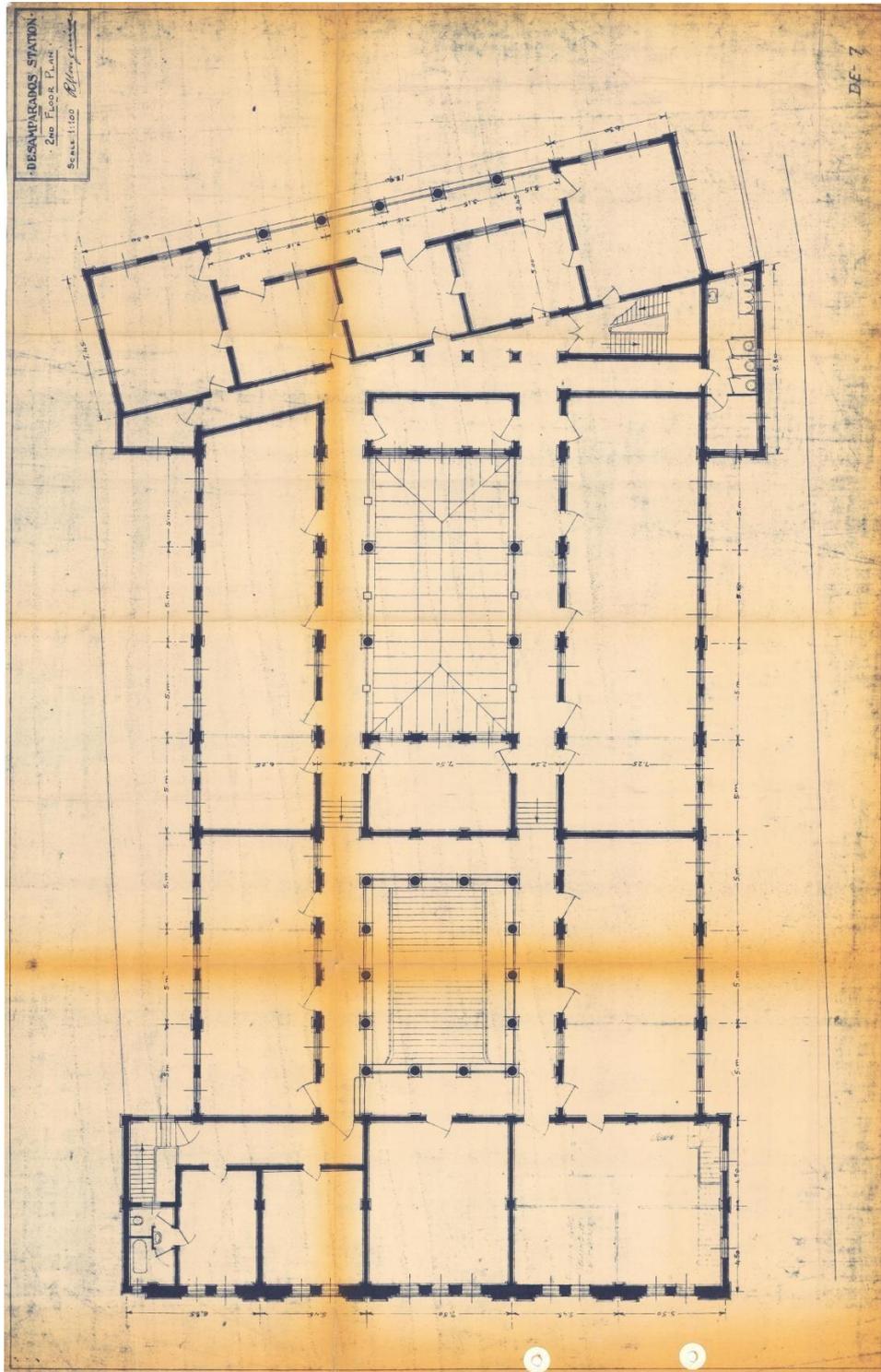
Planta baja



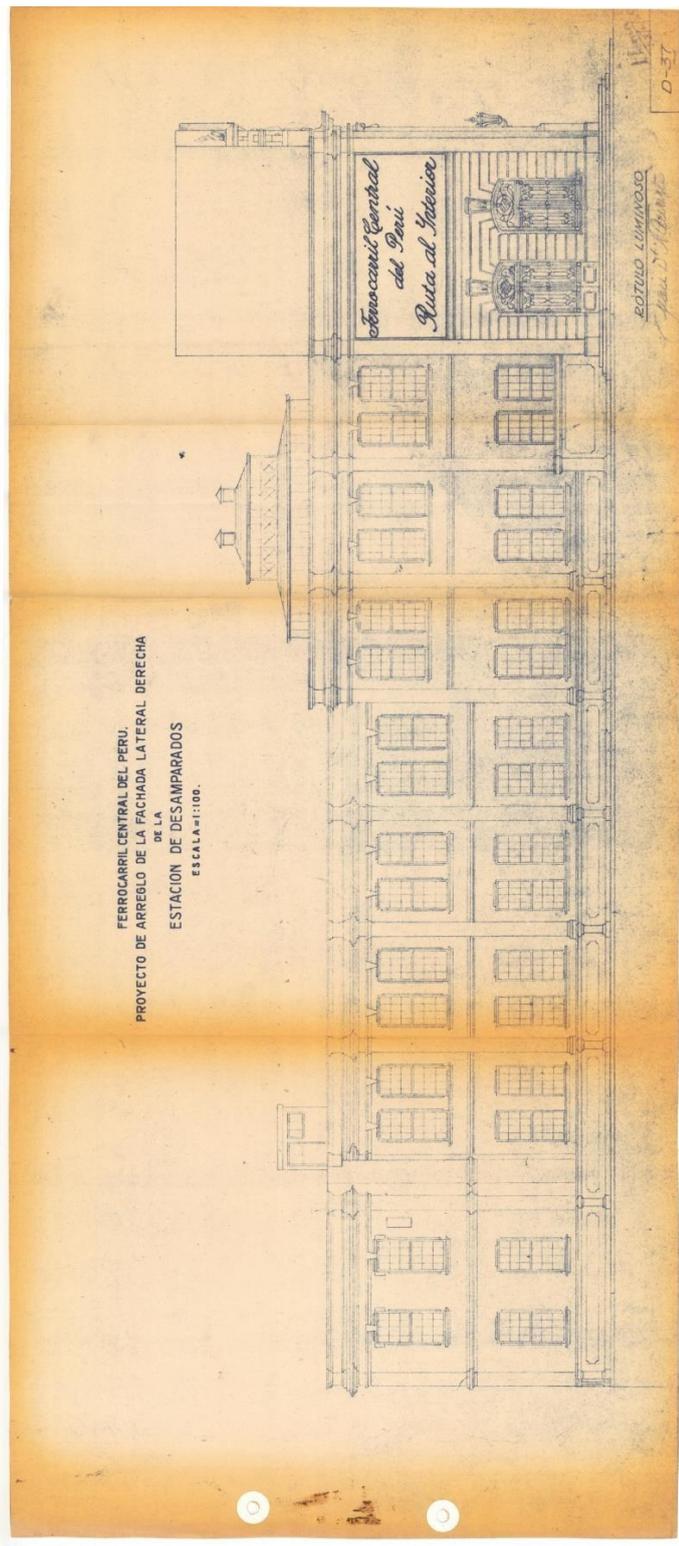
Primer nivel



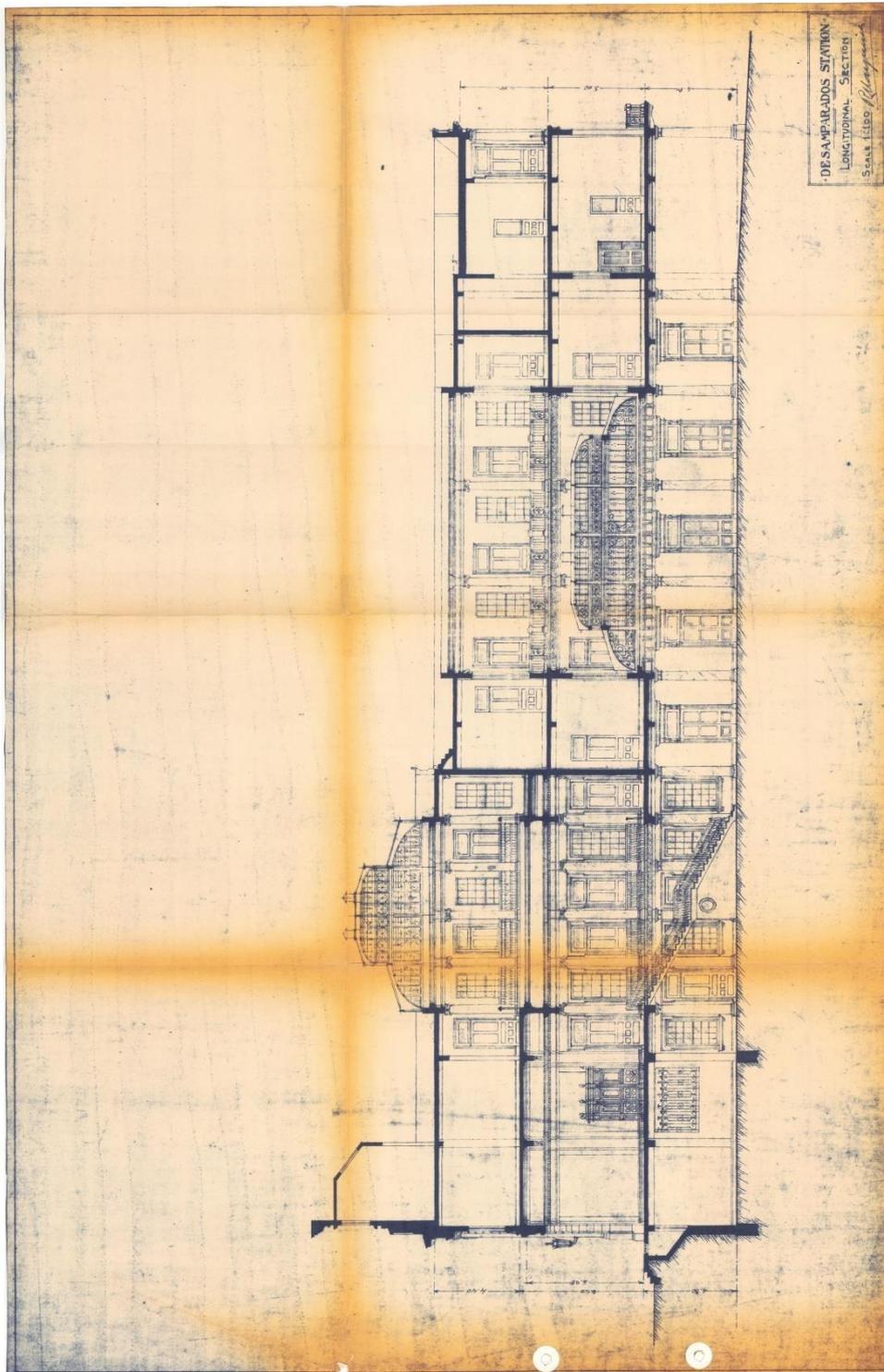
Segundo nivel



Fachada principal



Sección longitudinal



Plano de ENAFER, 1997 En la planta baja

En el primer nivel se visualiza la ausencia de counters en el hall de ingreso y subdivisión de espacios con tabiquerías.

El segundo nivel subdivisión de espacios con tabiquería.

